

Efectos del Desmantelamiento Ferroviario en el Departamento del Tolima (Colombia), 1970-1993

Impacts of the Railway Dismantling in the Department of Tolima
(Colombia), 1970-1993

Jency Katerine Díaz Martínez*

Doctoranda, Magíster en Territorio, Conflicto y Cultura y Historiadora

Universidad Industrial de Santander y Universidad del Tolima

Resumen: Este trabajo analiza las consecuencias económicas, laborales y sociales que fueron resultado del desmantelamiento del ferrocarril en el Departamento del Tolima en Colombia. Partiendo de examinar la normatividad en relación con el proceso de liquidación, el régimen jurídico de la empresa Ferrocarriles Nacionales de Colombia y la pérdida de capital humano. El texto destaca la situación de los trabajadores del ferrocarril y, particularmente, su reacción frente a las transformaciones que iniciaron entre 1989 y 1993. Para ello se estudia, de manera general, el decurso de los ferrocarriles en su etapa final, a través de una aproximación cualitativa, visibilizando la experiencia de los trabajadores en este proceso de desmantelamiento de los ferrocarriles a través de entrevistas, informes y el análisis de publicaciones seriadas como periódicos y revista.

Palabras clave: Trabajadores Ferroviarios, Ferrocarril del Tolima, Liquidación ferroviaria, Historia Social

Códigos JEL: G33, J52, L92, R40

Abstract: This paper analyses the economic, labour, and social consequences resulting from the dismantling of railways in the Department of Tolima in Colombia. Starting from examining the regulations in relation to the liquidation processes, the legal regime of the company Ferrocarriles Nacionales de Colombia and the loss of human capital.

* Contacto: Barrio Santa Helena Parte Alta Cl 42 1-02 Código Postal Nro. 730006299 Ibagué-Tolima-Colombia. Email: jkaterinediaz@ut.edu.co, jency2218083@correo.uis.edu.co.

The text highlights the situation of railway workers and, particularly, their reaction to the transformations that took place between 1989 and 1993. To achieve this, I study the history of those railways in their final stage, through a qualitative approach (through interviews, reports, and analysis of periodicals, such as newspapers and magazines), highlighting the experience of the workers in the process of railway dismantlement.

Keywords: Railway, Flour industry, Industrial architecture, Andalusia (Spain)

JEL Codes: L66, L74, L92, Y9

Efectos del Desmantelamiento Ferroviario en el Departamento del Tolima (Colombia), 1970-1993

[Fecha de recepción del original: 9.10.2021; fecha de aceptación: 17.1.2022]

Jency Katerine Díaz Martínez

Doctoranda, Magíster en Territorio, Conflicto y Cultura y Historiadora

Universidad Industrial de Santander y Universidad del Tolima

1. Introducción

En Colombia, a juicio de una parte importante de la historiografía económica, a finales del siglo XIX el desarrollo económico estuvo necesariamente ligado al propósito común de los Estados latinoamericanos de insertarse en la economía mundial, además de lograr conectar el mercado interno y sus regiones con las diferentes esferas del comercio, explotando principalmente los recursos naturales a diferencia de los países industrializados que lo hicieron a través de la dotación de bienes de capital y los países asiáticos a través de la abundante mano de obra (Bértola y Ocampo, 2013, p. 93); así es como la llegada del ferrocarril supone contribuir a estos objetivos de desarrollo trazados por los diferentes Estados.

El primer ferrocarril se inauguró en 1854 en Panamá, cuando aún era parte del territorio colombiano. Así las cosas, el primer ferrocarril en el actual territorio colombiano fue el Ferrocarril de Bolívar, cuya construcción inició en 1864 en Barranquilla y culminó en 1871, llegando hasta Sabanilla. De esta manera, la construcción de ferrocarriles en Colombia va desde 1864 hasta 1961 con la construcción del Ferrocarril del Atlántico, incluyendo una única línea internacional que unía a Cúcuta con La Grita en Venezuela (Ortiz, 1981, p. 29). Según Edmundo Pérez (1998, p. 6), la localización de las primeras líneas obedeció a la interconexión de regiones aisladas pero ligadas a productos de exportación como el tabaco y el café. No solo se requirió del ferrocarril, sino que también fueron necesarios los puertos y caminos.

El impulso ferrocarrilero demandó de la inversión de capital, en especial del proveniente de la indemnización de los Estados Unidos por Panamá, de los bonos de deuda pública emitidos, de las concesiones a empresas extranjeras y de la deuda exterior (Meisel, Ramírez y Jaramillo, 2014, p. 23; Ramírez, 2001, p. 12). Sin lugar a duda, es destacable el impulso financiero para la construcción de los ferrocarriles,

así como el margen de su rentabilidad hasta la década de 1940. Sin embargo, el estudio de Andrew Primmer sobre el ferrocarril de Girardot (2013, p. 203), sostiene que “el impacto del ferrocarril es mayor de lo que se ha demostrado hasta ahora en la historiografía colombiana”, pues más allá de las dificultades financieras que presentó el ferrocarril en Colombia este medio de transporte facilitó la integración regional, permitió la expansión de la frontera agrícola, la transformación del sistema urbano y expandió los mercados proporcionando efectos económicos impresionantes.

Estos efectos de bonanza y declive fueron determinantes en las condiciones de vida, laborales y culturales de las poblaciones que acompañaron el transcurrir de los cambios en las estructuras de transporte; así es, como desde la dimensión social y laboral surge la inquietud por analizar los conflictos obreros presentados en este sector a raíz del proceso de desmantelamiento del Ferrocarril del Tolima, siendo este un proyecto inacabado para conectar con el Ferrocarril del Pacífico. Como se muestra en la figura 1, hacia 1935 las diferentes líneas en el centro del país ya se encontraban consolidadas y el paso por el departamento del Tolima era indispensable para la conexión oriente-occidente¹. Es de aclarar que el Ferrocarril del Tolima y los demás tramos que conectaban con otros ferrocarriles fueron anexados en 1954 a la empresa Ferrocarriles Nacionales de Colombia (FCN)² como empresa comercial e industrial del Estado, bajo la tutela del Ministerio de Obras públicas y Transportes.

El año 1954 marca un hito en la historia ferroviaria en Colombia, no obstante, en las siguientes décadas el sistema ferroviario cayó en declive, aspecto que se vio reflejado en las estadísticas, tanto en la disminución de la carga y diversidad de mercancía transportada, como en el número de pasajeros del ferrocarril a nivel nacional, que cierra con una dramática caída en 1992 (Departamento Administrativo Nacional de Estadística, 1982, 1989, 1991, 1992). Otros factores, que darán paso a posteriores análisis y publicaciones, que afectaron a los ferrocarriles fueron: el transporte por carretera como la mayor

¹ Durante el gobierno de Rafael Reyes (1904-1909) hubo un impulso por fomentar obras públicas, se creó el Ministerio de Obras Públicas con el objetivo de organizar la construcción de los ferrocarriles y una efímera legislación tendiente a nacionalizar y centralizar el manejo de la política ferroviaria para abandonar el viejo sistema de concesiones. Entre 1923 y 1928 el Congreso cambió cuatro veces la administración de los ferrocarriles viéndose seriamente afectada la continuidad administrativa. En la década de 1930 fue creado el Consejo Administrativo de los Ferrocarriles Nacionales (CAFN) para el manejo de la política y la administración ferroviaria, dicha entidad debió asumir todos los costos operacionales y laborales de las empresas ferroviarias que venían nacionalizándose. En 1943, por los resultados operacionales negativos, fue reestructurada la CAFN siendo politizada y en nada reflejó un efecto positivo. En 1954, la CAFN fue liquidada y se creó la empresa FCN que continuó con el proceso de nacionalización que culminó en la década de 1960 (Correa, 2012, pp. 22-25).

² Lo anterior responde a un proceso de nacionalización consecuente con la historia ferroviaria latinoamericana, que tras la depresión de 1929 tuvo cambios importantes, como en el caso de Venezuela, Ecuador y Colombia donde los Estados intervinieron en los ferrocarriles para ocupar el vacío que dejaba la inversión privada hasta nacionalizar las empresas ferroviarias. A dicho proceso se suma lo ocurrido con los inversores privados tras el estallido de la Segunda Guerra Mundial que tendieron al repliegue de sus inversiones. Otro aspecto que contribuyó al cierre o nacionalización de ferrocarriles fue el avance del transporte en carretera (Polo Muriel, 1998, p. 233).

competencia, la infraestructura en mal estado, los problemas administrativos, la disminución de la demanda frente a una oferta de servicio amplia, cuestiones que necesariamente afectaron la operatividad.

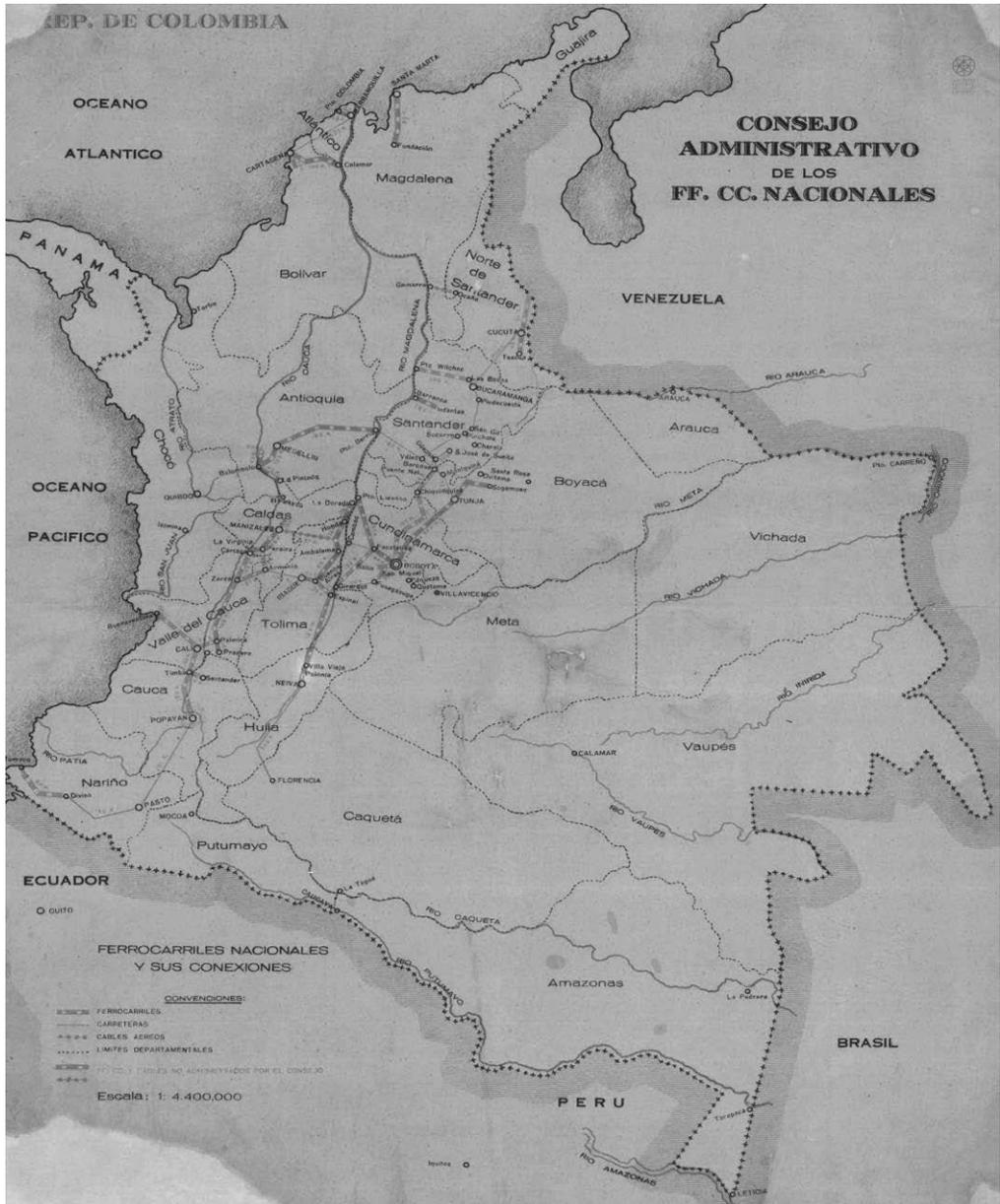


Figura 1. Ferrocarriles de Colombia en 1935

Fuente: Archivo General de la Nación – Colombia, *Mapas y Planos*, Mapoteca 2, Ref. 1313.1935.

