

## CANALES DEL SABER REGIONAL, ORALIDAD Y MEMORIA

Pilar Cuevas M<sup>1</sup>.

*In this article, the author presents the problem of the nature of discourse, and especially, of «life history» — a field which the social sciences has defined as «social representation.» The article reexamines an epistemological argument whose root successfully supports historical theory in terms of concepts of truth, historical subject, and the duality between objectivity and subjectivity. As such, the article uniquely explores the controversy between the spoken and written word, as a space where different power structures come together.*

El debate que recojo en el presente artículo plantea la constitución de la oralidad y particularmente del “relato de vida”, en el campo de lo que al interior de las ciencias sociales se viene configurando como “representación social”<sup>2</sup>. Esto implica retomar la discusión epistemológica que se sitúa como sustento de la teoría histórica, en cuanto a nociones como verdad, sujeto histórico y la dualidad entre objetividad-subjetividad. Así mismo la controversia entre oralidad y escritura como el espacio en donde confluyen relaciones de poder.

Este debate es asumido a partir de un estudio de caso, en el cual analizo el proce-

so de incorporación de la región andina colombiana, particularmente de la región cundiboyacense, al proyecto modernizador impulsado por el Estado a comienzos de siglo. Como ya es sabido, dicho proyecto se plasmaría, entre otros, en la puesta en funcionamiento del sistema ferroviario el cual encarnó, como ningún otro proyecto de finales del siglo pasado y comienzos del presente, la idea de progreso de los gobiernos en turno. De ahí que la indagación que recorre el presente estudio tenga que ver con la manera en que sería percibido e interpretado, por quienes fueron los protagonistas directos y a su vez los relatores de esta historia, el impacto ocasionado por la imple-

- 1 Magister en Historia Andina. Directora de la Especialización en Enseñanza de la Historia de la Pontificia Universidad Javeriana e integrante de la Corporación Interdisciplinaria de Estudios Andinos (CIESA).
- 2 Entiendo por “relato de vida” la narración de un acontecimiento vivido e interpretado directamente por su relator. Al respecto y para una ampliación del concepto y su confrontación con otros, como es el caso de la noción de “historia de vida”, se puede consultar el trabajo de Juan José Pujadas (1992). Por su parte, la categoría de “representación social” la incorporo tomando como base los planteamientos teóricos de Roger Chartier (1992; 1994), para señalar la manera en que un acontecimiento es percibido e interpretado por sus relatores, dando lugar no solamente a unas determinadas formas de comprensión sobre el acontecimiento en estudio sino a distintas prácticas sociales.

mentación del sistema ferroviario en la región, particularmente del Ferrocarril del Nordeste, como expresión de progreso y modernización. Destacaré las transformaciones regionales a partir de la presencia del ferrocarril, en el tránsito de una sociedad eminentemente agrícola hacia una que empieza a incorporar la industria como uno de sus principales sustentos.

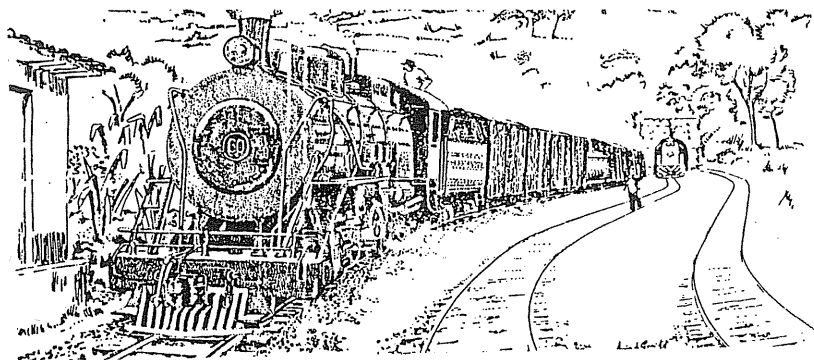
Lo anterior me lleva a destacar la importancia que en este estudio de carácter regional, han tenido los aportes de varios testimoniantes quienes, bien sea desde su trabajo como agricultores, profesionales y principalmente como obreros, maquinistas, freneros y Jefes de Estación, vinculados a la Empresa Ferroviaria, participaron de la puesta en funcionamiento del ferrocarril en la región. Luego, el "relato de vida" en tanto expresión de lo vivido por los sujetos, nos estaría revelando dimensiones y ejes temáticos no registrados o muchas veces desconocidos por fuentes escritas. Por tales motivos, esta investigación se plantea como una primera indagación de lo que será un estudio a profundidad sobre el proceso de modernización y la constitución del pensamiento moderno para el caso de la región andina colombiana.

## ESCENARIOS DEL RELATO ORAL

El desarrollo de un régimen minifundista basado en una economía de carácter local;

la fuerte presencia de la Iglesia vía el arraigo del sentimiento religioso; y el pensamiento conservador como ideología predominante, sintetizaba el ambiente social y mental de la región hasta antes de la llegada del primer ferrocarril a partir de 1924. Era evidente el arraigo del sistema colonial expresado en la estructura sobre la que descansaba la organización de la vida de los municipios: la tradicional plaza central, la Iglesia, la Alcaldía, la plaza de mercado y las veredas en las zonas rurales como extensión de lo urbano, colmaban el escenario en la región.

