

## EXORCIZANDO LA NOSTALGIA DEL TREN

*Un diablo al que le llaman tren. El ferrocarril Cartagena-Calamar*

Javier Ortiz Cassiani

Bogotá: Fondo de Cultura Económica, 2018, 207 p.

En julio de 2019 se cumplen 125 años de la inauguración del Ferrocarril Cartagena-Calamar, la línea férrea de 105 kilómetros de longitud que desde 1894 hasta 1950 conectó a Cartagena con el río Magdalena. El FCC fue un importante hito en la historia de la ciudad, pues contribuyó a dinamizar su economía, en particular la actividad portuaria en la primera mitad del siglo xx, luego del largo periodo de postración económica y demográfica que sufrió durante casi todo el siglo anterior.

En el contexto de la expansión de la red ferroviaria colombiana antes de 1950, sin embargo, el FCC fue comparativamente modesto en su extensión y en el movimiento de carga y pasajeros.<sup>1</sup> Si bien fue la línea férrea más larga del país durante sus primeros años, cuando cesó operaciones a mediados del siglo era la tercera más pequeña de 14 entonces en funcionamiento. Entre 1925 y 1930, los últimos años en que fue rentable, movilizó un promedio anual de 100.000 toneladas de carga, mientras que en ese lapso los ferrocarriles de Antioquia, Cundinamarca y el Pacífico transportaban cada uno entre 200.000 y 300.000 toneladas por año. También entre 1925 y 1930 el FCC movilizó un promedio anual de 30.000 pasajeros; Antioquia, Cundinamarca y el Pacífico transportaron más de un millón cada uno.

El FCC arrojó tasas de retorno a la inversión negativas desde 1930. Al igual que en los casos de muchas redes ferroviarias del país que dejaron de ser rentables a partir de la década de 1940, la principal razón fue la competencia del transporte automotor que se movilizaba en un sistema de carreteras en expansión. Entre 1931 y 1948, el índice de toneladas de carga transportadas por ferrocarril aumentó apenas de 100 a 264, mientras que el de toneladas transportadas por carretera subió de 100 a 1.233. El efecto de esto sobre la rentabilidad de los ferrocarriles en general fue devastador. El FCC, en particular, arrojó durante sus últimos 20 años de

---

<sup>1</sup> La información de este y el siguiente párrafo se basa en Meisel (2000), Meisel, Ramírez y Jaramillo (2014) y cálculos del autor.

operación crecientes pérdidas; en 1950, el año antes de su liquidación, su tasa de retorno fue de -344,08%.

El FCC no solo contribuyó al lento despertar de Cartagena en la primera mitad del siglo xx; también tuvo un enorme impacto sobre la vida cotidiana de los habitantes de los “pueblos de la línea”. Como lo muestra Javier Ortiz Cassiani en *Un diablo al que le llaman tren*, el tren de Calamar (como se le llamaba entonces) marcó durante muchos años el ritmo de la vida no solo en la propia Cartagena sino también en las poblaciones por donde transitaba – Turbaco, Arjona, Arenal, Soplaviento, Hatoviejo y Calamar.<sup>2</sup>

El libro de Ortiz no es una obra de historia convencional. Aquí no encontrará el lector un relato pormenorizado de la construcción del ferrocarril, de sus costos y finanzas, o una evaluación de su impacto económico y social. En vez, su propósito es “reconstruir la memoria del ferrocarril con el testimonio de personas anónimas, miembros corrientes y cotidianos de la comunidad, [lo cual] cobra sentido en cuanto se entienda que a partir de estos relatos se tiene acceso a los saberes y recuerdos cotidianos que guardan relación con la identidad de la comunidad” (p. 138). El libro es, además, historia-reivindicación, pues los testimonios orales se emplean “como una herramienta para proporcionar presencia histórica a aquellos cuyos puntos de vista y valores han sido oscurecidos por la ‘historia desde arriba’” (pp. 135-36). En consecuencia, “no se tiene la intención...de atribuir a cada testimonio la verdad absoluta sobre el ferrocarril. Aquí la verdad es el detalle que menos nos ocupa. Lo que interesa.... no es reconstruir lo que sucedió, sino lo que sintió la gente con aquello que sucedió y cómo lo guardó en su memoria” (pp. 138-39).

Javier Ortiz es historiador de la Universidad de Cartagena, con estudios de posgrado en la Universidad de los Andes y El Colegio de México. Sus investigaciones han hecho señalados aportes a la historiografía de lo cotidiano y lo popular en Cartagena, especialmente en la primera mitad del siglo xx. *Un diablo al que le llaman tren* es el resultado de un prolongado y minucioso trabajo (algunos de los testimonios fueron recogidos, al parecer, hace 20 o más años), soportado por una amplia bibliografía. En una entrevista concedida hace poco, Ortiz explicaba los orígenes de su interés en emprender esta labor de muchos años (Oliveros, 2018):

---

<sup>2</sup> Una omisión importante del libro, sin embargo, es la falta de un buen mapa del recorrido del FCC.