Los estudios sobre el ferrocarril en Colombia tienen sus exponentes desde diferentes perspectivas disciplinares, pero aún hay vacíos por llenar. En las últimas dos décadas se ha renovado el interés por estudiar su impacto y la huella en la memoria³. De manera que, el análisis historiográfico arroja que es lógico pensar, en consonancia con los planteamientos de algunos investigadores en el plano internacional, que uno de los probables efectos del desmantelamiento ferroviario, en medio de la crisis financiera mundial de los años ochenta, es el despoblamiento, el desempleo y la privatización del transporte, así como otros sectores entre los cuales se encuentran las telecomunicaciones y los servicios públicos (Araque Jiménez, 2015; Bergesio y Golovanevsky, 2009; Reyna, 1978; Suriano, 1991). Sin embargo, los ferrocarriles en Colombia fueron importantes tanto para la acumulación de capital y la expansión comercial (regional e internacional) como para el desarrollo cultural y la vida social regional, razón por la que los efectos de la expansión ferroviaria fueron más allá de ámbitos económicos o poblacionales; la historiografía colombiana sobre los ferrocarriles ofrece algunas explicaciones sobre el desmantelamiento de los Ferrocarriles Nacionales, pero habría que indagar en las particularidades regionales.

El objetivo del presente trabajo es precisamente analizar la normatividad en relación con el proceso de liquidación de los Ferrocarriles Nacionales de Colombia, es decir cuál fue el manejo que dieron los diferentes gobiernos colombianos. Primero, se mostrarán los cambios en la política pública sobre los ferrocarriles, que requiere mencionar los problemas de los que adoleció la FCN. Segundo, se discutirá el régimen jurídico de la empresa FCN. Por último, se describirá el proceso de desmantelamiento que culmina con la liquidación de algunas empresas creadas para finiquitar la liquidación de la FCN. En suma, el artículo logra evidenciar el poder que brindan los actos legislativos utilizados como mecanismo de control de los movimientos sociales, de las protestas y en general de la población, que para el caso funcionó eficazmente, en un proceso calculado de liquidación y privatización de los ferrocarriles en Colombia.

2. Estructura organizacional de FCN

La empresa FCN se creó bajo los Decretos 3.129 y 3.739 de 1954, incorporando todos los ferrocarriles de propiedad de la nación⁴. Su estructura administrativa tuvo ciertos cambios desde entonces, así, según Esperanza Ortiz (1981, p. 45) la estructura organizacional que regía para 1980 estaba dispuesta como se muestra en la figura 2, encabezada por una junta directiva. Esta junta estaba compuesta por el presidente, que era el ministro de Obras Públicas o su delegado y los miembros (un representante de la Asociación Bancaria, un representante de la entidad más representativa del comercio, otro de la industria y un representante de la Sociedad de Agricultura y de Ganados), todos

³ En el año 2015 el Ministerio de Cultura implementó el Plan Nacional de Recuperación de las Estaciones del Ferrocarril, estimulando las producciones académicas que contribuyeran a la investigación en las temáticas del ferrocarril y las economías regionales.

⁴ *Diario Oficial*, Año XCI, n.º 28.665, Presidencia de la República (24 de enero de 1955), Decreto Por el cual se aprueba una reforma de los estatutos de los Ferrocarriles Nacionales de Colombia (Decreto 3.129 de 1954).

nombrados por el presidente de la República “por un periodo de dos años, de listas paritarias políticamente, elaboradas por los gremios representados”.

Como se observa en la figura 2, dentro de la estructura organizativa hay dos niveles, el nivel central y el nivel divisionario; este último estaba compuesto por las cinco divisiones consideradas por Ortiz (1981, p. 47) como “regiones geográficas conectadas por la red férrea nacional”. Dentro de esas cinco divisiones se encuentra la División Central, con sede administrativa en Bogotá y cobertura de explotación en los departamentos de Cundinamarca, Boyacá, Tolima y Huila, como se observa en la figura 3.

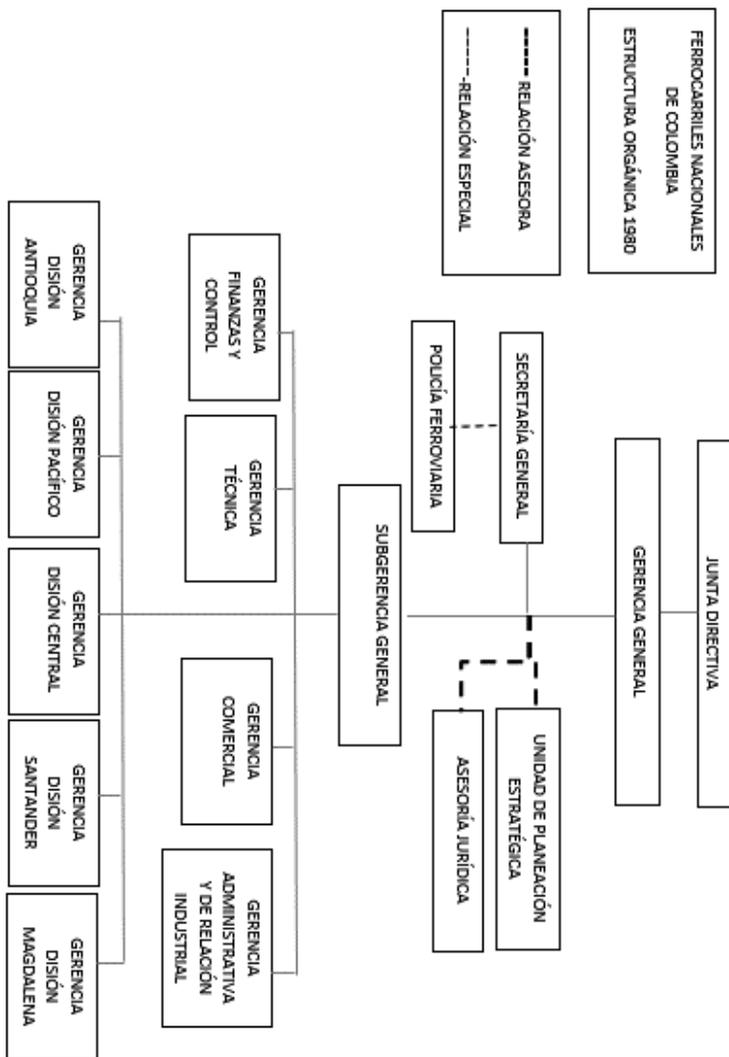


Figura 2. Estructura orgánica de FCN en 1980

Fuente: Ortiz, 1981, p. 103

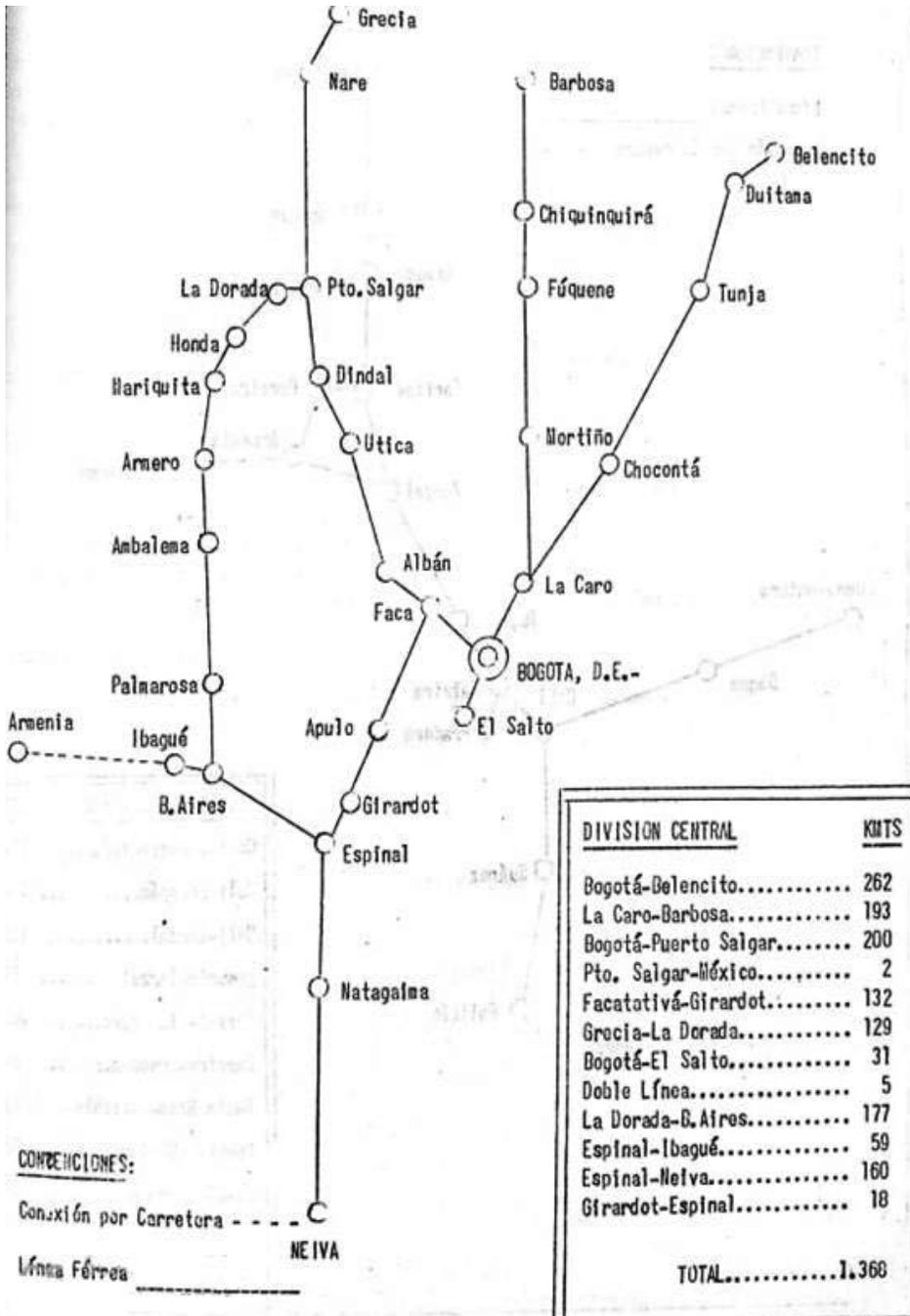


Figura 3. División Central de FCN

Fuente: Ferrocarriles Nacionales de Colombia, 1973, p. 69

La división Central abarcaba un total de 1.368 km de línea férrea y en el departamento del Tolima (figura 4) se encontraban las líneas (desde el departamento de Caldas) La Dorada-Buenos Aires con 177 km, Espinal-Ibagué con 59 km, Espinal-Neiva con 160 km y Girardot-Espinal con 18 km, además se encuentra la conexión por carretera Ibagué-Armenia. Como se mostrará a continuación, los ferrocarriles integraron una red tal que permitía integrar el comercio regional con la economía nacional, tal y como se alcanza a observar en las imágenes 2 y 4, pero en el fondo la empresa ferroviaria adolecía de problemas estructurales que terminaron por marcar el rumbo de los ferrocarriles en Colombia.

