

Ortiz Cassiani, Javier. 2018.
Un diablo al que le llaman tren.
El ferrocarril Cartagena-Calamar.
 Bogotá: Fondo de Cultura
 Económica [207 pp.]

Darío Henao Restrepo*

Los buenos libros provocan la evocación de otras lecturas y realidades guardadas en la memoria del lector, además del placer estético por su calidad literaria y la delicia intelectual por el conocimiento de las materias tratadas. Esto sucede con *Un diablo al que le llaman tren. El ferrocarril Cartagena-Calamar*, del historiador caribeño Javier Ortiz Cassiani, publicado por el Fondo de Cultura Económica. En mí revivió lecturas entrañables de hace tiempos; menciono algunas. La novela del mexicano Fernando del Paso, *José Trigo* (1966), donde narra la historia de un hombre que va a los campamentos ferrocarrileros de Nonoalco-Tlatelolco en busca de un personaje llamado José Trigo. Durante esta búsqueda, como el hijo que busca al padre en *Pedro Páramo* (1953) de Juan Rulfo, se insertan otras historias como las de la huelga ferrocarrilera de 1959. La tesis doctoral del historiador Theodore E. Nichols, profesor de la Universidad de California, *Tres puertos de Colombia. Estudio sobre el desarrollo de Cartagena, Santa Marta y Barranquilla*, publicada en 1973 por la Biblioteca Banco Popular. Allí leí por primera vez sobre el Ferrocarril Cartagena-Calamar, de la importancia del canal del Dique para el comercio por el río Magdalena, y sobre las disputas entre las élites regionales de Santa Marta, Barranquilla y Cartagena, en sus afanes por llegar primero al progreso. Leí el libro cuando vivía en Santa Marta, a finales de los años setenta, por recomendación del economista caldense Alberto Cárdenas Gutiérrez, dueño de la librería El Pozo de la Sabiduría. A él le debo lecturas imprescindibles para un joven revolucionario interesado por la historia de Colombia. Otra lectura, *Herr Simmonds y otras historias del Valle del Cauca*, del historiador caleño Germán Patiño, amigo entrañable y compañero de lecturas y utopías, llamó la atención sobre la historia de Cali y el Pacífico colombiano; asuntos como la herencia colonial de Cali, la navegación a vapor por el río Cauca, la historia del Ferrocarril del Pacífico, la colonización japonesa, el papel de los negros, mulatos, indios, zambos y mestizos en la historia del Pacífico y su influencia en las tradiciones populares de la región (bailes, músicas, cocina, juegos y festividades), entraron a formar parte del horizonte intelectual de la historia y la cultura colombianas. A la Estación del Ferrocarril de Cali íbamos con Germán a consultar el periódico *El Ferrocarril*, fundado en 1884 por Eustaquio Palacios, el autor de *El alférez real*. Esta colección desapareció en alguna biblioteca particular, lo que imposibilitó la consulta pública de un material invaluable para escritores e historiadores. Estas

* Licenciado en Letras, magíster en Literatura Latinoamericana y doctor en Letras Neolatinas por la Universidad Federal de Río de Janeiro, Brasil. Profesor en la Universidad del Valle, Colombia. Última publicación: *A Isaacs lo que es de Isaacs* (compilador). Cali: Universidad del Valle, 2018.

evocaciones las he tenido mientras leía con deleite *Un diablo al que le llaman tren*. Paso a las más íntimas.

Durante mi infancia y primera juventud viajé muchas veces en tren de Cali a Buenaventura. Mi papá, Cris-tóbal, era operario de máquinas en el Ferrocarril del Pacífico. En su compañía, esos recorridos dejaron en mí la impronta de las gentes del puerto: la sabrosura de las negras guisanderas de la galería de Pueblo Nuevo; los pegajosos ritmos musicales del litoral con marimba, cununos y guasá; el rumoroso cañón del Dagua; la impo-nencia del mar, los ríos, los valles y las montañas de la geografía del Pacífico. Esa marca la llevaré por siem-pre. En esos viajes, escuché por primera vez los aires de currulao del maestro Enrique Urbano Tenorio y su orquesta Peregoyo y Su Combo Vacaná, como también las canciones de Petronio Álvarez, el poeta ferroviario, autor de *Mi Buenaventura*. Eran los idos años 60, cuando aún trepidaba ese diablo al que le llaman tren cruzando el cañón del Dagua para conectar a Cali con la salida al mar por el puerto de Buenaventura, recorriendo los tra-zados que cincuenta años atrás ayudó a construir don Jorge Ricardo Isaacs, en 1864. Como destaca Javier Ortiz Cassiani acerca de la importancia del ferrocarril para Cartagena, su conexión con el río Magdalena, de igual manera el Ferrocarril del Pacífico concretó el empeño de vincular a Cali con el océano más grande del mundo, el primero de enero de 1915. La obra se había iniciado el 15 de septiembre de 1878, y estuvo antecedida por los trabajos de la Compañía del Camino de Rueda de Cali a Buenaventura, empresa constituida por el presidente Tomás Cipriano de Mosquera en 1863, y en la cual tra-bajó como inspector el autor de *María*. Isaacs comenzó a escribir la novela que lo haría inmortal en el cam-pamento La Víbora, a la luz de una vela, en medio de la lluviosa manigua tropical. Después de extenuantes jornadas al frente de cuatrocientos negros libertos, el joven poeta sacaba fuerzas para escribir sobre el mundo de su infancia perdida, el de las haciendas de George Henry Isaacs, en el valle del río Cauca.