Lo anterior se explica, entre otras razones, por la incidencia que tuvo en la región el proceso de desintegración de los resguardos y las haciendas, dando lugar, según Fals Borda (1973) a un territorio eminentemente minifundista. Para el caso de los resguardos, estos habían sido instituidos por Egas de Guzmán en 1596 cuando se entregan los primeros repartos de tierras a los indios de la región de Tunja, considerada una de las más ampliamente pobladas (González 1979: 39). Como es sabido, el resguardo sería instituido como mecanismo que permitía otorgar a los indígenas títulos legales de posesión sobre la tierra, bajo la condición de ser un bien no renovable. Siguiendo a Margarita González, el efecto que se buscaba era doble: por una parte "resguardar" a los indígenas de los abusos cometidos por los españoles, y por la otra, seguir garantizando la mano de obra y el pago de tributos. Sin embargo, la asignación de res-



Tomado de: La mula de hierro. Gustavo Arias de Greiff. Carlos Valencia Editores, Bogotá, 1986.

guardos no implicó la finalización de los conflictos por la tenencia de la tierra. Por el contrario, pese a que ésta institución prohibió el establecimiento de españoles dentro de las tierras resguardadas, sí les permitió establecerse cerca a éstas, lo que llevó permanentemente a usurpaciones e invasiones. (ibid).

A las visitas de Egas de Guzmán le siguieron las de Luis Enríquez, quien adjudicó nuevos resguardos entre 1599 y 1602; las de Juan de Valcárcel entre 1635 y 1636; para culminar con las de Diego Carrasquilla Maldonado en 1642. (Ruiz 1975: 35-48). En 1810 se oficializó la terminación de los resguardos y del tributo indígena, aunque en la práctica algunos territorios en la región, como es el caso de Turmequé, solo hasta 1836 se daría la subdivisión de las tierras resguardadas. (Fals 1973: 150).

Por su parte, el desarrollo de las haciendas se da como mecanismo legal mediante el cual se entregaba las mejores tierras a los españoles, en lo que supuso el proceso evolutivo de la encomienda a la formación histórica de la propiedad privada. (González 1979: 63). La relación que se establece, para el caso de la región cundiboyacense, entre las haciendas y los resguardos, base que dio lugar al concertaje, marcó de forma definitiva el fin de la política proteccionista del indio, la cual ya venía experimentando en la región un marcado proceso de deterioro desde 1642. (Fals 1982). El concertaje consistió en un mecanismo laboral empleado por los españoles para obtener de los resguardos una cantidad determinada de indios cada año para trabajar en las haciendas. Esto incentivó el desplazamiento de los indígenas a éstas, muchas veces de manera definitiva, hecho que propició el abandono de las tierras de resguardo las cuales fueron puestas en venta por la legislación española. El efecto más claro que tuvo la desintegración de los resguardos fue el otorgamiento de títulos individuales a los indígenas, circunstancia que sentó las premisas para el desarrollo del minifundio en la región. (ibid).

Las haciendas fueron paulatinamente fraccionadas por medio de la venta o la subdivisión originada en la liquidación de las herencias. De tal manera que, tanto la desintegración de los resguardos como el fraccionamiento de las haciendas, fueron configurando para el presente siglo, un territorio caracterizado por el minifundismo. Esta forma de tenencia de la tierra dio lugar a un tipo de economía cerrada ya que en cada parcela se estableció la rotación de cultivos para la autosubsistencia de la familia y en pequeña proporción para ser comercializada. De ahí que el sistema de comercialización se sustentara en la venta y compra de los productos en las plazas de mercado, al interior de cada pueblo, y en pequeña escala con los pueblos aledaños.

Otro aspecto predominante en la definición de la identidad regional para comienzos de siglo, va a ser el arraigo del sentimiento religioso a partir de la fuerte presencia que históricamente había ejercido la Iglesia Católica. Esto en razón de la importancia que adquiere desde el inicio de la conquista el proceso de evangelización, reforzado vía la encomienda y consolidado a través de la fundación de parroquias. La Iglesia se constituyó en el eje del poder local, logrando una representatividad que se expresó, de acuerdo con Javier Guerrero (1991), desde su predominancia arquitectónica, al ubicarse en las plazas centrales de los municipios, hasta por la autonomía institucional cuyo poder de decisión se situó por encima de las autoridades civiles. De tal manera que su función trascendió el marco eclesiástico y se insertó como fuerza estructuradora de la vida económica, política y social. Muestra de esto sería la determinación de los diezmos; los sermones dados por el párroco en periodo electoral, señalando la conveniencia de votar por un determinado candidato; y la intervención permanente en los planes educativos. De ahí que otra influencia del poder de la Iglesia la encontremos en la incidencia con respecto a la consolidación de un pensamiento de corte tradicional y conservador.

A lo anterior se sumaba el aislamiento que como región experimentaba con respecto a otras que, como las cafeteras, se encontraban ligadas desde fines del siglo XIX al modelo agroexportador impulsado por el Estado colombiano. La región cundiboyacense al no ser productora de café, quedó prácticamente marginada de las políticas de desarrollo que para entonces se llevaron a cabo en las regiones cafeteras. Es por esto que, y citando a Gonzalo Sánchez, "era una región claramente desacompañada del ritmo de modernización cultural que atravesaban otras regiones y, por lo tanto, los cambios que le llegaban de fuera los sentía como presiones que violentaban su pausada mentalidad de campanario aldeano". (Prologo al libro de Javier Guerrero. Op. cit).

Luego, y frente a este contexto, nos preguntamos por el impacto y la percepción que se elabora con respecto a lo que sería la presencia de un medio de transporte relativamente ágil y masivo, en lo que se sintetizaría como el tránsito de una sociedad eminentemente agrícola y con un fuerte arraigo de valores y costumbres coloniales, hacia otra que necesariamente empieza a incorporar los componentes de una racionalidad moderna.

## LA RESIGNIFICACIÓN DE LA VIDA REGIONAL

Cuando en 1924 se inicia la construcción del Ferrocarril del Nordeste, el cual atravesaría la región cundiboyacense de sur a norte partiendo desde Bogotá, el país ya había experimentado más de medio siglo en el impulso de la empresa ferroviaria. El Estado asumió entre sus múltiples estrategias de modernización, la intervención en la economía a partir del impulso de las obras públicas. (Tovar 1984: 7-14). En tal sentido, el panorama que el contexto nacional nos pro-

porciona con respecto a esta política interventora y en relación con la historia de los ferrocarriles en Colombia, nos permite distinguir, según Mc.Greevey (1988), al menos dos grandes etapas: una primera, entre fines del siglo XIX y primera década del XX, en donde el auge de los ferrocarriles se explica en función de la dinámica agroexportadora que el país asume en torno a la economía del café, y una segunda, que comprende la década de 1920, en donde los proyectos llevados a cabo adquieren fundamentalmente dinámicas regionales.