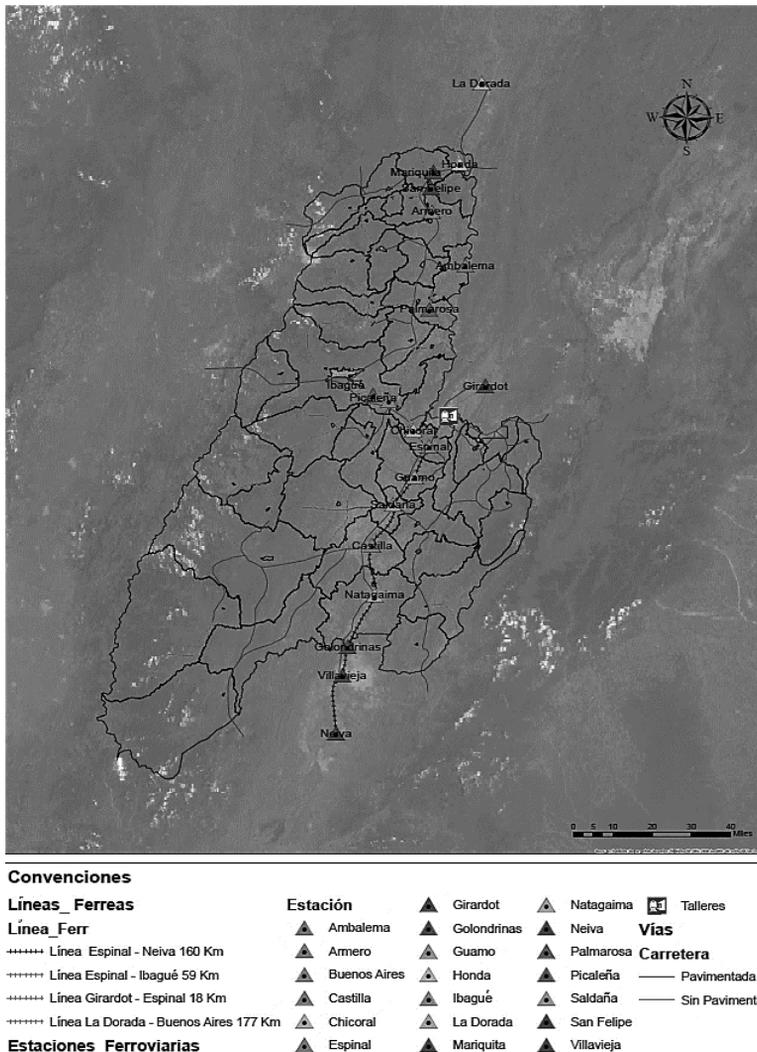


Figura 4. Carreteras y vías férreas del departamento del Tolima

Fuente: Elaboración propia en 2020 a través de QGIS Geographic Information System.

3. Transición hacia el Desmantelamiento Ferroviario

Para comprender el alcance del desmantelamiento del ferrocarril en el Tolima es necesario retomar toda la normativa generada para liquidar la empresa FCN en el año 1989, bajo el gobierno del entonces presidente Virgilio Barco, quien ya había planteado en el año 1960 un programa de modernización de los ferrocarriles cuando ocupó el cargo de ministro de Obras Públicas. Conocer las leyes y decretos emitidos permite ver cómo, en materia de transporte, el Estado pasa de una función de prestación de servicios férreos a regular el mercado del transporte, además, visibiliza el cumplimiento o no de los derechos de los trabajadores y el nuevo uso que, por ende, se le daría al sistema de transporte, a los recursos o inversiones públicas.

Recordemos que la empresa FCN se creó en con el Decreto 3.129 de 1954 bajo el control del Ministerio de Obras Públicas y que buscó unificar las redes férreas, así como la reestructuración de diferentes líneas. Este decreto le otorgó a la empresa FCN un carácter particular, con “personería jurídica de derecho privado con capital o patrimonio autónomo, cuyo personal se registrá por las normas legales relativas a los trabajadores particulares”⁵. El que fuera fundada con recursos del tesoro público supondría una personería jurídica de derecho público, como lo expresó la ponencia del magistrado Arturo Posada ante la Corte Suprema de Justicia en la demanda de inexequibilidad que terminó por resolverse en la Sentencia del 26 de agosto de 1967⁶, confirmando exequible el artículo 1.º y 2.º del Decreto 3.739 de 1954, con el que se ratificó la personería jurídica de derecho privado y rechazando la personería de derecho público.

3.1. La década de las privatizaciones y el derecho positivo

Es posible que, analizando históricamente el derecho positivo relacionado con el sector ferroviario, emerjan una serie de contradicciones que llevaron al desmantelamiento de la empresa FNC, pues a través del derecho positivo se dan los primeros pasos hacia la privatización, afectando directamente a los trabajadores. De manera que es tan solo hasta la década de 1980 cuando el gobierno inicia una serie de reformas cuyo objetivo, por un lado, fue recuperar el servicio de transporte ferroviario, pero, por otro lado, el objetivo se orientó a liquidar la empresa Ferrocarriles Nacionales – posteriormente Ferrovías – y la Sociedad de Transporte Ferroviario S. A. (STF). Según la normatividad, durante el gobierno de Virgilio Barco, con la Ley 21 de 1988, se inició la aplicación de reformas conducentes a la recuperación y financiamiento del servicio de transporte ferroviario nacional dado el déficit financiero que presentaba la empresa. Así es como desde el gobierno se manejó un doble discurso e, incluso, hubo un engaño a la nación en materia de política pública⁷.

⁵ Decreto 2.129 de 1954.

⁶ Corte Suprema de Justicia, Sala Plena (26 de agosto de 1967), Sentencia confirmando exequible el artículo 3.º de la Ley 17 de 1952 (MP Arturo Posada).

⁷ *Diario Oficial*, año CXXIV, n.º 38.197, Congreso de Colombia (02 febrero de 1988), Ley por la cual se

La Ley 21 de 1988 aduce a un sistema ferroviario que brindaba beneficios económicos y sociales al país, y con ventajas para la utilidad pública como un mecanismo de desarrollo regional e integración territorial que debía ser reorganizado financiera y administrativamente para su explotación. Léase bien, reorganizar. Para ello plantearon un programa de recuperación cuyos objetivos contemplaban el establecimiento de una política global de transporte, la recuperación a través de la renovación de activos, la complementación, integración y coordinación con las demás modalidades de transporte, la rehabilitación de servicios comerciales, la solución al déficit financiero y la ampliación del servicio mediante la apertura de nuevas vías, según estudios de factibilidad; en la mencionada Ley, la nación quedó autorizada para asumir la deuda externa de la empresa FCN con el Banco Mundial y la deuda interna con la Federación Nacional de Cafeteros, el Fondo Nacional de Proyectos de Desarrollo Fonade, y los bancos Ganadero, Cafetero, Popular, del Estado, y Central Hipotecario, mientras que la Contraloría General de la República y el Instituto Colombiano de Bienestar Familiar debían condonar las deudas de la empresa ferroviaria. En cuanto a las pensiones, prestaciones sociales e indemnizaciones, la Ley 21 de 1988 señala que la nación asumiría el pago de pensiones de jubilación, prestaciones sociales, sentencias condenatorias laborales e indemnizaciones, para lo cual inició la creación de un fondo que administrara dichos recursos, y también respondería por las deudas con la Caja de Compensación Familiar Contraferros, con el Fondo Social Ferroviario y con el Fondo de Previsión Social del Ferrocarril de Antioquia.

Las relaciones de poder se hacen más evidentes cuando es el poder ejecutivo, encabezado por el presidente de la República, a quien se le otorgan facultades especiales, también contempladas en el Decreto 1.586 de 1989, como dictar normas sobre contratación, régimen laboral y presupuesto⁸. No solo el presidente sino también las comisiones y juntas directivas que posteriormente se conformaron demuestran esas relaciones desiguales de poder, compuestas dos a diez por un representante sindical y otro de la dirección de la empresa, el resto por miembros del poder ejecutivo y legislativo. No obstante, hay comisiones y juntas en las que los trabajadores no tuvieron representación alguna, como en el caso de la junta directiva de Ferrovías o la STF.

Respecto al régimen laboral la Ley 21 de 1988 establece dos distinciones, la primera, la de los empleados oficiales, según la cual estos tendrían derecho a ser incorporados en las plantas de personal de las empresas que se crearon. La segunda, la de los trabajadores oficiales, quienes recibían una indemnización, aceptaban una nueva vinculación o – quienes cumplían con los requisitos – se jubilaban.

Por lo tanto, es necesario establecer o definir a qué hace referencia el ser empleado oficial y trabajador oficial. Según el Decreto 1.848 de 1969, emitido por la Presidencia de la República:

adopta el programa de recuperación del servicio público de transporte ferroviario nacional, se provee a su financiación y se dictan otras disposiciones (Ley 21 de 1988).

⁸ *Diario Oficial*, año CXXVI, n.º 38.903, Presidencia de la República (18 de julio de 1989), Decreto Por el cual se ordena liquidar la empresa Ferrocarriles Nacionales de Colombia, se adoptan normas para su liquidación y se dictan otras disposiciones (Decreto 1.586 de 1989).

Art. 1 Empleados oficiales. Definiciones.

1. Se denominan genéricamente empleados oficiales las personas naturales que trabajan al servicio de los ministerios, departamentos administrativos, superintendencias, establecimientos públicos, unidades administrativas especiales, empresas industriales o comerciales de tipo oficial y sociedades de economía mixta, definidos en los artículos 5, 6 y 8 del Decreto Legislativo 1050 de 1968.

