



Vía Férrea



Interior talleres de Fenoco

# EVOGANDO EL TREN. . .

**Editores: Esperanza Ardila, antropóloga,  
Roosevel González, realizador de cine**

**D**urante el siglo pasado, el ferrocarril fue uno de los ejes centrales en la configuración social, económica y cultural de Santa Marta, en tanto no sólo constituyó un espacio laboral que generó un ámbito de trabajadores ferroviarios con prácticas particulares, sino que, además, favoreció la migración de hombres y mujeres en busca, entre otras cosas, de mejores condiciones de vida. La empresa Ferrocarriles Nacionales fue creada en la década del cincuenta, permitiendo la nacionalización de las líneas férreas. Luego, en los sesenta se integró la red nacional aunque ya había empezado a ser reemplazado por las carreteras en el transporte de productos. Ahora bien, el ferrocarril del Atlántico fue inaugurado el 31 de julio de 1961. A partir de este momento, Santa Marta quedó conectada con ciudades como Popayán, Neiva, Cali, Ibagué, Manizales, Bogotá, Tunja, Medellín y Bucaramanga; logrando así la integración de la ciudad con el resto del país ya que, paradójicamente la conexión con el mundo ya estaba dada desde la colonia a través de su puerto marítimo.

El pensionado ferroviario Eduardo Sánchez nos cuenta sobre cuáles eran las posibilidades laborales en la Santa Marta de los sesenta y su posición frente al proceso de liquidación de la empresa

Eduardo Sánchez, pensionado ferroviario





Ferrocarriles Nacionales, perspectiva compartida por varios extrabajadores. A él le cedemos la palabra:

“Yo soy de Santa Marta, tengo 59 años de edad, nací aquí, en la calle 7, donde viví toda mi vida. Trabajé 16 años, llego al ferrocarril por esas cosas que hay en la vida, yo trabajaba en puerto, yo fui adicional en Puerto y Florentino Noguera, un gerente que tuvo Colpuerto, me mandó para el ejército, cuando regresé la ficha mía se había perdido y total no pude haber ingresado a Puerto y entré acá al ferrocarril como obrero de luminotérmica en el año 75...

Bueno, (para trabajar) aquí había mucho, aquí había una empresa que se llamaba Plástico del Magdalena, la Licorera y había otra empresa que era la cuestión del Inpec hoy en día, ser guardián del Panóptico, pero entonces se requería la libreta militar. Para trabajar en la Licorera había que tener una palanca política ahí, porque eso lo manejaban las familias de los alcaldes y (luego) apareció Idema también en ese tiempo, muchos compañeros míos lograron ingresar ahí al Idema y otros en Puerto que era la única empresa donde nosotros podíamos ganarnos un peso... Bavaria no, no, no, muy poco, para entrar a Bavaria había que hacer un curso y estaba el rebusque de por ahí en la calle, trabajando la mezcla, la albañilería, toda esa serie de cosas, o sea, digamos que para ese entonces las empresas que eran más fácil para la gente entrar, la gente de Pescafto, la gente popular eran Puertos de Colombia y Ferrocarriles. En Puerto inclusive con quinto año de primaria entraba un tipo a trabajar, inclusive hasta no conociendo las letras entraron a trabajar a Puerto porque aquí en Santa Marta había una serie de muchachos vagos y de pronto como que le hacían daño a Puerto y el gerente, muy inteligente, los reunió a todos y los puso a trabajar, les dio trabajo a todos y subsanó esa situación, se acabaron los robos en el muelle”.

Muchas dudas se ciernen sobre la liquidación de la empresa Ferrocarriles Nacionales, versiones encontradas hacen recaer la responsabilidad sobre los trabajadores, el gobierno, la corrupción o la incapacidad administrativa, la competencia del

transporte por carretera. Para muchos pensionados, la liquidación no fue una solución a la crisis sino un primer paso en el proceso de eliminar las empresas estatales. Eduardo Sánchez nos habla al respecto:

“La crisis real que tuvo los ferrocarriles, no como quiso dar a entender el gobierno que la produjeron los trabajadores, cuando era mayor la administración en cuanto a recursos humanos que la producción en sí debido a que de 160 locomotoras, 120 permanecían dañadas en los talleres del Corso en Bogotá, en Faca, y habían operando a nivel nacional unas 40 locomotoras, de las 40 locomotoras había 20 en Antioquia, 20 en Cali, 10 por allá por los lados de Bucaramanga y aquí en Santa Marta había unas cinco o seis locomotoras, entonces los trenes quedaban tirados a mitad de camino. Ahora, otro hecho que pudo haber creado la crisis fueron las vías que se crearon alternas a la vía férrea, cuando la carga por tierra la manejaban inclusive los mismos gerentes de las empresas que estaban en el tiempo de Tito Rueda Marín, otra empresa que tenía alterna un gerente acá, tenía una empresa de tractomulas, de apellido Carbonel en Barranquilla, Santa Marta-Barranquilla y los trasbordos que se hacían de ferrocarriles a tractomulas y, en sí, otra cosa que influyó fueron los empréstitos, los grandes empréstitos en dólares que le hizo a la nación el Banco Mundial, 7 punto millones de dólares que nunca entraron a las arcas de ferrocarriles y, sin embargo, la empresa ferrocarriles pagaba intereses sobre esos dineros.

