

En libro de gran formato, pasta dura y más de 700 páginas, el Fondo Editorial Universidad EAFIT publicó el pasado mes de octubre una historia de los ferrocarriles de Colombia con el título “Carrileras y locomotoras” y la autoría de Gabriel Poveda Ramos. Por la minuciosidad y el rigor en el tratamiento del tema, por el acopio y análisis de una voluminosa información relacionada con todas y cada una de las líneas férreas, por la forma convincente como demuestra la trascendencia que para el país tuvo este medio de transporte, y por su prosa castiza y ágil, este trabajo se convertirá sin duda en la narración clásica, por excelencia, de uno de los capítulos más apasionantes de la vida de nuestra nación.

El ingeniero y profesor Poveda Ramos ha sido un incansable estudioso de la realidad nacional con el fin de sugerir la creación de nuevas empresas, recomendar proyectos de alta rentabilidad social y propugnar por la defensa del ambiente y el buen uso de los recursos naturales, de modo que para sus compatriotas su figura se ha constituido en un ejemplo vivo de ética profesional y responsabilidad ciudadana. Su sólida formación académica le ha permitido publicar con propiedad un ingente número de libros y artículos relacionados con historia, economía, matemática, estadística y tecnología, todo lo cual, unido a lo anterior, le ha merecido la pertenencia a diferentes academias y la concesión de numerosas distinciones.

La lectura del libro sobre los “camino de hierro” despierta una gran admiración por el trabajo heroico y pionero de aquellos constructores que debieron enfrentar dificultades sin cuento. Era necesario superar selvas, ciénagas y pantanos, ríos y montañas, animales peligrosos y problemas técnicos y logísticos de muy diferente índole, al tiempo que enfermedades como el paludismo, la malaria y el tifo diezaban la población de trabajadores (en algunos casos se acuñó la frase “una travesía por cada muerto”). Tres líneas férreas fueron particularmente críticas a este respecto, tal como lo corrobora Alejandro López en su importante libro “Problemas colombianos”, las de Puerto Berrío, Puerto Wilches y Buenaventura. Los profesionales y técnicos vinieron inicialmente del exterior pero fueron luego sustituidos por colombianos que en la práctica aprendieron de aquellos o que se habían especializado en otros países. Muchos de los ingenieros son mencionados o biografiados en la obra.

Como si lo anterior no fuera suficiente, las frecuentes guerras mayores y menores del siglo XIX, que culminarían con la enorme de los Mil días, los cambios políticos nacionales y regionales, la pobreza de los fiscos, las carencias técnicas y las malas y cambiantes contrataciones afectaron repetidamente la construcción y mantenimiento de los ferrocarriles. En el siglo XX habría que agregar las dos guerras mundiales y la Gran Depresión de los años treinta. Pero hay algo que todavía hoy causa indignidad y espanto y que el libro describe con gran detalle: las reiteradas estafas y engaños a los gobiernos de la nación y las regiones por parte de empresarios y financistas extranjeros (algunas veces apoyados por colombianos venales), en particular los “robber barons” de la City londinense, que supuestamente venían a traernos el progreso de los trenes pero que mediante desastrosas convenciones recibían anticipos, aportes, tierras, subsidios, exenciones, prórrogas y adiciones monetarias, para luego aducir su imposibilidad de

obtener la financiación prometida, eludir responsabilidades, ceder con provecho los contratos a terceros, entablar demandas y en algunos casos salir del país sin haber clavado un solo riel.

Son de mucho interés las discusiones sobre el desarrollo de las vías férreas durante algunos gobiernos del siglo XX, el duro trabajo de los obreros y los avances del sindicalismo, la situación en las últimas décadas hasta la liquidación de la empresa Ferrocarriles Nacionales en 1988 y las razones que llevaron al deterioro y desaparición de este modo de transporte. Al terminar el epílogo, el autor expresa su convencimiento de la necesidad de dotar al país de ferrovías modernas, electrificadas, eficientes y con trenes de alta velocidad, lo cual requeriría desprenderse del modelo antidesarrollista del llamado Consenso de Washington.

Entre nosotros se han suscitado dos significativas controversias históricas con respecto al tema de los ferrocarriles, las cuales el libro que se comenta salda con argumentos convincentes. La primera de ellas se relaciona con la justificación de este medio de transporte, si se tienen en cuenta las difíciles condiciones topográficas del país. A pesar de los altos costos de construcción, los despojos de que fueron objeto los fiscos y los trayectos injustificados, las locomotoras nos pusieron en contacto con la Revolución Industrial, contribuyeron a la integración del país y a los primeros pasos para la creación de un mercado nacional, impulsaron las exportaciones, en especial del café, fueron una escuela para la formación en la práctica de profesionales, técnicos y obreros, introdujeron conocimientos, equipos y procedimientos de gran valor técnico para un país pastoril, formaron empresarios y administradores que, como en el caso del Ferrocarril de Antioquia, constituyeron un ejemplo paradigmático de administración pública eficiente y pulcra.

La segunda controversia se relaciona con el cubano Francisco Javier Cisneros, cuyo desempeño en Colombia fue cuestionado en su época y todavía lo es por algunos estudiosos. Pero en el anexo No. 1 Poveda Ramos consigna las 17 innovaciones técnicas y los 43 aportes al desarrollo de la tecnología ferroviaria que aquel introdujo en el país, señala que dejó dos ferrocarriles completos y en buen funcionamiento, así como tres ferrovías iniciadas, con mucho trayecto adicional estudiado y trazado, y menciona sus aportes a los correos nacionales y a la navegación en los ríos Magdalena, Cauca y Sinú, la construcción del muelle en acero de Puerto Colombia y su ejemplo como ingeniero valeroso y administrador honrado y responsable.

Este monumental trabajo tendrá seguramente una segunda edición, en la cual es de esperar se corrijan erratas, pocas y explicables en una obra de esta magnitud, se mejore la calidad de algunas imágenes y se incluyan índices onomástico y de figuras.

Periódico El Mundo

Medellín, Colombia, 4 de enero de 2011