2. Los empleados oficiales pueden estar vinculados a la administración pública nacional por una relación legal y reglamentaria o por un contrato de trabajo.

3. En todos los casos en que el empleado oficial se halle vinculado a la entidad empleadora por una relación legal y reglamentaria, se denomina empleado público. En caso contrario, tendrá la calidad de trabajador oficial, vinculado por una relación de carácter contractual laboral.

La situación de vinculación es diferente en el caso de los trabajadores oficiales cuya vinculación es de relación contractual laboral, por lo tanto, no le aplicó el derecho administrativo inherente a la función pública. Por lo demás, se entiende por trabajadores oficiales a:

ART. 3°.- Trabajadores oficiales. Son trabajadores oficiales los siguientes:

a. Los que prestan sus servicios a las entidades señaladas en el inciso 1 del artículo 1 de este decreto, en la construcción y sostenimiento de las obras públicas, con excepción del personal directivo y de confianza que labore en dichas obras⁹.

b. Los que prestan sus servicios en establecimientos públicos organizados con carácter comercial o industrial, en las empresas industriales o comerciales del Estado y sociedades de economía mixta, con excepción del personal directivo y de confianza que trabaje al servicio de dichas entidades. Es nulo lo que aparece subrayado. Sentencia del 16 de julio de 1971. t. LXXXI, del C. de E).

ART. 5°.- Clasificación de empleados oficiales. En los estatutos de los establecimientos públicos, empresas industriales o comerciales del Estado y sociedades de economía mixta, a que se refiere el literal b) del artículo 3, se hará la clasificación correspondiente de los empleados públicos y de los trabajadores oficiales de esas entidades, conforme a las reglas del artículo 5 del Decreto 3135 de 1968 y de este decreto (Es nulo lo que aparece subrayado. Sentencia del Consejo de Estado de julio 16 de 1971)¹⁰.

En el marco de las leyes promulgadas para los fines de liquidación de los FCN en el gobierno de Virgilio Barco, el Decreto 1.586 del 18 de julio de 1989 estipuló una serie de medidas referentes al proceso de liquidación, entre las cuales se halla que dicho proceso no debía durar más de tres años y, por ello, terminaría durante el mandato presidencial de César Gaviria Trujillo; también, garantizaba la prestación del servicio público ferroviario, mientras que en referencia al régimen laboral, la junta liquidadora haría una supresión de cargos vacantes y los desempeñados por empleados oficiales de conformidad a los considerados por la junta y se terminarían los contratos de trabajo

⁹ El personal de confianza y directivo se considera como empleado público bajo el derecho administrativo de función pública.

¹⁰ *Diario Oficial*, n.º 32.937, Presidencia de la República (04 de noviembre de 1969), Decreto por el cual se reglamenta el Decreto 3.135 de 1968 (Decreto 1.848 de 1969).

así como las vinculaciones legales reglamentarias. A su vez, se reconocería su respectiva pensión de jubilación, invalidez o vejez terminado su contrato de trabajo. En caso de que el trabajador oficial no alcanzara la pensión, este podría optar por la indemnización o la vinculación que se le ofreciera; igualmente los derechos de los trabajadores oficiales serían pagados por la nación, el tiempo de servicio prestado a los FCN se acumularía laborado en otras entidades del sector público para efectos de pensión, se daría preferencia de vacantes a las personas desvinculadas del FCN y a estos no se les aplicaría periodo de prueba; finalmente, para estas disposiciones se creó la Comisión de Promoción de Empleo.

El Decreto 1.586 del 18 de julio de 1989 enunció que, en caso de una sentencia de reintegro de algún demandante en contra de FCN, no se reintegraría al trabajador, sino que se cumpliría la sentencia mediante el pago de condenas económicas, mientras que de las condenas no laborales se haría cargo la nación. Además, aquel decreto dejó claro que los conflictos jurídicos en las relaciones contractuales a partir de su vigencia se regirían bajo la justicia laboral ordinaria; de hecho, pese a que los cargos ofrecidos serían en entidades del Estado, el régimen laboral sería de derecho privado. Esta situación devela la expresión de las relaciones de poder emanadas desde el Estado y la junta directiva de FCN, pues si bien en los objetivos de la Ley 21 de 1988 no se menciona la privatización, las acciones conducentes de liquidación poco a poco le fueron asignando directrices, capitales y disposiciones al sector privado. Por ello, el régimen jurídico al cual debía acogerse las disposiciones sería la jurisdicción de lo Contencioso Administrativo, para solucionar los conflictos entre particulares y el Estado.

De los artículos 24.º en adelante del Decreto 1.586 de 1989 se empieza a revelar lo que sería en rumbo de los FCN. Los artículos ponen en marcha lo que se haría respecto a los bienes y recursos de los ferrocarriles como patrimonio de especial protección del Estado, los que no podrían ser utilizados para otro fin que no fuera su razón comercial (prestación de servicio de transporte) o la liquidación de la empresa, por lo tanto, podrían ser transferidos a título gratuito a la nación para mantener, mejorar, extender y explotar la red férrea; también podrían transferirse al fondo que se creó (Fondo Pasivo Social Ferrocarriles de Colombia) para atender el pasivo social y a la nación como aportes de esta en la sociedad de economía mixta para proveer el servicio público de transporte ferroviario. Es en este último aspecto es que la historia de los ferrocarriles da un giro. El gobierno abre espacio a la inversión privada de capitales después de disminuir la inversión en los ferrocarriles¹¹. Al respecto, Mario

¹¹ Para Mario de la Puente (2012, pp. 163 y 177) en el periodo de gobierno de Betancur (1982-1986) y Gaviria (1990-1994) se redujeron las inversiones públicas y acorde con los planteamientos de Álvaro Pachón y María Teresa Ramírez (2001) concluye que aumentó la participación de empresas privadas en los transportes, hubo una concentración de la inversión en el transporte terrestre y adecuación de puertos, específicamente en la construcción y mantenimiento de carreteras. A la par el gobierno disminuyó el gasto público en infraestructura de transporte “provocando una pérdida de la cuota de mercado de la construcción de infraestructura de transporte, que quedó en manos de empresas privadas” (Puente, 2012, p. 182). De manera que hubo un retorno a la economía de enclave – en el transporte – y el gobierno perdió buena parte de su participación en este sector al ser controlado por empresas privadas, “el camión se convirtió en

de la Puente (2012, p.184) menciona que “la expansión de la infraestructura, con demanda constante, y el cambio de la política comercial, condujeron a la privatización de los ferrocarriles”.

Al crear una sociedad de economía mixta se hace realidad la operación del derecho privado en las relaciones contractuales futuras. Por esta razón se creó la empresa STF S. A. y Ferrovías, para que con los recursos del Estado se mantuviera la infraestructura, se controlara el funcionamiento de los ferrocarriles y se estableciera una política al respecto, funcionando como empresa industrial y comercial del Estado. Así, en el Decreto 1.587 de 1989 se plantean unos lineamientos o políticas frente al transporte público ferroviario, en las que el Estado se hace responsable de las inversiones en infraestructura férrea y la regulación de la operación del servicio, además, se contempla la posibilidad de concesión a entidades públicas, particulares o mixtas y se da apertura a la libre competencia invitando a la creación de otras empresas de transporte público ferroviario¹².

Entonces, en el Decreto 1.588 del 18 de julio 1989 se da vía libre a la Empresa Colombiana de Vías Férreas (Ferrovías), vinculada al Ministerio de Obras Públicas y Transporte, cuyo objetivo principal se orientaba a “mantener, mejorar, rehabilitar, extender, modernizar, explorar, dirigir y administrar la red férrea nacional”¹³. Para el cumplimiento de los objetivos de la recién creada empresa se establecieron siete funciones y actividades de las cuales tan solo una de ellas, el artículo 4.º, hacía referencia a la suspensión de líneas férreas: “construir nuevas líneas férreas, rehabilitar las existentes suspendidas y suspender parte de estas”.

En cuanto a la representación de los trabajadores en la dirección y administración de Ferrovías, esta desaparece. Se estableció que funcionaría un Consejo Directivo y un presidente, cuyos miembros provendrían del poder ejecutivo o serían elegidos por él. Es decir, los trabajadores perdieron representación y acción a través de las vías de derecho y las facultades otorgadas al poder ejecutivo, teniendo en cuenta que ya no se encontraría el personal que fue indemnizado o pensionado, por lo cual el número de posibles trabajadores dispuestos a protestar ante los cambios introducidos se redujo poco a poco hasta la liquidación final de Ferrovías en el año 2003. Dicha empresa operó bajo las normas del derecho privado y la jurisdicción ordinaria.

Por otro lado, la creación de la sociedad anónima de economía mixta STF – vinculada al Ministerio de Obras Públicas y Transporte, bajo los estatutos del derecho privado – se proyectó para prestar el transporte público ferroviario con criterio co-

el medio de transporte predominante”, y los puertos y ferrocarriles privados para el transporte de carga acapararon la demanda.

¹² *Diario Oficial*, año CXXVI, n.º 38.903, Presidencia de la República (18 de julio de 1989), Decreto por el cual se dictan normas generales para la organización y operación del sistema de transporte público ferroviario nacional (Decreto 1.587 de 1989).

¹³ *Diario Oficial*, año CXXVI, n.º 38.903, Presidencia de la República (18 de julio de 1989), Decreto por el cual se crea la Empresa Colombiana de Vías Férreas, Ferrovías, y se dictan normas para su organización y funcionamiento (Decreto 1.588 de 1989).

mercial, buscando “la complementación, integración y coordinación de sus actividades con las demás modalidades de transporte público que operen en el país”¹⁴, bajo el régimen jurídico del derecho privado y con un mínimo de participación del 51% de capital, este terminó siendo del 49% en el año 1999. Solo hasta 1993 con la Ley 80 se buscó regular la relación del ámbito público con el ámbito privado en el marco de las empresas de economía mixta; en consecuencia, como se estableció en el Decreto 1.589 de 1989 la STF entró en funcionamiento bajo el derecho privado, con operación comercial a partir de enero de 1991. Sus principales accionistas fueron “el Estado, representado en el Ministerio de Transporte y el Fondo de Pasivo Social Ferroviario, con una participación del 49%; la Flota Mercante Grancolombiana, 23%; el Sindicato Antioqueño, 8%; el Grupo Santo Domingo, 5,5%; la Organización Ardila Lulle 2,5% y otros inversionistas con el 12%”¹⁵; no se puede entrar a juzgar cuál de las administraciones fracasó más, si la de Ferrovías, la de la STF o las de los diferentes gobiernos, el punto es que el fin para los ferrocarriles venía siendo escrito desde hace décadas, empezando por la reestructuración, pasando la liquidación hasta llegar a la privatización y el desmantelamiento en el marco de un ostracismo ferroviario que venía de varias décadas atrás.