Es en el marco de esta última etapa que se realizó la construcción y puesta en funcionamiento del Ferrocarril del Nordeste, en un momento en el cual el Estado empieza a plantear la necesidad de terminar con la política de concesiones para la construcción de las líneas férreas e implementar una nueva política según la cual sería el mismo Estado quien asumiría la construcción de las líneas a través de fuertes empréstitos. Los gobiernos de Pedro Nel Ospina (1922-1926) y Miguel Abadía Méndez (1926-1930) se van a distinguir justamente por el incremento acelerado de los préstamos al exterior, dando lugar a que esta década fuera denominada como de la "danza de los millones".

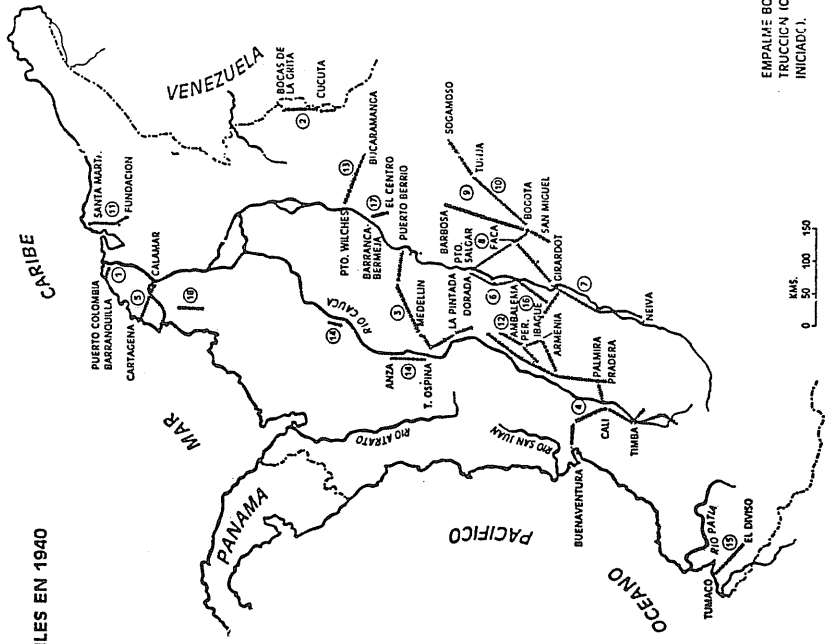
No obstante, y a pesar de las modificaciones señaladas, la puesta en funcionamiento del Ferrocarril del Nordeste va a depender finalmente de la concesión que el Estado establece con la Compañía Belga "Societe Nationale de Chemins de Fer en Colombie"<sup>3</sup>. Ya para entonces, la Misión Comercial Belga invitada por el gobierno había declarado en 1922 sobre los beneficios que en favor del progreso se podía obtener de su contratación: "No les enseñaré nada nuevo, si les digo que la piedra angular de sus futuros progresos reside en los ferrocarriles"<sup>4</sup>. De ahí que el interés inicial de lle-

3 Ordenanza No 64 de 1927 y Ordenanza No 46 de 1929. En: Ortega 1932

4 Periódico El Tiempo. Bogotá, Enero 9 de 1922.

5 Periódico el Tiempo. Bogotá, Domingo 13 de 1924.

FERROCARRILES EN 1960



- 1 FERROCARRIL DE BOLIVAR (B/QUILLA) - BARRANQUILLA - PTO. COLOMBIA 28Kms.
- 2 FERROCARRIL DE CUCUTA 92Kms.
- 3 FERROCARRIL DE ANTIIOQUIA - PTO. BERRIO - MEDELLIN - MEDELLIN - PINTADA 337Kms.
- 4 FERROCARRIL DEL PACIFICO - CALI - BUENAVENTURA 103Kms.
- 5 CALI - ARMENIA 144Kms.
- 6 CALI - POPAYAN 174Kms.
- 7 ZARZAL - ARAUCA 187Kms.
- 8 ARMENIA - TRACEROS 159Kms.
- 9 PALMIRA - PRADERA 102Kms.
- 10 SANTANDER - TIMBA 56Kms.
- 11 FERROCARRIL DE CARTAGENA 22Kms.
- 12 FERROCARRIL DE LA DORADA 105Kms.
- 13 F.C. GIRARDOT - TOLIMA - HUILA - FACATATIVA - GIRARDOT 111Kms.
- 14 GIRARDOT - IBAGUE 368Kms.
- 15 ESPINAL - NEIVA 132Kms.
- 16 F.C. CUNDINAMARCA 77Kms.
- 17 F.C. NORTE 2ª Y SUR (EN PROLONGACION AL NORTE) 159Kms.
- 18 FERROCARRIL DEL NORDESTE 215Kms.
- 19 RAMALES BANANEROS 269Kms.
- 20 FERROCARRIL DE CALDAS 117Kms.
- 21 FERROCARRIL NORTE. SECC. 1ª (WILCHES) 117Kms.
- 22 FERROCARRIL TRONCAL DE OCCIDENTE 76Kms.
- 23 ANZA - URRAO 38Kms.
- 24 PINTADA - SALAMINA (CACERES AL SUR) 38Kms.
- 25 FERROCARRIL DE NARIÑO 107Kms.
- 26 F.C. AMBALEMA - IBAGUE 65Kms.
- 27 F.C. BARRANCA - EL CENTRO (TROCO) 28Kms.
- 28 F.C. SINCERIN 45Kms.