El cambio de gerente aquí en el Magdalena, cada vez que había cambio de política, había cambio de gerente y eso contribuyó mucho en el deterioro del transporte férreo cuando la carga que nosotros transportábamos era más barata que la que se daba por tractomula. Nosotros a nivel de trabajadores presentamos una propuesta a nivel del Magdalena, el sindicato de trabajadores del Magdalena presentamos una propuesta concertada con la empresa, allí le planteábamos la necesidad de hacerle un estudio sobre la parte laboral, económica, financiera y de todo el recurso humano que había pero ellos desatendieron eso y trajeron





Entrada talleres de Fenoco

una fiduciaria, entabló ella sus estudios, lo que hizo y terminaron con las empresas mixtas que se llamaba hoy en día Ferrovías y la concesión que le hicieron a la Drummond y a Fenoco que son los que manejan actualmente el ferrocarril y quedó demostrado con eso que el daño que le hizo el gobierno a la empresa de ferrocarriles fue por peticiones del Banco Mundial, donde manifestaba que había que liquidar las empresas públicas del gobierno, ahí nació en el año 88 la Ley 21 y sus decretos que liquidaron Ferrocarriles y hasta la fecha todavía siguen liquidando trabajadores que tienen pendientes o que tienen problemas pendientes con sus pensiones, reliquidaciones y mesadas. Ahorita mismo el gobierno a través de una reforma que le hizo a la Constitución, al artículo 44 de la Constitución, donde hizo, donde metió un párrafo para hacer revisión a las pensiones, se están metiendo con los derechos adquiridos, nos están revisando las pensiones, creo que encontraron en el Magdalena un problemita ahí, muy particular, un solo tipo con dos pensiones, una de vejez y una de liquidación por cierre de la empresa y no han encontrado más nada. Nosotros realmente aquí fuimos mal liquidados con todo, social, no quiere hacer la revisión a los trabajadores y el presidente que tenemos, pues, que es un reacio a que se nos de más dinero a nosotros porque nosotros no merecemos ganar más de dos salarios mínimos, ni tres salarios mínimos. Toda esa serie de cosas que se dieron alrededor del cierre de ferrocarriles y de las empresas estatales aquí en Colombia originada particularmente por el Fondo, el Fondo Monetario Internacional y el Banco Mundial, toda esa serie de sugerencias que ellos siempre han aportado aquí al país: la apertura de la ley 21, luego aparece la Ley 100 del 94 que cercena más los derechos de los trabajadores, y más que todo de los ferroviarios y así hemos venido en detrimento, del acabose en el Magdalena, que la única parte en Colombia que no existe una estación de ferrocarril, siquiera para la historia, es aquí en Santa Marta porque tuvimos una allí, donde está el tierrero de las tractomulas y todo eso lo quitaron ahí, lo vendieron, la estación que se

hizo allá frente al terminal también desapareció y todo eso conllevó a que a pesar de que los trabajadores ferroviarios en el Magdalena le dieron un empuje grande a la nación porque aquí se consiguieron bastantes cosas no tenemos en sí, no tenemos un museo, nada que le aporte a la cultura ni a los jóvenes que vienen estudiando que sepan qué fue de los ferrocarriles, nada por el estilo.

Inclusive nosotros salimos a nivel nacional recorriendo toda la vía hasta Bogotá y fuimos estudiando todas las necesidades habidas y por haber, qué es lo que se necesitaba, sin embargo, el gobierno echó pa'lante, cerró la puerta de los ferrocarriles, nos liquidó prácticamente y eso sirvió de base, la Ley 21, para liquidar a puerto y liquidar otras empresas nacionales que existen en el país, fue cuando salió la llamada apertura económica con Gaviria, Samper y Uribe terminó de acabar con lo que tenemos.

Desafortunadamente, los políticos de acá han sido tan, tan mediocres si se puede decir en el recorrido que han hecho a nivel nacional que a ellos no les ha interesado si en el Magdalena cerraron el ferrocarril, si lo acabaron, si acabaron con Puertos, eso no les interesa a ellos, porque ellos como que tenían otros objetivos, otras miras al llegar a la curul de un senado, de un congreso, y nunca nos dieron la mano. Con Puerto de pronto fue diferente porque hay una familia que maneja la Sociedad Portuaria y ahí están, que nosotros sabemos los apellidos de siempre aquí, pero con Ferrocarril nada tuvieron que ver... Yo fui maniobrero, maniobrero quiere decir, éramos un grupo de 25 personas que recibíamos las cargas que venían del interior y las depositábamos aquí en el Puerto del terminal para su descargue e, igualmente, sacábamos las cargas que venían del exterior para ordenarlas en los patios y trasladarlas hacia el interior de Colombia, esa era la función de los maniobreros. Cuando se fue acabando la empresa, que se pensionaron algunos compañeros tripulantes, nosotros nos tocó hacer las veces de tripulantes, de llevar carga de aquí hasta Gamarra y viceversa, llevar y traer, luego me metí al sindicato por tratar también de mejorar, un mejor estatus, porque la empresa le ofreció a uno allá en la negociación para hacer cosas y nosotros, pues nos ceñimos a lo último que teníamos porque un compañero trabajó en el año 89, un compañero de vías todavía se ganaba 67 mil pesos, mejoró con la última negociación que se hizo, pues llegó casi a 95 mil pesos. Otra cosa que nosotros también padecemos es la de, la liquidación que hicieron con nosotros, fuimos muy mal liquidados y con unas pensiones muy bajitas, aquí hay compañeros que todavía se ganan 500 mil pesos de hace más de 30 años porque el poder adquisitivo está por encima del salario que nosotros teníamos". ■