Según una noticia del periódico *El Tiempo* del año 2000, Ferrovías incumplió con su objetivo social de mantener las carrileras en buen estado, mientras que el presidente de esa compañía, Diego Monsalve, culpaba al Estado por abandonar el plan de inversiones al aprobar un plan de concesiones. Para Monsalve, el problema inició en 1989 al dejar que varios entes manejaran el destino de los ferrocarriles en Colombia. Por su parte, para el presidente de la STF el problema inició en 1996 cuando el gobierno entregó la mayoría del sistema ferroviario a concesionarios privados. No obstante, en el caso del Ferrocarril del Tolima – División Central – para el año 1996 ya no quedaba ni una sola línea en funcionamiento, este dejó de operar a partir de la liquidación de la empresa FCN. El fin de la STF llegó al perder la concesión férrea del Atlántico frente a FENOCO (Ferrocarriles del Norte de Colombia) en 1999¹⁶.

Para el año 1993, el Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES) ya había dado la instrucción a sus entidades descentralizadas de vender las acciones de participación de las entidades públicas en la STF, es decir, finiquitar la privatización. No obstante, el Departamento Nacional de Planeación, por solicitud del señor ministro de Obras Públicas y Transporte, pide aplazar la venta de estas acciones y recomienda:

Encargar al ministerio de Obras públicas para que en coordinación con STF y Ferrovías, con el apoyo del DNP, prepare un plan de acción que permita optimizar el plan de recuperación del sistema férreo colombiano. El plan indicaría la fecha posible de la privatización de la STF (Departamento Nacional de Planeación, 1993).

¹⁴ *Diario Oficial*, año CXXVI, n.º 38.903, Presidencia de la República (18 de julio de 1989), Decreto por el cual se autoriza la creación de una sociedad de economía mixta del orden nacional y se dictan otras disposiciones (Decreto 1.589 de 1989).

¹⁵ *El Tiempo*, 24 de julio de 1990 (“Empresas operadoras de transporte ferroviario”).

¹⁶ *El Tiempo*, 11 de enero de 2000 (“Liquidación Sociedad de Transporte Ferroviario”).

Otro de los decretos dentro del paquete aplicado en 1989 es el Decreto 1.590, y en el que se establece un régimen de indemnizaciones y pensiones para empleados oficiales de los FCN o que en los tres años siguientes cumplieran con los requisitos; en caso contrario podrían aceptar una indemnización o una reubicación en otra entidad del Estado¹⁷. Asimismo, con el Decreto 1.591 de 1989 se da vía libre al Fondo de Pasivo Social de Ferrocarriles Nacionales de Colombia, según lo estipulado desaparecería una vez se hayan cumplido todas las obligaciones sociales derivadas de la liquidación de los FCN, con el objetivo de manejar las cuentas relacionadas con el pago de pensiones de jubilación, indemnizaciones, demás prestaciones sociales y sentencias condenatorias a cargo de los FCN¹⁸. En la junta directiva de este fondo sí había un representante de las asociaciones de pensionados de los FCN; respecto al rol de los sindicatos, el periódico *El Tiempo* hizo énfasis en su relación como negociador con el Ministerio de Hacienda, intentando mejores condiciones de pensión e indemnización, demostrando que la capacidad de lucha ante la privatización de lo público estaba menguada¹⁹.

Con la Ley 105 de 1993 los bienes inmuebles de los FCN son transferidos a Ferrovías, siempre y cuando estos fueran destinados a la explotación férrea y los demás al Fondo Pasivo Social de los Ferrocarriles Nacionales. Además, en el artículo 64 se establece que el Instituto Nacional de Vías, “podrá destinar presupuesto, recursos para la restauración, preservación y conservación de aquellos monumentos nacionales que a su juicio considere de valor histórico incalculable”²⁰, entre ellos puentes, caminos, carrileras, estaciones etcétera. Es decir que, una vez confirmado el destino de los ferrocarriles en Colombia, las administraciones empezaron a aplicar políticas conducentes no al funcionamiento sino a la evocación o generación de memoria frente lo que fue el ferrocarril en Colombia. Con el Decreto 3.110 de 1997, durante el gobierno de Ernesto Samper Pizano se reglamentó la habilitación y prestación de servicio público de transporte ferroviario bajo la modalidad de concesión, adjudicados mediante licitación pública, esto es, que todo se haría a través de operadores ferroviarios con la poca estructura que quedó tras el proceso de desmantelamiento, desuso y ostracismo de los ferrocarriles²¹.

La estocada final para la privatización de los ferrocarriles fue en el año 2003 durante el gobierno de Álvaro Uribe Vélez con el Decreto 1.791 de 2003, en el que se suprime Ferrovías en un término de dos años y en cuya junta de liquidación no se contó

¹⁷ *Diario Oficial*, año CXXVI, n.º 38.903, Presidencia de la República (18 de julio de 1989), Decreto por el cual se establece un régimen de pensiones e indemnizaciones para la empresa Ferrocarriles Nacionales de Colombia en liquidación (Decreto 1.590 de 1989).

¹⁸ *Diario Oficial*, año CXXVI, n.º 38.903, Presidencia de la República (18 de julio de 1989), Decreto por el cual se crea el Fondo de Pasivo Social de Ferrocarriles Nacionales de Colombia y se dictan normas para su organización y funcionamiento (Decreto 1.591 de 1989).

¹⁹ *El Tiempo*, 23 de marzo de 1991 (“Lista la liquidación de FF.NN”).

²⁰ *Diario Oficial*, n.º 41.158, Congreso de Colombia (30 de diciembre de 1993), Ley Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones (Ley 105, 1993).

²¹ *Diario Oficial*, año CXXXIII, n.º 43.205, Presidencia de la República (30 de diciembre de 1997), Decreto por el cual se reglamenta la habilitación y prestación del servicio público de transporte ferroviario (Decreto 3.110 de 1997).

con la participación de ningún sindicato²²; entre tanto, se concesionaron los contratos de infraestructura y de conservación en vigencia durante el inicio del proceso de liquidación²³. La red ferrocarrilera bajo tutela de Ferrovías pasó al Instituto Nacional de Vías, se programó la suspensión de cargos y eliminación de vacantes. Por lo tanto, se terminaron los contratos de trabajo de acuerdo el régimen aplicable, en este caso el derecho privado y para la desvinculación de los servidores públicos la junta liquidadora se encargó de levantar el fuero sindical según fuere el caso y, para los demás trabajadores, se dio la terminación del contrato.

En suma, a través del análisis de la normatividad proferida con relación al proceso de liquidación de FCN, se demostró que fueron varios los frentes en los que produjo dicho proceso. Primero, la legalización de la operatividad del derecho privado sobre el derecho público, cuando el régimen jurídico debió estar bajo la jurisdicción de lo contencioso administrativo a razón de dirimir conflictos que involucraran particulares y el Estado, y no en la jurisdicción ordinaria que dirige conflictos y controversias entre particulares. Segundo, el doble discurso en política pública que, por un lado, buscaba la reestructuración y eficiencia del sistema ferroviario y, por el otro, se termina validando el discurso del desmantelamiento y la privatización. Tercero, las relaciones de poder desiguales en las que el poder ejecutivo tiene facultades especiales mientras que los trabajadores fueron perdiendo representación y capacidad de acción a través de las vías de derecho, poniéndolos entonces en una posición de subalternidad en medio de las reformas estatales. Cuarto, la crisis ferroviaria desde el ámbito económico y administrativo no tuvo solución por esas vías, sino que se materializó a través del derecho positivo en un largo proceso de desmantelamiento, ostracismo y privatización, en tanto primó la racionalidad práctica que favoreció los intereses particulares sobre los intereses de la nación.

4. Los Trabajadores Frente al Desmantelamiento de los Ferrocarriles en el Departamento del Tolima, 1962-1993

El proceso de desmantelamiento de los ferrocarriles en el Tolima desde el punto de vista de los trabajadores es una variable escasamente tratada en los estudios históricos sobre el tema y, particularmente por la historiografía tolimense. Por lo cual, esta sección está basada en fuentes orales para indagar la memoria sobre el desmantelamiento del ferrocarril y su impacto laboral como estrategia para la formación de conciencia histórica sobre el significado del ferrocarril en la historia regional.

Para la presente investigación se realizaron tres entrevistas a extrabajadores del ferrocarril con un rango de edad de entre los 72 y 76 años; el señor Cruz laboró en el tramo Buenos Aires-Dorada e inició en mantenimiento de vías y se pensionó en 1989,

²² *Diario Oficial*, año CXXXIX, n.º 45.231, Presidencia de la República (26 de junio de 2003), Decreto por el cual se suprime la Empresa Colombiana de Vías Férreas – Ferrovías y se ordena su liquidación (Decreto 1.791 de 2003).

²³ De tal manera que se concesionaron los contratos 0-ATLA-00-99 Red Férrea del Atlántico a FENOCO S.A., por treinta años; el contrato 09-CONP-98 concesión de la Red pacífica y 04-0243-00-99 suscrito con el Consorcio B&C Cía. Ltda., y el contrato 04-0197-00-01 suscrito con el Consorcio Vías Férreas del Atlántico.

el señor Lozano inició como ayudante y se pensionó siendo instructor de cuarta categoría – la más alta para su cargo – y el señor Muñoz quien laboró para la FCN en la estación Ospina de Ibagué (ciudad capital del departamento del Tolima) en cargue de combustible y en contabilidad, pero no alcanzó a pensionarse y tras la liquidación de la empresa salió indemnizado.

4.1. Trabajadores ferroviarios y movimiento obrero

Tras evidenciar todo el proceso de desmantelamiento de los ferrocarriles en el Tolima desde la óptica estatal y desde la estadística, es justo dar voz a quienes vivieron el proceso de primera mano: los obreros los ferroviarios. En esta investigación se entiende como ferroviarios a los trabajadores de los ferrocarriles en Colombia, como una colectividad cuyo espacio laboral fue la empresa Ferrocarriles Nacionales de Colombia, la que fue su fuente de ingreso, pero a su vez su espacio de formación, de educación técnica, de desarrollo personal y de expresión cultural (Rodríguez Leuro, 2008, p. 348); según Santana Caraballo (2016, p. 112), los ferrocarrileros y los portuarios fueron importantes para la conformación y consolidación del movimiento obrero en la primera mitad del siglo XX.

Para González y Molineras (2013, p. 178), retomando los planteamientos de Cesar Torres del Río, la movilización social es la manifestación del rechazo a la arbitrariedad y el autoritarismo, es un conjunto de acciones desestabilizadoras ante el orden institucional y un medio de canalizar reformas. Santana Caraballo (2016) refería el estatus social que habían alcanzado los portuarios y ferrocarrileros tras mostrar su capacidad de movilización social en la primera mitad del siglo XX y alcanzar – junto al resto de la clase obrera – derechos como el reconocimiento de vacaciones remuneradas, cesantías de un mes por cada año de servicio, la libertad de asociación, la jornada de ocho horas, entre otros. Así, el trabajador del puerto o del ferrocarril pasó a ser “símbolo de honorabilidad, prestancia y trabajo bien pago” (Santana Caraballo, 2016, p. 145). Uno de los interrogantes que se plantearon para la investigación fue que, si el movimiento ferroviario fue tan activo en las movilizaciones obreras de principios del siglo XX en reclamo por derechos sociales y laborales, por qué no se manifestaron o movilizaron de la misma forma ante el cierre de la empresa FCN. A través de las fuentes orales, los trabajadores respondieron que la actitud del sindicato fue pasiva, se limitaron a negociar la pensión de los trabajadores, no hubo organización frente a las reformas que aplicó el Estado y así muchos se fueron pensionados o liquidados, convencidos por el Estado de que la empresa no cerraría.