“Siempre he dicho que este libro lo he escrito desde la sensibilidad. A pesar de mi entrenamiento profesional, muchos de estos temas son movidos por pasiones que están más ligadas a asuntos personales que a la academia. En mi caso esa pasión es la memoria familiar. Yo me crié escuchando historias sobre el ferrocarril, mi abuelo materno trabajó en el ferrocarril, él era de Hatoviejo (Bolívar), uno de los pueblos por donde pasaba la ruta Cartagena-Calamar. En la casa siempre hubo historias sobre el tren, tanto de mi madre como de mi padre. De modo que siento esta investigación como una deuda con la memoria familiar y la he escrito para que puedan leerla mis padres, mis hermanos mayores y la gente común y corriente que vive en esos pueblos por donde alguna vez pasó el ferrocarril. Se trata de ese tipo de cosas que traes desde la niñez, se quedan allí cuando te vuelves historiador, las pasas por el cernidor de la historia y permanecen como referentes determinantes de tus investigaciones”.

La obra se divide en dos partes. La primera consta de tres capítulos de contexto, comenzando con uno sobre los inicios de la era del ferrocarril en el país, con la construcción del de Panamá a mediados del siglo XIX.<sup>3</sup> El segundo traza, de forma a veces un tanto deshilvanada, el desarrollo de los ferrocarriles en Colombia hasta el presente. Y el tercero relata los orígenes y el desarrollo del FCC. Todo lo anterior es el prolegómeno de la segunda parte del libro, que se inicia con un capítulo (“La nostalgia a quien la merece”), quizás el mejor estructurado de todos, en el cual Ortiz justifica el uso de la historia oral para rescatar la memoria del FCC y examina cómo “los habitantes de los pueblos por donde pasaba podían usarlo, adaptarlo, domesticarlo, y hacerlo más humano, más íntimo” (p. 136). El último tercio del libro reproduce, teniendo el tino de no fecharlos, una colección de remembranzas, a veces vívidas, a veces tristes, siempre nostálgicas, de las “voces bajas de la estación”, perdidas en las brumas del tiempo. Son, anota Ortiz,

“... testimonios de patios, terrazas, orillas de ríos y potreros; con música vallenata, salsa y champeta de fondo; con el canto de pájaros, ladridos de perros callejeros y sonidos de animales de monte; con interrupciones para saludar al vecino que pasa por el frente o al pariente que llega; con las intervenciones de otras voces que están cerca, y que espontáneamente se incluyen en la entrevista; con las aclaraciones de parientes indiscretos, y los juegos de los nietos y bisnietos correteando alrededor”.

---

<sup>3</sup> Llama la atención que, para el relato sobre el ferrocarril de Panamá, Ortiz no hace referencia al libro de David McCullough, *Un camino entre dos mares. La creación del canal de Panamá* (Madrid: Espasa Calpe, 2004), la historia más completa de la construcción del canal. McCullough muestra que el papel del ferrocarril fue fundamental en esta, una de las mayores obras de ingeniería de la era moderna.

*Un diablo al que le llaman tren* es una contribución original a la historiografía de Cartagena en la primera mitad del siglo xx. Aunque el lector puede estar en desacuerdo con algunas partes de su enfoque o sus interpretaciones, historiar “lo que sintió la gente con aquello que sucedió” le da al ferrocarril una dimensión humana más allá de las cifras o las estadísticas. Además del telégrafo, el tren de Calamar fue, para muchos habitantes del norte del departamento de Bolívar, el primer contacto con la modernidad, con las primeras de lo que con el tiempo sería una avalancha de nuevas tecnologías de transporte y comunicaciones — el teléfono, el automóvil, la radio, el avión — que transformarían las vidas de millones de personas. El tren se convirtió en un referente común de los pueblos de la línea, les enseñó a muchos a marcar el tiempo, y les permitió a otros más apropiarse de los espacios, viajando a conocer Cartagena y comprar en sus almacenes (p. 100). Es difícil calibrar y apreciar hoy, cuando estamos más acostumbrados al cambio veloz, el impacto que sobre comunidades de campesinos y pescadores tuvo la llegada de una enorme, aparatosa y ruidosa máquina de metal deslizándose sobre rieles, “una cocina arrastrando un pueblo”, al decir de Gabriel García Márquez. Las remembranzas que recoge Ortiz contribuyen a hacer esto más palpable.