TOTAL ..... 3.216Kms.

EMPALME BOGOTA - ARMENIA EN CONSTRUCCION (CON TUNEL DE CAJAMARCA INICIADO).

Tomado de: La mula de hierro. Gustavo Arias de Greiff. Carlos Valencia Editores, Bogotá, 1986.

var a cabo ésta obra no fue muy diferente al que motivó la construcción de las líneas en la primera etapa, ya que se argumentó sobre la necesidad de crear una nueva vía que permitiera la vinculación de la Capital de la República con la Costa Atlántica, tomando como punto de enlace el Río Magdalena. Esto suponía atravesar los Departamentos de Cundinamarca, Boyacá y parte de Santander, pasando por Chocontá, Tunja y Soatá, para dirigirse luego por Bucaramanga hacia el Río Magdalena<sup>5</sup>. Pero este propósito de crear un nuevo vínculo con la Costa Atlántica nunca se logró, limitando su alcance a un carácter netamente regional. De ahí que un balance para esta segunda etapa en la historia de los ferrocarriles en Colombia, nos arroje un resultado contrario a los beneficios esperados.

Sin embargo, lo anterior no niega el alcance que en su momento los gobiernos de turno le dieron a la puesta en funcionamiento del Ferrocarril del Nordeste como elemento constitutivo del progreso y de la unidad nacional. En efecto, la construcción discursiva era doble: no interesaba que un tipo de acontecimiento, como podía ser la inauguración de una línea férrea, se circunscribiera a un espacio muy concreto para enarbolar el alcance que tenía en favor de la nación y el progreso. Muestra de esto es el Editorial del Periódico *El Tiempo* del 12 de Setiembre de 1926 al señalar como "El Ferrocarril del Nordeste, como todos los caminos que se tienden en la cordillera oriental, está destinado a cambiar, no para Boyacá o Santander, sino para toda la República, los cuadros de la producción". Enmarcado dentro de este propósito de progreso y modernización, son convocados por

la Compañía centenares de campesinos que experimentan el tránsito laboral de agricultores a trabajadores asalariados. Esto marcó para el territorio cundiboyacense uno de los periodos de mayor escasez de alimentos al incorporarse como obreros, pobladores de todas las edades sin ningún tipo de régimen laboral en cuanto a horarios, salarios y prestaciones. En un primer momento, la Compañía estableció para los obreros encargados de la construcción, una jornada de 12 horas. Posteriormente implementó una nueva modalidad que supuso mayor explotación de la mano de obra y que consistió en que a cada trabajador se le asignaba los metros de terreno que debía explayar y los durmientes que debía clavar al día. De tal forma que si no alcanzaba a terminar en el lapso del día con lo asignado, debía hacerlo al día siguiente antes del inicio de la nueva jornada<sup>6</sup>.

Pese a las condiciones de trabajo, las cuales hacen pensar que la construcción de la vía férrea en la región en estudio se logró a partir de la sobre explotación de los trabajadores, el imaginario que está presente nos indica dos dimensiones importantes: primero, lo que representaba en términos de prestigio hacer parte de una de las Empresas de mayor reconocimiento para la época; y segundo, el "anhelo de hacer realidad, con la llegada del ferrocarril a la región, la idea de progreso y bienestar". Este anhelo lo encontramos plasmado en la posibilidad que se le presentaba al agricultor de "sacar los productos sin tantos sacrificios como había sido hasta el momento"<sup>7</sup>. Por lo cual, un análisis sobre el impacto producido se ubicaría en el marco de la resignificación y reinvencción de las formas de vida hasta

6 Tomado de la entrevista concedida por Laurentino Forigua quien nació en 1913 y se vinculó como obrero ferroviario a muy temprana edad. Realizada por Domingo Forigua en Septiembre de 1979 y facilitada cordialmente a la autora en Octubre de 1994.

7 Laurentino Forigua. Entrevista citada.

8 Tomado de la entrevista concedida por Inocencio Solano quien nació en 1925 y se vinculó a la Compañía Ferroviaria ocupando distintos cargos: inicialmente como cocinero, luego como obrero, posteriormente como frenero y finalmente como maquinista. Entrevista realizada por la autora en Noviembre de 1994.

entonces existentes, con respecto a la apropiación del entorno geográfico, las formas productivas, el comercio, los mecanismos de comunicación, la cultura política y la religiosidad.

La percepción del espacio, en donde confluye la dimensión física y humana, se reinventa al entender la presencia del ferrocarril como transgresión de los órdenes existentes de una sociedad agraria basada en la autosubsistencia. Esto en razón de la manera como el Ferrocarril del Nordeste pondría en contacto a Bogotá con los Municipios que integran la región, creando un mercado tanto de salida como de ingreso de nuevos productos. El trigo, la papa, la leche, al igual que el ganado que era traído desde los llanos y embarcado en Sogamoso, eran transportados hacia la capital<sup>8</sup>. Igualmente se incentivó la explotación del carbón de las minas del Norte de Cundinamarca y Boyacá; y hacia mediados de siglo, con la explotación del hierro y el acero en Boyacá, la Siderúrgica de Paz del Río construyó por iniciativa privada, una prolongación de la línea desde Sogamoso hasta donde se encuentra ubicada la Empresa, facilitando la comercialización del acero (Arias de Greif 1986: 26). Del mismo modo se viabilizó el ingreso a la región de productos traídos de climas calientes, en especial la caña de azúcar y sus derivados; y productos manufacturados tales como textiles, confecciones, zapatos, lo que influyó con el tiempo en la modificación de los hábitos alimenticios y del vestido. Ligado a este proceso de comercialización, encontramos la irrupción de un tipo de economía informal gestada por numerosas familias, especialmente las mujeres y los niños, quienes se organizaron y se especializaron en la venta de comestibles en cada una de las Estaciones del Ferrocarril<sup>9</sup>.