4.2. La memoria de los trabajadores sobre el ferrocarril en el Tolima

Esa tradición de lucha fue interrumpida por la época de La Violencia, pero reapareció en la década de 1970 con el auge del movimiento sindical, las luchas armadas y la

aparición de los movimientos cívicos. Sin embargo, en la década de las reformas estatales (años ochenta) a la empresa de los ferrocarriles en Colombia, y particularmente al área central que comprendía el ferrocarril del Tolima, las condiciones habían cambiado. De allí surgieron algunas preguntas sobre la memoria de los trabajadores acerca del papel del transporte ferroviario en el Tolima. Sobre si los movimientos sociales reaccionaron al proceso de liquidación. Igualmente, en el caso de los ferrocarriles del Tolima, sobre porqué se manifestaron o no, durante la crisis y/o el proceso de desmantelamiento. Para responder a estos interrogantes se optó por explorar la experiencia de los obreros ferroviarios, a través de entrevistas y seguimiento a la prensa local y regional de la época en el Tolima.

Sobre la primera pregunta los entrevistados tienden a tener una memoria positiva y hasta nostálgica del papel del ferrocarril en la vida cotidiana, comercial y cultural del Tolima. Quienes trabajaron en la empresa FCN, desde su infancia tuvieron algún contacto con este medio de transporte, pues era común utilizarlo en el desplazamiento intermunicipal. Así, recuerdan como alrededor de las estaciones del tren giraba el comercio, se vendían muchas cosas, las señoras salían con la venta de productos en la cabeza ofreciendo empanadas, gaseosas, arepas, masato y algunos hombres hacían las veces de cargueros o braceros buscando el sustento diario²⁴. Esta dinámica no solo era comercial, cuando llegaba alguna festividad religiosa bajaban muchas personas y el maquinista del tren les permitía un corto momento para unirse al agasajo, incluso en Ambalema-Tolima cuando iniciaba la celebración católica de Santa Lucía había todo un festín²⁵.

El ferrocarril del Tolima, según varios de los entrevistados, tuvo una época de gran articulación con el auge de la agricultura capitalista en las tierras bajas (también llamada tierra caliente). Generaba cantidad de trabajo, no solo el cargue y descargue de algodón, arroz, caña, sino todo el comercio. Recuerdan con nostalgia el sonido de la bocina o claxon, el bullicio, el jolgorio y el comercio que activaba la presencia del tren, pues, como lo expresa el señor Cruz, “con la ida del ferrocarril le quitaron media vida a los lugares donde paraba”²⁶. Las figuras 5 y 6 sobre las estaciones Palmarosa y Ambalema demuestran cómo quedó atrás toda la actividad comercial asociada a la actividad ferroviaria. Por eso, los entrevistados anhelan volver a subirse en un tren en movimiento, anhelan que los ferrocarriles vuelvan al negocio del transporte. Con frecuencia escuchan que los rehabilitaran, pero prevén problemas en los lugares en los que sobre las vías construyeron casas o sembraron pancoger, siendo estos lugares en muchos casos usados por familias desplazadas, como en el caso de Venadillo Tolima: “¡Yo tengo la esperanza, pero no ha habido un presidente que le meta la mano a eso! ¡Yo quisiera andar en tren todavía, uno va en tren y va mirando todo, mientras que en un bus no!”²⁷.

²⁴ S. Cruz, comunicación personal, 26 de octubre de 2019; G. Lozano, comunicación personal, 02 de noviembre de 2019; C. Muñoz, comunicación personal, 29 de septiembre de 2019.

²⁵ S. Cruz, comunicación personal, 26 de octubre de 2019.

²⁶ S. Cruz, comunicación personal, 26 de octubre de 2019.

²⁷ S. Cruz, comunicación personal, 26 de octubre de 2019.



Figura 5. Estación de Palmarosa (Venadillo, Tolima)
Fuente: Registro fotográfico propio



Figura 6. Estación ferroviaria en Ambalema (Tolima)
Fuente: Registro fotográfico propio

Algunos trabajadores se vincularon a la empresa por recomendación de un familiar, amigo, o padrino en algún cargo público, cuestión que se veía con mayor frecuencia en las empresas departamentales como la Fábrica de Licores del Tolima, que con cada cambio de periodo de gobierno llevaba un cambio de personal en las diferentes secciones²⁸. Otros ferroviarios se vincularon después de participar en concursos públicos; los cargos rasos, ofertados en los diferentes medios de comunicación de la época, permitía a los trabajadores ascender al adquirir la experiencia en la empresa y demostrar buen desempeño laboral, que se medía mediante la obtención de buenas calificaciones en las pruebas psicológicas y físicas, de desempeño y de cultura general, lo anterior se veía enriquecido con el establecimiento de lazos de camaradería. Las oportunidades de ascenso social que les brindó la FCN a sus trabajadores siempre estuvieron mediadas por la formación del personal, para lo cual la empresa se esforzaba constantemente y contar así con personal capacitado, convirtiéndose esta en una de las mayores pérdidas en capital humano de las empresas estatales liquidadas²⁹.

4.3. La prensa y el estado de los ferrocarriles en el Tolima

De otra parte, en cuanto al mantenimiento de las redes, máquinas y estaciones, las entrevistas muestran que en la década de 1980 el destino de los ferrocarriles en el Tolima aún era incierto, y había quienes contemplaban la recuperación de los tramos. El 24 de mayo de 1988 el diario *El Derecho* publicaba que durante dos años no habría nuevas obras para las variantes Melgar-Carmen de Apicalá y la variante Ibagué; así, según el ministro de obras de aquel entonces, se buscaba “recuperar la red ferroviaria del Tolima” y la que une al departamento con el Huila para transportar crudo y evitar con esto el desgaste de las carreteras.

El periódico *Combate* (25 de julio de 1989), de tendencia liberal, reflejaba el crítico estado en el que se encontraban los ferrocarriles en Colombia y la negligencia estatal para la adopción de posibles soluciones que permitieran la permanencia de las diferentes rutas de ferrocarriles en el país. El periódico mencionaba que el gobierno estaba decidido a liquidar la empresa para cambiarla por un nuevo sistema del presupuesto nacional constituido por dineros que eran de todos los colombianos. De manera que lo que estaba narrando en su momento la prensa era la crisis ferroviaria y las maneras en que el gobierno empezó a solventarla; la situación de gran parte de los ferrocarriles en Colombia al comenzar la década de 1990 era crítica, sufrían lo que el periódico *Combate* identificaba como las razones por las cuales habían terminado siendo obsoletos frente a otras modalidades de transporte:

Se han creado uno y otros para competir, llevando en esto la peor suerte los ferrocarriles que a pesar de ser estables, bien porque siempre los han tenido como fortín político, los han considerado como la más seria amenaza del transporte automotor monopolizado en manos de unos pocos oligarcas no como beneficio y progreso del país, sino para crecer su fortuna y esto a costa

²⁸ C. Muñoz, comunicación personal, 29 de septiembre de 2019.

²⁹ G. Lozano, comunicación personal, 2 de noviembre de 2019.

de todo el pueblo colombiano que tenga o no vehículo automotor contribuye con honorosos impuestos para mantenerles carretera. Así las cosas, llegamos al final del siglo XX y cuando el ingenio del hombre ha superado barreras franqueables a nuestra pobre y maltrecha empresa solo ha llegado la célebre Ley de 21 de febrero primero de 1988 por medio de la cual dizque se adopta el programa de recuperación del servicio público de transporte ferroviario nacional, para luego después de 18 meses conocerse el Decreto No. 1586 y con este se ordena liquidar la empresa... más grande que poseía Colombia. Todo indica y esto al decir de la Asociación de Ingenieros Ferroviarios de Colombia que se ha cometido un error. Por cuanto no era indispensable la liquidación del Organismo Ferroviario Oficial; ni el modelo multiempresa ordenado no es el más adecuado para el modo ferroviario de nuestro país³⁰.

En 1992, el ingeniero Boris Gutiérrez mencionó que el ferrocarril sucumbió por la mala jugada de tres factores: la política del Banco Mundial de modernización que privilegiaba a los automotores de carretera, la obligatoriedad de unificar el ancho de las carrileras a una yarda, y, finalmente, el ancestral servilismo y ladronismo de los dirigentes y los sindicatos en Colombia. Por lo cual, para este ingeniero la mala fe se constituyó en:

[...] subversión institucionalizada como algo dentro de los entes del estado que mella y carcome disimuladamente empresas y proyectos oficiales por medio del tráfico de influencias, los contratos amañados, los desfalcos, las sustracciones disimuladas, las obras mal hechas, los peculados y los demás chanchullos a los que nos hemos acostumbrado los colombianos³¹.

4.4. La problemática de los ferrocarriles y la liquidación de FCN

Respecto a la problemática de los ferrocarriles en Colombia, los obreros ferroviarios fueron tan conscientes de ella que aún en el presente pueden detallar las diferentes dificultades por las que esta empresa atravesó. La prensa, por su parte, también lo reseñaba³², en particular por los accidentes debido a las condiciones en las que mantenían las traviesas³³ y, en general, las vías, por lo que fue necesaria la inversión de capital para el adecuado mantenimiento, pero esa condición se mantuvo por un periodo extenso, el tren permanecía caído – sin funcionar – y la carga duraba quieta largo tiempo; como todos los extrabajadores lo recuerdan, esas eran las precarias condiciones de las líneas ferroviarias en el Tolima³⁴. En su cotidianidad laboral los trabajadores veían como poco a poco al ferrocarril empezaban a quitarle las cargas y estas eran transportadas por carretera, según los entrevistados, el transporte por carretera fue aprovechado

³⁰ *Combate*, 30 de abril de 1990.

³¹ *El Pueblo*, 22 de febrero de 1992.

³² Véase el ejemplo de la situación en periódico *El Cronista*, 13 de octubre de 1962 en la nota sobre el descarrilamiento cerca de Ambalema 1962, nota en la que señala los constantes accidentes presentados por las malas condiciones de los ferrocarriles.

³³ Madera que se ubica de manera transversal al eje de la vía, debajo del riel y están fijadas para mantener el ancho de vía, también se les conoce como durmientes.

³⁴ S. Cruz, comunicación personal, 26 de octubre de 2019; G. Lozano, comunicación personal, 2 de noviembre de 2019.

por algunos administrativos de los ferrocarriles, quienes compraron lotes de mulas para no salir del negocio de los transportes³⁵.