Pero el libro es también un justificado lamento sobre lo indiferentes que hemos sido las generaciones posteriores ante la memoria del tren y su papel central en la vida de Cartagena y los pueblos de la línea en la primera mitad del siglo xx. Escribe Ortiz (p. 120):

“Para la sociedad cartagenera, el ferrocarril Cartagena-Calamar era el elemento fundacional de la nueva ciudad. Sin embargo....ni en la historiografía contemporánea ni en la monumental que intenta a través de la imagen perpetuar el pasado, el ferrocarril ocupa un lugar importante. No existe ni siquiera una diminuta placa que dé cuenta de un acontecimiento que aparecía como nodal para la ciudad; ni siquiera se conservan las estaciones, lo que hizo imposible que se incluyeran en los planes de restauración emprendidos hace algunos años por todo el país.”

Sin duda esto es cierto. Ortiz, sin embargo, lo atribuye a que “la crisis del siglo xix hace que Cartagena de Indias se refugie en sus glorias coloniales, y se olvide de dicho siglo, como una manera de saltarse el pasado inmediato e irse a los más remoto.... La crisis hace que se legitime la memoria de un pasado colonial español, y que se terminen olvidando, incluso, los elementos que ayudaron a la ciudad a salir de la crisis, como es el caso del ferrocarril” (pp. 122-123).

Un problema con esta argumentación es que la historiografía de Cartagena es incompleta en muchos temas de significación, no solo en cuanto al FCC sino también a otros hitos del pasado local. Algunos ejemplos son la historia de la industria local desde sus tímidos inicios a fines del siglo XIX o, ya en el siglo pasado, del turismo o de la presencia de la Andean National Corporation en Cartagena. Más aún, no existe una biografía completa de Rafael Núñez de la pluma de un historiador profesional. La explicación de los muchos vacíos en la historiografía local estriba en que solo hasta hace pocos decenios la ciudad y el país han tenido un cuerpo de historiadores profesionales (entre ellos el propio Javier Ortiz) que han comenzado a estudiar temas que no eran del interés de los historiadores tradicionales. Además, si se trataba de glorificar el pasado colonial saltándose el siglo XIX, habría que explicar por qué los cartageneros de fines de esa centuria y principios del siglo XX derribaron, en nombre del progreso, enormes tramos del cinturón amurallado de la ciudad — el símbolo visual por excelencia de la era colonial.

De otra parte, la falta de placas conmemorativas o testigos de la vida del FCC es consecuencia más de la pobreza y la desidia — en Cartagena y en las poblaciones donde hacía escala el tren — que de un “discurso del olvido”, de un propósito de negar la importancia histórica del ferrocarril. El lamentable poco arraigo del tren de Calamar en la memoria colectiva local quizás también está ligado a que, a diferencia, por ejemplo, de los ferrocarriles “cafeteros” o el bananero, el FCC no fue construido para transportar productos de exportación regionales sino para conectar al puerto de Cartagena con los centros exportadores del interior. Además, el FCC no fomentó actividades económicas de alguna permanencia en la región que atravesó durante tanto tiempo. En esas circunstancias la apropiación colectiva del FCC fue comparativamente débil. Desaparecido el FCC, fue reemplazado casi de inmediato por la red de carreteras en expansión. La carretera de la Cordialidad, entre Cartagena y Barranquilla, fue dada al servicio a principios de la década de 1950; pocos años después se completó en su casi totalidad la Troncal de Occidente, que conectó a esas dos ciudades con Medellín y el interior del país (Pachón y Ramírez, 2006, p. 324).

El libro, de otra parte, a veces hace caso omiso de valiosas fuentes sobre el tema o hace un uso discutible de otras. Un ejemplo de lo primero es la mención, casi como una hipótesis, de una causalidad de doble vía entre el crecimiento de las exportaciones de café y la expansión de la red ferroviaria (p. 60). Pachón y Ramírez (2006, p. 158), autores del estudio más completo sobre el transporte en

Colombia en el siglo xx, que no es citado por Ortiz, hicieron una evaluación a fondo del tema y mostraron la existencia de esta relación con pruebas estadísticas. Otro ejemplo (pp. 94-96) es el uso de cifras de gastos e ingresos del FCC y de los ferrocarriles de Antioquia y del Pacífico solo para el período 1940-45, el lapso de peor desempeño del FCC. Meisel, Ramírez y Jaramillo (2014) han hecho un detallado cálculo de las rentabilidades anuales de todos los ferrocarriles colombianos, incluyendo el FCC, entre 1924 y 1950. Sin embargo, este trabajo solo recibe una mención pasajera en una nota de pie para decir que estos autores “demuestran, con el manejo de las cifras, que los trenes fueron rentables entre 1924 y 1943” (nota de pie, p. 61).