Pero si este impacto se dio a nivel económico, no fue menor el que se experimentó en el campo político. Desde el inicio de

la obra y posteriormente con la presencia del ferrocarril, las prácticas políticas enraizadas en un pensamiento conservador, experimentaron profundas transformaciones. En un primer momento, por la incidencia que tendría la construcción de la línea en el cambio del rol del campesinado de agricultor a trabajador asalariado. Esto implicó el surgimiento de nuevos parámetros que rigieron la mentalidad y las prácticas laborales. Además del vínculo salarial, se gestaron relaciones de poder basadas en el autoritarismo entre quienes eran los responsables de la obra, en este caso los empresarios extranjeros, con respecto a los trabajadores. Esta relación estaba mediada por los ingenieros y los caporales quienes se constituían, estos últimos, en empleados de entera confianza, teniendo como responsabilidad la dirección de las cuadrillas, conformadas por un promedio de 10 obreros. Los trabajadores se vieron sometidos en el marco de esta dinámica de relaciones, a continuos atropellos y al desconocimiento de los derechos laborales. Además de los descritos líneas arriba, era muy usual que con el paso del tiempo, los obreros que ya cumplían cierta edad en la Empresa o que habían sufrido accidentes laborales y que no se desenvolvían con las mismas destrezas, se les retiraba sin pagarles ningún tipo de prestaciones y con la promesa de volverlos a reintegrar<sup>10</sup>.

Estos hechos tuvieron, con la circulación y recepción de las ideas socialistas gestadas en la década de 1920, un mayor alcance. En este período, 1926, se producía a nivel nacional el surgimiento del Partido Socialista Revolucionario; logrando un especial reconocimiento los trabajadores ferroviarios en el marco de los movimientos y luchas sociales de aquel entonces (Uribe, Tila. 1993: 143-144). Fueron varias las huelgas adelantadas por los ferroviarios en pro-

9 Tomado de la entrevista realizada por la autora a Agustín Cuevas Fernández en Marzo de 1992.

10 Tomado de la entrevista realizada a Laurentino Forigua, citada anteriormente.

cura del establecimiento de normas claras que definieran las relaciones obrero patronales. En el lapso comprendido entre 1910 a 1946, se llevó a cabo cerca de 50 paros y huelgas en los que se pedía, principalmente, la delimitación de la jornada de trabajo, el pago justo y puntual de los salarios y el reconocimiento del descanso dominical. (Mejía 1987: 88). Para los años veinte se destacó la huelga realizada por el Ferrocarril del Pacífico, del 1 al 4 de Setiembre de 1926, a raíz de la cual se acordó la jornada laboral de 8 horas, el aumento de salarios y el descanso dominical remunerado. Para el caso del Ferrocarril del Nordeste, la primera huelga se produjo en 1934 por el implantamiento de las leyes obreras y la segunda en 1937 por aumento salarial. (ibid: 94-95).

Para la región cundiboyacense encontramos, a pesar de que no es comparable con el alcance que los movimientos reivindicativos tuvieron en regiones vinculadas con el mercado externo, una amplia difusión de las ideas socialistas a través de los trabajadores ferroviarios<sup>11</sup>. La circulación de dichas ideas se daría a partir, y como veremos más adelante, de la difusión que por primera vez adquiere los principales periódicos capitalinos. Además por el establecimiento de trabajadores que organizados o simpatizantes de las ideas socialistas, se radicaban con sus familias en los distintos pueblos. Estos, entre otros factores en el orden político, permitieron hasta cierto punto la ampliación de un escenario hasta entonces tradicionalmente conservador<sup>12</sup>.

Por otro lado, a nivel del discurso y las prácticas religiosas encontramos para la región en estudio, una postura de corte anti-moderno asumido por la Iglesia en franca oposición al desarrollo. La Iglesia había adquirido históricamente una especial importancia a partir de la consolidación del sentimiento religioso entre los pobladores y mediante el control de las costumbres y la moral. Si bien estos rasgos del poder de la Iglesia tenían una cobertura nacional, en donde el catolicismo compartía un claro conservadurismo frente a temas como el del progreso y la innovación, en Boyacá su expresión fue mayor. Esto en razón de que había prosperado para la región un tipo de catolicismo que amparado en la educación campesina «promovía la sumisión y la inmutabilidad de los valores». (Guerrero Op.Cit:23). El periódico oficial de la Iglesia «El Catolicismo», da cuenta de esta postura a propósito de su nota editorial sobre el tema del «progreso» en 1924: «El progreso de un pueblo no puede medirse por los dineros que existan en las cajas de su tesorería, no puede apreciarse tampoco por los kilómetros de ferrocarriles que crucen su territorio, ni por el número más o menos crecido de sus habitantes, sino solamente por su cultura»<sup>13</sup>.

Por ello, frente a la implementación de los ferrocarriles, encontramos por parte de la Iglesia posturas como las que argumentaba Monseñor Miguel Ángel Builes en su pastoral, al advertir sobre el retroceso espiritual producido por los ferrocarriles y carreteras en la década del veinte: «Los trabajadores se dejan llevar por el ambiente, olvidándose de Dios y de los días santos, de-

11 Según Javier Guerrero (Op.Cit.: 88), en una lista que le fue decomisada a Ignacio Torres Giraldo, dirigente socialista, en 1928 se menciona la presencia de 85 activistas en la región, vinculados a las obras públicas y en especial a los ferrocarriles. Estos datos son ampliados, según el autor, por un informe policial del mismo año, en donde se cuantifica la influencia del Partido Socialista en cada una de las Provincias de Boyacá.