Fueron incontables las idas y vueltas para hacer rea-lidad la llegada del tren a Cali. Cuando por fin llegó, como anotó Germán Patiño —a quien se le debe la más completa recopilación de materiales para escribir la his-toria del Ferrocarril del Pacífico—, el viejo valle del río Cauca era una región de escasa población y grandes haciendas ganaderas, pobre y pastoril, donde castrar terneros y domar potros eran virtudes altamente apre-ciadas. Similares circunstancias vivían los pueblos en la ruta Cartagena-Calamar (Hatoviejo, Soplaviento, Arenal, Arjona, Turbaco). La empresa del ferrocarril, según contaba su primer gerente, Russell Hart, tuvo que luchar para que los campesinos de la región abandonaran los medios tradicionales de transporte. Durante unas con-ferencias en Estados Unidos, el ingeniero Hart había dicho que el mayor problema había sido “the burro competition”. Singular metáfora para expresar todas las dificultades sorteadas para abrirle paso a la modernidad.

Ortiz Cassiani sitúa muy bien el contexto en el cual comienza la llegada de los trenes al país. Nos recuerda la visión de Simón Bolívar en 1825, cuando manifestó su interés por construir en Panamá un ferrocarril o un canal que comunicara al mar Caribe con el océano Pacífico. Y destaca la comprensión geoestratégica que lo llevó a esco-ger el Istmo como la sede del Congreso Anfictiónico, en 1826, y a pensar que la capital debería trasladarse de la andina y distante Santa Fe a la que sería décadas después centro vital para el comercio mundial. Los doscientos años transcurridos, desde ese histórico Congreso y las ideas consignadas en 1815 sobre el papel de Panamá en la *Carta de Jamaica*, han confirmado cuánta razón les cabía a las visionarias ideas de Bolívar. La historia fue al revés, y muy trágica para los intereses de la Gran Colombia, infortunio histórico que se cierra con la pér-dida de Panamá y el canal interoceánico a manos del naciente Imperio norteamericano. Con acierto, el autor trae a cuento la perspectiva de Mary Louise Pratt en *Ojos imperiales. Literatura de viajes y transculturación* (2010), libro en el cual queda claro que todas las iniciati-vas de los empresarios gringos y europeos del siglo XIX en el continente hacían parte de lo que ella denomina “la nueva reinvenición de América”. Las intrincadas rela-ciones con las élites regionales, el juego de intereses, las guerras civiles y las disputas de negocios configuran el escenario al cual llegaron los inversionistas extran-jeros, ávidos de colocar sus capitales y mover los negocios en tierras aún al margen del progreso capita-lista. La construcción del Ferrocarril de Panamá por una compañía norteamericana, emprendimiento pionero, impulsó a las demás regiones a seguir el mismo camino. Los pormenores de este proceso constituyen el punto de partida, el contexto de época para adentrarse en la tortuosa historia de la construcción del Ferrocarril Car-tagena-Calamar, imperiosa necesidad para el comercio cartagenero por el río Magdalena.

En los hechos que antecedieron el caso de Cartagena, destaco dos que ilustran las tensiones traídas por los inversionistas extranjeros. El primero, el episodio de la sandía, protagonizado el 15 de abril de 1856 por un pasajero norteamericano del tren, relatado por el gene-ral Joaquín Posada Gutiérrez, veterano de las guerras de independencia. Aparentemente en estado de embria-guez, el gringo se negó a pagar a un vendedor de la estación el pedazo de sandía que había consumido, y, en el calor del reclamo por el abuso del pasajero, el vende-dor resultó muerto a causa de un disparo de pistola. Esto produjo que las gentes hicieran justicia por mano propia y la emprendieran con los norteamericanos refugiados en la estación. El saldo de estos hechos fueron varios muertos, heridos y saqueos, que mostraron a las claras la profunda inconformidad de muchos panameños, neogranadinos y gente pobre de América que trabaja-ban en la zona —la mayoría de ellos, negros, mulatos, zambos e indígenas—, descontentos con los privilegios otorgados a la compañía y con la actitud de superioridad que manifestaban los estadounidenses (funcionarios de

la compañía y pasajeros) con los habitantes de Panamá. Acontecimientos que revelan la índole de los conflictos que se presentaban en esos tiempos de modernización.