La prioridad que el gobierno nacional le dio a la construcción de carreteras a partir de la década de 1930 obedeció a una política de reducir los costos del transporte interno e integrar el mercado nacional (Pachón y Ramírez, 2006, p. 67). Pero, aunque Ortiz reconoce las “bondades [de las carreteras] en cuanto a la reducción de costos por la mayor capacidad de carga” (p. 101), de manera sorprendente reproduce sin beneficio de inventario el siguiente testimonio sobre el FCC, que atribuye al profesor Rafael Buendía Díaz (p. 102):

“Un negocio que arranca en 1894 y va hasta 1950, es decir, un negocio que dura 56 años, ¿cómo no va a ser rentable? Una compañía no trabaja a pérdida tantos años, nunca, imposible. Si era rentable. Lo que pasa es que la Ford Motor Company termina sobornando a los congresistas y al gobierno. La Ford Motor tenía que construir carreteras, ¿para qué?, para vender carros; entonces ahí sí empezó la pérdida, los últimos ocho años trabajó a pérdida. Todas esas carreteras fueron privadas en primera instancia, fueron concesiones que se hicieron a la Ford Motor Company”.

La primera parte de esta cita no es cierta, como se explicó arriba. La segunda es una acusación suelta y grave que Ortiz deja colgando sin comentarios. El autor de esta reseña no ha hallado en la literatura histórica sobre el tema del transporte en Colombia evidencia de que la Ford Motor Company intervino de manera ilícita para que el país priorizara la tecnología del transporte automotor sobre la de los ferrocarriles.

El historiador Frank Safford (2010, p.568) ha escrito que, por la abrupta topografía del país, la tecnología del ferrocarril “no le servía bien a Colombia”. El FCC, por supuesto, fue construido sobre terreno por lo general plano, salvo el trayecto

Cartagena-Turbaco.<sup>4</sup> No obstante, la realidad es que, al igual que muchos de los ferrocarriles montañosos del resto de Colombia, el tren de Calamar sucumbió ante la competencia de formas más eficientes de transporte.

*Un diablo al que le llaman tren* es el trabajo más ambicioso hasta la fecha sobre el FCC y merece leerse. Aporta datos valiosos sobre el contexto en que fue construido y rescata el rostro humano de su vida de más de medio siglo. No obstante, es una obra con altibajos, pues algunas interpretaciones y posiciones, debatibles o sin sustento, le restan solidez a un estudio de muchas maneras valioso.

HAROLDO CALVO STEVENSON  
Universidad Tecnológica de Bolívar

## REFERENCIAS

- Meisel Roca, Adolfo (2000), “Cartagena, 1900-1950: A remolque de la economía nacional”, en Haroldo Calvo Stevenson y Adolfo Meisel Roca, editores, *Cartagena de Indias en el siglo XX*, Bogotá: Universidad Jorge Tadeo Lozano, Seccional del Caribe, y Banco de la República.
- Meisel Roca, Adolfo, María Teresa Ramírez y Juliana Jaramillo (2014), “Muy tarde pero rentables: Los ferrocarriles en Colombia durante el período 1920-1950”, *Cuadernos de Historia Económica y Empresarial*, No. 34, Banco de la República, Cartagena.
- Oliveros Acosta, Orlando (2018), “El tren que pasa por Macondo: la historia del ferrocarril en Colombia”, entrevista con el historiador Javier Ortiz Cassiani sobre el sistema de ferrocarriles en Colombia, sus relaciones con la literatura y la obra de García Márquez, <https://centrogabo.org/gabo/contemos-gabo/el-tren-que-pasa-por-macondo-la-historia-del-ferrocarril-en-colombia> [consulta mayo 6 de 2019]

<sup>4</sup> Safford anota (p. 568) que “como en el caso de los buques a vapor, por falta de carbón de piedra, generalmente usaban leña como combustible, que debía limitar bastante la fuerza que las locomotoras podían generar”. Quizás esta es una razón por la cual, en sus primeros tiempos, el FCC tenía dificultades para ascender la loma de Turbaco.

Pachón, Alvaro, y María Teresa Ramírez (2006), *La infraestructura de transporte en Colombia durante el siglo XX*, Bogotá: Banco de la República y Fondo de Cultura Económica.

Safford, Frank (2010), “El problema de los transportes en Colombia en el siglo XIX”, en Adolfo Meisel Roca y María Teresa Ramírez, editores, *Economía colombiana del siglo XIX*, Bogotá: Banco de la República y Fondo de Cultura Económica.