12 Tomado de la entrevista que realicé en Octubre de 1994 a José Adonías Torres.

13 Periódico: «El Catolicismo». Bogotá. Octubre 1o de 1924.

14 Tomado de la entrevista realizada en Noviembre de 1992 a Ascensión Cárdenas quien nació en 1942 y se desempeña como maestra en el Municipio de Villapinzón.



dicándose al baile, juego, licor, fornicación y adulterio « (Corredor 1996: 24). En este mismo sentido, la percepción de algunos pobladores deja entrever el atraso a nivel de la moral y las costumbres producido por la presencia en la región de personas itinerantes que, como los ingenieros y trabajadores pertenecientes a la Compañía Ferroviaria, llegaban e implementaban otros valores distintos a los tradicionales<sup>14</sup>.

Sin embargo, y pese a este discurso de corte antimoderno, encontramos que con la puesta en funcionamiento del Ferrocarril se incentivó en la región y en todo el país, nuevas prácticas religiosas inspiradas en la devoción a la Virgen del Carmen erigida como patrona de los ferroviarios. A nivel nacional, tanto el Sindicato como la Empresa convocaban al desarrollo de la festividad de la Virgen del Carmen, los 16 de Julio en Bogotá, asistiendo centenares de personas provenientes de distintos departamentos del país. En ella se incluía pláticas como preparación general a la confesión, varias misas solemnes, primeras comuniones colectivas. Igualmente se aprovechaba la celebración para condecorar a los ferroviarios que cumplían varios años en la Empresa, con insignias de oro, plata y Orden de Mérito Ferroviario<sup>15</sup>.

Ahora bien, una resignificación de las prácticas culturales más allá de la religiosidad, la encontramos en lo que representó la creación de nuevos espacios de socialización dentro de los cuales quisiera resaltar el rol que empezaron a tener las estaciones del ferrocarril en cada municipio. Estas se constituyeron en sitios de encuentro, no solamente de quienes venían de otras regiones, si no de los mismos pobladores de las localidades interesados en saber que pasaba más allá de sus fronteras<sup>16</sup>.

Igualmente, la difusión y circulación de los principales periódicos capitalinos en la región, abrieron nuevos y significativos canales de información y comunicación. En cada Municipio se dejaban entre 10 y 15 periódicos, siendo comprados principalmente por los Jefes de Estación, el Alcalde, los comerciantes y posteriormente los profesores. Las noticias, difundidas de manera casi exclusiva por los párrocos en los sermones dominicales, fueron ampliadas a través de este medio escrito que sin duda no reemplazó el arraigo de la cultura oral, pero sí permitió conocer los acontecimientos que se producían en el concierto nacional e internacional. Junto con los periódicos se empezó también a difundir la venta de la lotería, un juego de azar hasta entonces desconocido en la región y que con el tiempo, en especial los comerciantes, los dueños de los molinos y de las tiendas, se aficionaron a este tipo de juegos<sup>17</sup>.

Finalmente, un último impacto lo encontramos en la influencia que tuvieron los ferrocarriles como único medio de transporte masivo de la época, en los procesos migratorios de comienzos de siglo. Como ya es sabido, dichos procesos estuvieron encaminados a fortalecer el desarrollo industrial y a configurar las nacientes ciudades. Para el caso de Bogotá, considerada como una ciudad de migrantes, se ha ubicado la región cundiboyacense como una de las principales regiones de procedencia del migrante para el periodo que vengo señalando. Si bien éste ha sido estudiado como un grupo heterogéneo, ya que muchos se desplazaban a Bogotá con el fin de continuar los estudios a nivel de secundaria, otros para ingresar a las fábricas y algunas mujeres para realizar trabajos como empleadas domésticas, la mayoría eran de extracción campesina.

15 Periódico «El Riel». Bogotá. No 17. Julio de 1962.

16 Tomado de la entrevista realizada a Agustín Cuevas, citada anteriormente.

17 Tomado de la entrevista realizada por la autora a Moisés León en Mayo de 1995. Se desempeñó como vendedor de periódico y lotería en el Ferrocarril del Nordeste

na, de escasos recursos económicos, que se insertaron en la ciudad en los estratos socio-económicos más bajos <sup>18</sup>.

En suma, este estudio general sobre el impacto del sistema ferroviario en la región cundiboyacense, nos permite ver el conflictivo proceso en el cual se ve envuelto el territorio en términos de las tensiones, rupturas y resignificaciones de sus formas de vida, en un periodo marcado por el tránsito definitivo hacia la modernización. En tal sentido, considero que el aporte de los “relatos de vida” en dicha reconstrucción han permitido encontrar dimensiones y temáticas que se ubicarían en el orden de las percepciones sobre los imaginarios que movieron la época, me refiero en especial a la “idea de progreso”; y en el orden de las representaciones que darían cuenta de nociones tales como los nexos con el lugar de origen antes y después de la presencia del ferrocarril; las prácticas laborales, políticas, religiosas y culturales que de aquí se derivaron; lo que esperaron los pobladores de «su tiempo», los anhelos, las esperanzas y las frustraciones con las que también se encontraron. Estas distintas percepciones que se elaboran sobre la época del acontecimiento en cuestión, es lo que a mi modo de ver le da la dimensión al “relato de vida” en lo que he definido como su aporte en el campo de las representaciones.

## EL RELATO DE VIDA COMO REPRESENTACIÓN SOCIAL

El debate académico en torno a la validez de la fuente oral, se centró hasta hace poco tiempo alrededor de si lo oral reúne o no los requisitos de verdad y objetividad. Conservando la tradición epistemológica de tipo decimonónico, en la cual el objeto de estudio se sitúa por fuera y al margen del sujeto, la mayor crítica a la fuente oral se afincó

en la intermediación que la subjetividad adquiere en el proceso del conocimiento histórico. De ahí que ésta fuera contemplada solo en virtud de corroborar y confirmar lo escrito o para reconstruir la historia de las comunidades sin escritura.