El segundo hecho lo protagoniza Pedro Prestán; como cuenta el autor, era un mulato cartagenero que se había formado en las ideas del liberalismo radical, y fue uno de los protagonistas más destacados de la guerra civil de 1885, ganada por los conservadores. La rebelión de los seguidores de Prestán fue derrotada por el gobierno conservador, con el apoyo de las tropas norteamericanas. Prestán no solo fue un luchador del ideario radical, sino también un líder con clara conciencia de las tensiones raciales que se vivían en Panamá y su repudio al desprecio que, según sus palabras, “sentían los blancos norteamericanos y franceses por los negros y mulatos”. Pedro Prestán fue ahorcado el 18 de agosto de 1885 sobre una plataforma del tren, en la ciudad de Colón. Las fotografías y la detallada crónica del ahorcamiento muestran la alianza de Estados Unidos con las élites conservadoras, las mismas que años después permitirían la separación de Panamá de Colombia.

La historia que sigue, bajo el bello título “Un ferrocarril para despertar a una ciudad dormida”, ofrece un relato pormenorizado de la construcción de la vía férrea hasta llegar a la inauguración oficial del Ferrocarril Cartagena-Calamar, el 20 de julio de 1894. El próspero empresario cartagenero Carlos Vélez Danies, en detallado informe citado por Ortiz Cassiani, señala que el servicio era prestado, en los 105,6 kilómetros de vía férrea, por ocho locomotoras, cuatro de gran poder y de 40 toneladas cada una; tres menores, de 20 toneladas cada una, todas perfectamente nuevas. Este despertar al progreso partía desde Cartagena y pasaba por las poblaciones de Turbaco, Arjona, Arenal, Soplaviento y Hatoviejo hasta llegar a Calamar. El registro de los cambios que trajo para la vida de estos pueblos suscitó manifestaciones de exaltación como las de los poetas Rafael Pombo y León de Greiff, quien fue contador del Ferrocarril Troncal, o de desprecio, como la de Miguel Antonio Caro, para quien “los diez mandamientos habían hecho más bien a la humanidad que todos los ferrocarriles y telégrafos, y velas y vapores y máquinas”. Estas visiones encontradas simbolizan las paradojas de la llegada de la modernidad a Colombia, asunto central de *Cien años de soledad*. La llegada del tren a Macondo da inicio a la prosperidad de sus habitantes. Cuando apareció por primera vez el inocente tren amarillo, una mujer que lavaba ropa exclamó: “Ahí viene —alcanzó a explicar— un asunto espantoso como una cocina arrastrando un pueblo”, metáfora de la misma estirpe del verso de “El testamento” de Rafael Escalona que le da el título al libro que se reseña.

En la senda de lo que significó el tren para Macondo, “que tantas incertidumbres y evidencias, y tantos halagos y desventuras, y tantos cambios, calamidades y nostalgias había de llevar a Macondo”, Ortiz Cassiani deja para la segunda parte “La nostalgia a quien se la merece”, los conmovedores relatos esculcados de la memoria de las gentes de esos Macondos que fueron Calamar, Hatoviejo, Soplaviento, Arenal, Arjona, Turbaco y Cartagena. Lugareños a quienes —un viernes del mes de octubre de 1951— les tocó escuchar, tristes y atónitos, por última vez el ¡pipipipipi! de la máquina mientras se iban levantando los rieles, y dejaban nada más los palos y polines, y la gente detrás llorando. Se iban los mejores acontecimientos de sus vidas. En adelante, vivieron de los recuerdos, las anécdotas y las nostalgias que todavía les estremecen el alma cuando evocan esos tiemposidos. Maquinistas, fogoneros, guardagujas, bodegueros, jefes de estación, linieros, freneros, vendedores de bocachicos, dulces, frutas, mercancías y chucherías de toda laya, pasajeros, maestros, amas de casa, dueños de pequeñas pensiones, comerciantes y agricultores de la región relatan lo que les quedó para siempre de esos trenes. Con pasión de buen cronista, el autor arma los recuerdos de esos protagonistas anónimos y rescata fotografías de archivos irremplazables para formarnos una imagen de los tiempos del Ferrocarril Cartagena-Calamar.

Ese trasegar de trenes ha sido recreado por Ortiz Cassiani con una abundante información de archivo, sometida al riguroso proceso de selección que soporta el significativo entramado del libro. La narración fluye con ostensible pericia literaria. Ahí reside el mérito de *Un diablo al que le llaman tren*: pareciera que estuviéramos leyendo una novela. De las virtudes del caletre del autor ya sabíamos desde hace algunos años por sus columnas en *El Espectador* y *El Heraldo* y sus artículos y ensayos en *Historia Crítica*, *Semana*, *Arcadia* y *El Malpensante*, y en sus ponencias en el Seminario Internacional de Estudios del Caribe. Alfonso Múnera Cavadía, su maestro y amigo común, lo ha visto formarse por medio de lecturas exigentes y ha sido testigo de su pasión por escribir bien, por mejorar su forma de decir las cosas, para hacer de sus palabras instrumentos útiles y bellos. Germán Patiño, otro amigo común, tan interesado por rescatar la historia de las regiones colombianas, hubiera recibido con júbilo *Un diablo al que le llaman tren* como acicate para escribir la historia del Ferrocarril Cali-Buenaventura, proyecto que dejó inconcluso por su temprana muerte. Con el legado de Germán, quedamos a la espera, en el Valle del Cauca, de alguien que siga el buen ejemplo de Javier Ortiz Cassiani.