Las dificultades geográficas que presentaba el territorio tolimense eran fáciles de sortear. Según los hombres que trabajaron para la empresa FCN en el Tolima, el tramo más difícil era Gualanday-Chicoral, empero, más que los obstáculos obvios de la geografía colombiana, el problema principal del ferrocarril en el departamento radicó en que las líneas requerían mantenimiento permanente porque los polines o maderas se pudrían fácilmente; en el caso de la línea Espinal-Neiva, la ausencia de racionalidad económica en la planificación fue el agravante:

[...] le hicieron una carretera paralela que mató al ferrocarril, la falta de planeación o ambición. La vía Ibagué Neiva se podía rehabilitar con voluntad política, pero aquí no hay voluntad política. Mientras no haya voluntad política no hay nada que hacer, si existe voluntad política todo se hace³⁶.

De esta manera, para los obreros ferroviarios los grandes males que afectaron a los ferrocarriles no estuvieron asociados a la naturaleza³⁷. Tampoco culpan a los sindicatos, aunque si consideran que estos fueron pasivos al no haber movilizadado al personal, por lo que o no eran conscientes o desatendieron lo que se estaba fraguando con la afamada reestructuración³⁸. El factor que ciertamente influyó en el cierre definitivo del ferrocarril a nivel nacional fue la negligencia política de los diferentes mandatarios nacionales – pues sobre ellos recaía la responsabilidad –, la mala administración que no hizo puntualmente las inversiones necesarias, y demostrando su preferencia por el transporte por carretera o el famoso transporte transmodal³⁹. Al interior de la empresa eran conscientes que se crearon cargos innecesarios, especialmente directivos con altas remuneraciones, lo que derivó en un despilfarro de recursos⁴⁰; en el caso del Departamento del Tolima no quedó nadie operando las locomotoras de la FCN⁴¹, mientras que, según la

³⁵ S. Cruz, comunicación personal, 26 de octubre de 2019; G. Lozano, comunicación personal, 2 de noviembre de 2019.

³⁶ G. Lozano, comunicación personal, 2 de noviembre de 2019.

³⁷ En 1985, por la tragedia que afectó a Armero (Tolima) después de la avalancha que causó la erupción del Nevado del Ruiz, las líneas del ferrocarril quedaron destrozadas hasta Cambao, se perdieron las adecuaciones que se habían realizado a las traviesas o durmientes y que habían consistido en cambiar la madera por concreto; adicionalmente, se robaron rieles y de lo poco que quedó en pie, solo funcionaban los carrimotones; entonces, a partir de la tragedia armerita ya no hubo carga (C. Muñoz, comunicación personal, 29 de septiembre de 2019).

³⁸ S. Cruz, comunicación personal, 26 de octubre de 2019; G. Lozano, comunicación personal, 2 de noviembre de 2019.

³⁹ Que hace referencia a la integración de diferentes medios de transporte (marítimo, aéreo, terrestre) para el movimiento de mercancías. S. Cruz, comunicación personal, 26 de octubre de 2019; G. Lozano, comunicación personal, 2 de noviembre de 2019.

⁴⁰ G. Lozano, comunicación personal, 2 de noviembre de 2019.

⁴¹ S. Cruz, comunicación personal, 26 de octubre de 2019.

percepción del señor Lozano pensionado ferroviario, en Ferrovías y en la STF se crearon muchos puestos con remuneraciones millonarias, que continuaron con dilapidación de los recursos⁴².

Alberto Mayor Mora (1984, p. 25) conceptualiza este tipo de error en la administración como la falta de racionalidad económica, entendida como “la vinculación del espíritu de empresa ligada a las previsiones de un mercado regular, a una contabilidad racional, a la previsión calculada en materia de técnicas de producción y, en fin, a la medición de la productividad del trabajo”. La situación descrita hasta ahora permite manifestar que hubo una ausencia de racionalismo económico por parte de la administración de FCN. Es por ello por lo que para los trabajadores ferroviarios los responsables de los grandes “males” de los ferrocarriles fueron tanto el Estado, cómplice del despilfarro de recursos y quien manifestaba falta de voluntad política, como las malas administraciones, que representaban otro tipo de intereses económicos distintos y contrarios al desarrollo del sector ferroviario⁴³. Pocas líneas del ferrocarril en Colombia se lograron mantener a través de concesiones, como ocurrió con la red férrea del Atlántico y del Pacífico, que hoy sirven a la extracción de recursos naturales, evidenciando nuevamente la pérdida patrimonial de los ferrocarriles por parte del Estado colombiano.

El gobierno supo manejar la situación de los trabajadores para que no hubiera protesta, a través de la promoción de jubilaciones exprés y, en caso de no alcanzarlas con los diez años de trabajo, pagando indemnizaciones: “No peleamos nada”, dicen. Como muchos entraron tan jóvenes cumplían fácilmente con las condiciones de pensión, además, estaban convencidos que los ferrocarriles no se acabarían, creyeron la idea de que seguirían operando bajo otro esquema y de esa manera los neutralizaron⁴⁴. Así, la experiencia de los obreros ferroviarios en este proceso demuestra que el proceder normativo del Estado, que se mostró en las secciones anteriores, fue utilizar el poder que brindan los actos legislativos como mecanismo de control de las protestas y en general de la población, porque funcionó eficazmente en un proceso que no fue abrupto sino calculado y demostró su sistematicidad.

Siguiendo atentamente las experiencias de los obreros ferroviarios, se puede afirmar que la dinámica comercial que generó el ferrocarril fue de gran dimensión, tanto que con su desmantelamiento la actividad comercial, el empleo y el intercambio cultural dejaron de ser parte de la vida cotidiana tanto de los habitantes alrededor de las estaciones del ferrocarril como de los trabajadores. Además, el uso que se le dio a las estaciones una vez liquidados los ferrocarriles fue un uso residencial o, simplemente aquellas quedaron en el abandono, del cual venía adoleciendo la misma empresa FCN, pues el mantenimiento o la inversión no se daban, llegaban tarde, o era insuficiente. Este fue el escenario en el que las carreteras empezaron a ganar la competencia del negocio del transporte.

⁴² G. Lozano, comunicación personal, 2 de noviembre de 2019.

⁴³ S. Cruz, comunicación personal, 26 de octubre de 2019; G. Lozano, comunicación personal, 2 de noviembre de 2019.

⁴⁴ S. Cruz, comunicación personal, 26 de octubre de 2019; G. Lozano, comunicación personal, 2 de noviembre de 2019; I. Casa, comunicación personal, 21 de julio de 2019.

Otro de los efectos es la pérdida del patrimonio nacional, todos los empleados ferroviarios reconocen la gran inversión de recursos que requirió la empresa FCN, especialmente antes de que se organizara la División Central. Así, con FCN, el Estado dejó perder la inversión que por décadas se venía haciendo, desperdició la infraestructura que quedaba, no le dio el uso adecuado posterior a la liquidación y eso, sin duda, desencadenó un detrimento patrimonial. De modo que, concuerdan en este caso los entrevistados para esta investigación en que a los sindicatos les faltó organizar y movilizar a los obreros, pero ocurrió lo contrario, ya que se mostraron pasivos y la mayoría se conformó con obtener su pensión individual, así esta fuera por un monto bajo.

En cuanto a la jubilación, sería razonable pensar que los trabajadores que salieron pensionados se vieron beneficiados del proceso de liquidación de FCN, así como quienes recibieron indemnización. Pero el problema de fondo es que se desperdiciaron muchos años de experiencia y entrenamiento de capital humano, ya que los ferroviarios eran personas que aún estaban en edad productiva y contaban conocimientos técnicos y especializados en diferentes ámbitos, e infortunadamente dejaron de contribuir en el mundo del trabajo, en el trabajo industrial que supone el desarrollo del sector secundario de la economía. Por otro lado, como se puede observar en la experiencia obrera en FCN, si se puede identificar que hubo interés por la capacitación del capital humano, por ejemplo, se desarrollaron concursos para lograr ascensos, a pesar de que era frecuente la vinculación laboral por recomendación o por padrazgo político. Al respecto, Mauricio Archila (1991, p. 9) menciona que “cuando se dio el proceso de nacionalización del sistema ferroviario, se hizo necesario contar con un ‘padrino’ político para ser contratado allí. Esta característica del sistema clientelista era tradicional para todo empleo público”. Hubo intentos por mejorar la administración del personal de la empresa, pero la crisis por la que atravesaba fue mayor, presentándose casos de nepotismo y mala gestión de personal – que se evidenció con la creación de puestos de trabajo innecesarios y altamente remunerados incluso posterior a la liquidación de FCN.

De manera que, ante las reformas del Estado frente a los ferrocarriles en Colombia, y en este caso el ámbito departamental y regional, se supondría que se haría evidente la movilización o la protesta social. Sin embargo, no fue así, el movimiento ferroviario, los sindicatos y los obreros ferroviarios en el Tolima, a diferencia de lo acontecido durante los primeros cincuenta años del siglo XX y durante el proceso de desestatización, reestructuración y privatización de los ferrocarriles nacionales no demostraron su capacidad de lucha, accedieron a las pensiones o indemnizaciones y la mayoría de los conflictos laborales se solucionaron por la vía jurídica, ratificando la función del derecho positivo como elemento moderador de los conflictos sociales.

Ante tal cambio de actitud en el movimiento obrero, González y Molinares (2013, p. 171) aducen que después de la década de 1960 en América Latina, y con el ascenso de regímenes autoritarios en varios países, se acentuó un ambiente de represión estatal; por ello, citando a Dos Santos (2004, p. 6) es entendible que el movimiento obrero en la década de los setenta y los ochenta se manifestara “bajo formas más cau-

telosas y que asumiera las banderas de los derechos humanos, de la amnistía y del restablecimiento de la democracia”. Este proceso en Colombia opacó, silenció y estigmatizó la protesta social, asociándola con el comunismo y anarquismo (Dos Santos, 2004, p. 191). Marcela Velasco (2010, p. 219), retomando los aportes de Daniel Pecaú, Moncayo y Rojas, reafirma que “en Colombia los sindicatos han sido debilitados por la represión del Estado y la cooptación de los partidos políticos”, además, demuestra que, precisamente, en el gobierno de Cesar Gaviria (1990-1994) fueron utilizados los medios de comunicación para liderar campañas negativas contra los sindicatos, logrando desprestigiar protestas de los trabajadores de las empresas estatales entre la opinión pública. Según Velasco, en los años noventa del siglo XX en Colombia “se volvió común acusar a los sindicatos de ser los principales responsables de los problemas macroeconómicos. Estas acusaciones aumentaban en vísperas de la liquidación de alguna empresa estatal” (Velasco, 2010, p. 221). De manera que el Estado utilizó diferentes frentes para llevar el acometido de privatizar primero a través del derecho positivo, segundo a través de la propaganda y los medios de comunicación, tercero privilegiando las inversiones en otros medios de transporte sobre los ferrocarriles.

5. Conclusiones

Los ferrocarriles en Colombia atravesaron por diferentes cambios administrativos y de infraestructura ante los evidentes problemas que se presentaron a lo largo del siglo XX. Sin embargo, muchos ingenieros y trabajadores coinciden en que este sistema de transporte si era viable y no ameritaba su desarticulación, no solo porque aportaba a la integración regional y al desarrollo comercial, sino porque su aporte a los usuarios y las poblaciones por las que pasaban las líneas era de tal magnitud que al llegar a su fin alteró todo el entramado social.