Es por esto que la fuente oral, tan antigua como la misma historia según Paul Thompson (1988:22), pasa a ser asumida como relato literario y de ficción, en el mismo momento en que el documento se posicionaba como la fuente histórica capaz de reconstruir “las huellas del pasado”. Frente a una realidad externa, preexistente y cognoscible, el documento es revestido de una transparente verdad en donde la actitud contemplativa del historiador era suficiente para lograr una mirada «objetiva» de los acontecimientos.

Quisiera por tanto, tomar distancia de los debates epistemológicos que han delimitado la validez de la fuente oral al ámbito de si ésta refleja o no lo que ocurrió de manera objetiva; e igualmente de las posiciones que subordinan lo oral a lo escrito. Por el contrario, propongo que la discusión se pueda abordar en términos de su alcance cuando ésta es asumida desde la perspectiva de lo que al interior de las ciencias sociales se viene entendiendo como representación. Lo que supone que el interés de la fuente oral, o para el caso específico que nos ocupa del “relato de vida”, no estaría en contribuir a la reconstrucción de los acontecimientos «tal como estos sucedieron», sino que respondería principalmente a la pregunta sobre cómo los sujetos y los grupos sociales de la comunidad investigada, perciben e interpretan su historia o un determinado acontecimiento vitalmente experimentado.

En este orden de ideas, y de acuerdo con Roger Chartier (1992; 1994) habría que partir de la reflexión epistemológica según la cual, no hay una división entre la reali-

18 Esta información está basada en la investigación realizada por Alan B. Simmons y Ramiro Cardona (s.f.)

19 Descripción que hace José Adonías Torres sobre el Municipio de Villapinzón. Entrevista citada.

dad, los discursos que sobre ésta se elaboran, las prácticas sociales y los sujetos. Por el contrario, son niveles que interactúan y se retroalimentan, y en donde los discursos serían entendidos como construcciones colectivas, siendo a su vez generadores de prácticas sociales. Esto, desde la dimensión que establece el autor de una historia cultural, implica encontrar en el "relato de vida" una vía explicativa que supere los márgenes convencionales en términos de supeditar el conocimiento que se construye desde el sujeto, a únicos factores o a factores deterministas y englobantes. Es decir, que la narración que elabora un sujeto desde un contexto determinado, en términos de cómo lo percibe y lo interpreta, no estaría escindida de las prácticas sociales que este mismo sujeto construye. Por lo cual, éstas dimensiones que surgen desde la subjetividad conformarían parte de ese amplio espectro de lo objetivo desde el cual los individuos y grupos sociales construyen una manera de ser y de entenderse así mismos.

Luego, es factible de acuerdo con Nicole Gagnon (1993), estudiar al interior de los «relatos de vida» los nexos de espacialidad, temporalidad y conciencias histórica; y con José Sánchez Parga (1989), la posible vinculación entre la memoria individual y la memoria colectiva. En los testimonios trabajados, algunos de ellos recogidos en el presente artículo y otros que hacen parte de una investigación más amplia, la noción de espacialidad estaría connotando el problema de la identidad regional. A partir de la espacialidad, podemos analizar en los relatos la presencia del entorno territorial como escenario en el cual se produce el impacto ferroviario.

*La plaza era sencilla sin ningún monumento; el parque central solo tenía matas de pino en el costado norte y en el costado sur; al oriente el templo, que ha sido la insignia con la Casa Cural; al pie la Alcaldía y a los otros costados, casas de familia<sup>19</sup>.*

La llegada del ferrocarril surge entonces como ruptura de este escenario, produ-

ciendo cambios en todos los aspectos de la vida regional.

*Figúrese lo que significaba para un conglomerado de labradores que nunca, o casi nunca, salían de sus parcelas. Pocos tenían idea de estos modernos vehículos (...). Debió parecerles imposible cambiar la tradicional tranquilidad de nuestro pueblo, por los desafiantes impulsos de la máquina locomotora. Pero lo hicieron (...).*

Por su parte, el análisis sobre la temporalidad nos amplía esta visión de ruptura producida con la llegada del ferrocarril. Según Gagnon (Ibid: 41-44), cada relato es portador de una representación del tiempo en donde el relator al situarse como «testigo del cambio» genera una «representación social de la historia». Es decir, se produce un esquema cognitivo que permite referirse al pasado a pesar de que el relato se genera desde una memoria que se produce en el presente. Así, la temporalidad que subyace en los relatos establece dos momentos en la vida de la región. Un «antes» como tiempo pasado que expresa las tradiciones y costumbres, y un «después», tiempo presente inaugurado con la presencia del ferrocarril como símbolo de progreso y modernización. No obstante estas temporalidades coexisten conflictivamente en un mismo escenario.

*Por ello cuando llegó el ferrocarril su impacto emocional fue muy grande y sorprendente. Para el vecindario constituyó el comienzo de un cambio importante por tratarse de un pueblo tradicionalmente vinculado al campo (...)./ Hasta ese momento Villapinzón era un campo de paz y tranquilidad... Pero esa paz vino a ser interrumpida por la instalación del ferrocarril.*

Ligado al elemento espacio-temporal emerge el aspecto de la conciencia histórica que según Gagnon (Ibid), explicaría el examen sobre cómo los relatores han experimentado y comprendido el cambio social. De ahí que encontremos, como señalaba anteriormente, distintas percepciones frente a uno de los imaginarios que, como el de «progreso», no sería interpretado de igual

## DIVISIÓN POLITICA DE COLOMBIA HACIA 1992



Tomado de: Estado, sociedad y ordenamiento territorial en Colombia. Miguel Borja. Instituto de Estudios Políticos y Relaciones Internacionales de la Universidad Nacional y Cerec. Bogotá, 1996.

manera por quienes fueron sus voceros oficiales, me refiero en especial a los gobiernos en turno y a las Compañías Ferroviarias, y por quienes vivieron directamente los efectos de la sobre explotación, en este caso los obreros ferroviarios. De igual manera, la conciencia histórica emerge a partir del reconocimiento de las relaciones de poder que la Compañía Ferroviaria generó, manifestándose en la estructura jerárquica: empresarios, ingenieros, caporales, trabajadores, y en las condiciones laborales a las cuales se vieron sometidos los trabajadores.

*Pero luego los señores contratistas extranjeros teniendo en cuenta nuestro alto rendimiento y el interés que demostrábamos en la construcción del ferrocarril, pensaron en que nos podían obligar a trabajar más horas. En principio nos dijeron que nos iban a pagar (...).*

Ahora bien, abordar la posible vinculación entre la memoria individual y la memoria colectiva, aspecto que por la complejidad que demanda su tratamiento me lleva tan solo a dejar señalados algunos planteamientos, supone siguiendo a José

Sánchez Parga (Op.Cit.:68), establecer la relación entre lo privado y lo público. La memoria individual implicaría de acuerdo con el autor, asumir el acto del recuerdo vinculado más al ámbito de lo privado, en tanto que la memoria colectiva supone el recuerdo como interpretación de hechos que se ubican en el campo de lo público siendo ampliamente compartidos por el grupo social en el cual se inscribe el relato. De ahí que la decisión metodológica asumida con respecto al tratamiento de los relatos de vida incorporados en la presente investigación, darían cuenta de su carácter público como componentes de una memoria colectiva. Esto en la medida en que la interpretación realizada parte de los relatos individuales para establecer los elementos comunes, las tendencias, que darían cuenta del impacto ferroviario en la región. Impacto que deja abierto el debate en torno al proceso conflictivo que implicó en la región andina colombiana, específicamente en la región cundiboyacense, la incorporación del proyecto modernizador de comienzos de siglo.

## BIBLIOGRAFIA

### FUENTES PRIMARIAS

- Periódico “El Catolicismo”. Bogotá. 1924. septiembre y octubre.
- Periódico “El Tiempo” y “El Espectador”. Bogotá. 1924. Meses: enero, febrero, marzo, abril.
- Periódico “El Riel”. Bogotá. 1962. julio.
- Ordenanzas de las Asambleas Gobernación de Cundinamarca y Boyacá. En: Ferrocarril del Nordeste. Contratos Celebrados por la Gobernación de Cundinamarca. Imprenta Departamental. Bogotá. 1925.

### FUENTES SECUNDARIAS

- ARIAS de GREIFF, Gustavo. 1986. *La Mula de Hierro*. Carlos Valencia Editores. Bogotá.

- CORREDOR, Consuelo. 1996. *Modernismo sin Modernidad. Modelos de Desarrollo en Colombia*. Rev. Controversia. CINEP. Bogotá.
- CHARTIER, Roger. 1992. *El Mundo como Representación. Historia Cultural: entre práctica y representación*. Edit. Gedisa. España.
- . 1994. *El Orden de los Libros. Lectores, autores, bibliotecas en Europa entre los siglos XIV y XVIII*. Gedisa. España.
- FALS, Orlando 1973 *El Hombre y la Tierra en Boyacá*. Editorial Punta de Lanza. Bogotá.
- . 1982. *Historia de la Cuestión Agraria en Colombia*. Carlos Valencia Editores. Bogotá.
- GAGNON, Nicole. 1993. “Sobre el Análisis de los Relatos de Vida”. En José Miguel Marinas y Cristina Santamarina comps. *La Historia Oral: Métodos y Experiencias*. Editorial Debate. Madrid.

- GONZALEZ, Margarita. 1979. *El Resguardo en el Nuevo Reino de Granada*. La Carreta. Bogotá.
- GUERRERO, Javier. 1991. *Los Años del Olvido. Boyacá y los Orígenes de la Violencia*. Tercer Mundo Editores. Instituto de Estudios Políticos y Relaciones Internacionales. Bogotá.
- MC.GREEVEY, William. 1988. *Historia Económica de Colombia 1845-1930*. Tercer Mundo Editores. Cuarta Edición. Bogotá.
- MEJIA, Carlos Alberto. 1987. *La Nación y los Ferrocarriles: Auge y Deterioro*. Universidad Nacional de Colombia. Facultad de Ciencias Humanas. Departamento de Sociología. Bogotá.
- ORTEGA, Alfredo. 1932. *Ferrocarriles Colombianos*. Imprenta Nacional. Bogotá.
- PUJADAS, Juan José. 1992. *El método biográfico: el uso de las historias de vida en Ciencias Sociales*. Centro de Investigaciones Sociológicas. Madrid.
- RUIZ, Julián. 1975. *Encomienda y Mita en Nueva Granada en el Siglo XVII*. Escuela de Estudio Hispano-Americano. Sevilla.
- SANCHEZ, José. 1989. *La Observación, la Memoria y la Palabra en la Investigación Social*. CAAP, Quito.
- SIMMONS, Alan y Ramiro Cardona. s.f. *La selectividad de la migración en una perspectiva histórica: El caso de Bogotá 1929-1968*. (Material mimeografiado).
- THOMPSON, Paul. 1988. *The Voice of the Past. Oral History*. Oxford University Press. Second Edition. New York.
- TOVAR, Bernardo. 1984. *La Intervención Económica del Estado. 1914-1936*. Biblioteca Banco Popular. Textos Universitarios. Bogotá.
- URIBE, Tila. 1993. *Los Años Escondidos. Sueños y Rebeldías en la Década del Veinte*. CESTRA. CEREC. Bogotá.

## FUENTES ORALES

Los relatos orales incluidos en el presente artículo hacen parte de un archivo personal que sobre el estudio de la Región Cundiboyacense vengo realizando desde 1990. Agradezco por tanto el valioso aporte de José Adonías Torres; Laurentino Forigua; Agustín Cuevas; Inocencio Solano; Ascención Cárdenas y Moisés León.