Las principales razones para la desarticulación del sistema de transporte ferroviario fueron la falta de liquidez, la crisis financiera de la empresa FCN, y la falta de planeación o previsión administrativa. El proceso de desmantelamiento se llevó a cabo de forma gradual y ejecutando acciones contradictorias, pero que, con el uso eficiente del derecho positivo, tanto por el poder legislativo como por el ejecutivo, lograron el acometido y opacaron las contradicciones generadas entre los obreros y el Estado. Dichas contradicciones se demostraron aquí en el análisis de los diferentes tipos de discursos expresados en los decretos y leyes proferidas sobre los ferrocarriles en Colombia, las que, de un lado, auspiciaron primero la reestructuración y la desarticulación de la empresa FCN y, finalmente, su liquidación y su privatización, y de otro, terminaron demostrando la relación desigual de fuerzas entre el Estado, las instituciones y la sociedad, caracterizada por una verticalidad que canalizó los conflictos por medio de la legalización de los cambios administrativos y operativos. De allí que no se presentaran protestas en torno a dicho proceso, como sí ocurrió durante la privatización de otras entidades como Telecom (empresa de telecomunicaciones), en la que los trabajadores

estaban más organizados y la presencia sindical fue más fuerte⁴⁵. Por otro lado, las acciones conducentes a la liquidación o el *paquetazo*⁴⁶ de 1989 paulatinamente le fueron asignando directrices, capitales y disposiciones al sector privado, incluso en procesos como la resolución de conflictos laborales a través del establecimiento nuevas relaciones contractuales. En consecuencia, el derecho positivo se convirtió en un mecanismo de control de las futuras protestas, pues si bien sirvió para liquidar y privatizar, fue el canal o el medio por el cual se apaciguó a la masa de trabajadores.

Es innegable que el proceso de desmantelamiento ferroviario en Colombia vino acompañado del ostracismo estatal, que abrió paso a la inversión privada de capitales (como las empresas de economía mixta), para favorecer inversiones en la construcción de otras obras públicas como las carreteras, que en algunos tramos hacían el mismo recorrido del tren. El desmantelamiento fragmentó las funciones de la antigua FCN en otras empresas (STF y Ferrovías), que terminaron siguiendo el mismo proceso de liquidación, pero de forma más acelerada, facilitado con la rápida resolución de la conflictividad laboral por medio de las indemnizaciones y la jubilación de la mayoría de los trabajadores. Entre tanto, en todo el proceso los trabajadores fueron perdiendo representación, primero en la junta directiva de la FCN para luego terminar de debilitar su presencia sindical durante la negociación de mejores indemnizaciones y pensiones. La desaparición de FCN, y luego la STF y Ferrovías, también significó la disolución de las representaciones de los trabajadores. Así las cosas, se constata la falta de racionalidad administrativa, de racionalidad económica, pero, sobre todo, de racionalidad política frente a la administración de los recursos públicos, en los que tanto el poder ejecutivo como el legislativo terminaron legitimando relaciones desiguales, el detrimento al patrimonio público y, más aún, impactando las relaciones sociales.

Para el caso de los ferrocarriles en el Tolima, al ser parte de la División Central de FCN, aplican todas las conclusiones ya mencionadas. Operativamente la crisis se evidenció en la disminución de carga despachada y recibida, en la paralización de las obras para conectar con el Ferrocarril del Pacífico – lo que aumentó el déficit de operación y estimuló el transporte de carga por carretera. De modo que, a diferencia de lo que se podría suponer, la geografía no fue un impedimento para la existencia histórica de los ferrocarriles del Tolima. Tras la desaparición del tren lo que queda es su infraestructura en abandono y desuso, espacios transformados en zonas residenciales, el cambio de las líneas férreas por asfalto y algunas intervenciones para la recuperación del patrimonio inmueble, pero otras tantas aún permanecen olvidadas.

La experiencia obrera en el proceso de desmantelamiento cobró gran importancia porque fue a través de los relatos de esas vivencias que se resolvieron la mayoría de los interrogantes planteados al inicio de la investigación; los entrevistados no solo ahondaron en aspectos de su crecimiento personal en la empresa y su desenvolvimiento laboral, sino que constataron que una de las mayores pérdidas para el país en momentos

⁴⁵ *Revista Semana*, 15 de junio de 2003 (“La muerte de Telecom”). Salamanca, 1992.

⁴⁶ Se denomina aquí *paquetazo* a la serie de medidas que implementaron los gobiernos de la década de 1980 y 1990 para reducir la intervención estatal, en tanto, disminuyó la participación del Estado en la economía aumentando la participación del sector privado.

cruciales para su desarrollo o expansión industrial fue la pérdida del capital humano, pues si bien durante muchas décadas se hicieron fuertes inversiones desde el capital invertido con la indemnización de Panamá hasta los diferentes empréstitos, esta pérdida de fuerza laboral no se cuantificó en los estudios sobre la liquidación de la empresa, por lo que, definitivamente, se desperdiciaron años de experiencia, conocimientos técnicos y entrenamiento de capital humano, lo que se constituye en una pérdida invaluable tanto para la sociedad tolimense como para la colombiana.

Fuentes y bibliografía

Fuentes primarias

Entrevistas

Simeón Cruz, 2019. Comunicación personal, 26 de octubre.

Guillermo Lozano, 2019. Comunicación personal, 02 de noviembre.

Carlos Muñoz, 2019. Comunicación personal, 29 de septiembre.

Informes y documentos oficiales

Departamento Administrativo Nacional de Estadística, 1982. *Anuario de transporte y comunicaciones 1979-1980*.

Departamento Administrativo Nacional de Estadística, 1989. *Colombia Estadística 1989*.

Departamento Administrativo Nacional de Estadística, 1991. *Colombia estadística 1990 Vol. 1*.

Departamento Administrativo Nacional de Estadística, 1992. *Colombia Estadística 1992*.

Departamento Nacional de Planeación, 1993. *Venta de activos de la nación en la Sociedad de Transporte Ferroviario SA*.

Ferrocarriles Nacionales de Colombia, 1973. *Boletín Anual: los ferrocarriles en cifras*.

Mapas

Archivo General de la Nación. Sección: Mapas y Planos.

Prensa

Combate

Diario Oficial.

El Pueblo.

El Tiempo.

Revista Semana.

Bibliografía

- Araque Jiménez, Eduardo, 2015. “El ferrocarril Baeza-Utiel. Crónica de un fracaso colectivo”, *Investigaciones Geográficas*, 64, pp. 7-24.
- Archila, Mauricio, 1991. *Cultura e identidad obrera: Colombia 1910-1945*. Cinep, Santafé de Bogotá.
- Bergesio, Liliana, y Laura Andrea Golovanevsky, 2009. “Desmantelamiento ferroviario y condiciones de vida. El caso de la quebrada de Humahuaca (Jujuy, Argentina)”, 9.º *Congreso Nacional de Estudios del Trabajo*.
- Bértola, Luís y José Antonio Ocampo, 2013. *El desarrollo económico de América Latina desde la independencia*. Fondo de Cultura Económica, México DF.
- Correa, Juan Santiago, 2012. “El Ferrocarril de Bolívar y la consolidación del puerto de Barranquilla (1865-1941)”, *Revista de Economía Institucional*, 14, pp. 241-266.
- De la Puente Pacheco, Mario Alberto, 2012. “Inversión pública y restricción presupuestaria en la infraestructura de transporte en Colombia: 1960-2011”, *Revista de Economía del Caribe*, 10, pp. 160-222.
- Dos Santos, Theotonio, 2004. “De la resistencia a la ofensiva: el programa alternativo de los movimientos sociales”, *Osal*, 15, pp. 18-32.
- González Arana, Roberto y Ivonne Molinares Guerrero, 2013. “Movimiento obrero y protesta social en Colombia. 1920-1950”, *Historia del Caribe*, 8(22), pp. 167-193.
- Mayor Mora, Alberto, 1984. *Ética, trabajo y productividad en Antioquia: una interpretación sociológica sobre la influencia de la Escuela Nacional de Minas en la vida, costumbres e industrialización regionales*. Tercer Mundo, Bogotá.
- Meisel, Adolfo, María Teresa Ramírez, y Juliana Jaramillo, 2014. “Muy tarde pero rentables: Los ferrocarriles en Colombia durante el periodo 1920-1950”, *Cuadernos de Historia Económica y Empresarial*, 34, pp. 1-51.
- Ortiz Bautista, Esperanza, 1981. “Ferrocarriles Nacionales de Colombia su problemática y alternativas de solución”. Tesis doctoral. Universidad Externado de Colombia, Bogotá.
- Pérez, Edmundo, 1998. “Los ferrocarriles y el desarrollo regional y urbano de Colombia”, *Bitácora Urbano Territorial*, 1(2), pp. 8-19.
- Polo Muriel, Francisco, 1998. “El ferrocarril en Colombia, Venezuela y Ecuador (1855-1995): un análisis comparativo”, en Jesús Sanz Fernández (ed.), *Historia de los Ferrocarriles de Iberoamérica (1837-1995)*. Ministerio de Fomento, Madrid, pp. 211-247.
- Primmer, Andrew, 2013. “Historia Económica del Ferrocarril de Girardot: Un estudio del desarrollo económico regional, 1910-1930”. Tesis de Maestría. Universidad Nacional De Colombia, Bogotá.
- Ramírez, María Teresa, 2001. “Los ferrocarriles y su impacto sobre la economía colombiana”, *Revista de Historia Económica/Journal of Iberian and Latin American Economic History*, 19(1), pp. 81-122.

- Reyna, José Luis, 1978. “El conflicto ferrocarrilero: de la inmovilidad a la acción”, en Olga Pellicer de Brody Y Jose Luis Reyna (eds.), *Historia de la Revolución Mexicana, período 1952-1960: El afianzamiento de la estabilidad política*. Colegio de México, México DF, pp. 157-214.
- Rodríguez Leuro, Aída Patricia, 2008. “«Nosotros los ferroviarios». Configuraciones y representaciones identitarias. Ferrocarriles Nacionales de Colombia. Bogotá, 1958-1970”, *Universitas Humanística*, 65(65), s. p.
- Salamanca, D., 1992. “La privatización de Telecom”, *El Tiempo*, 21 de marzo, s. p.
- Santana Caraballo, Ramiro José, 2016. “Protestas sociales, cultura política y debates de los trabajadores del transporte en Cartagena (Colombia), durante la República Liberal (1930-1945)”, *Historia Caribe*, 11(28), pp. 109-148.
- Suriano, Juan, 1991. “Estado y conflicto social: el caso de la huelga de maquinistas ferroviarios de 1912”, *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana “Dr. E. Ravignani”*, 3:4-2, pp. 91-115
- Velasco, Marcela, 2010. “Democracia, gobernabilidad y movimientos sociales en Colombia: 1990-2006”, en Martín Tanaka y Francine Jácome (eds.), *Desafíos de la gobernabilidad democrática. Reformas político-institucionales y movimientos sociales en la región andina*. IEP Instituto de Estudios Peruanos, Lima, pp. 213-244.