

Francisco Javier Cisneros

Por José Alvear Sanín¹

Resumen: este es un novedoso trabajo que presenta una visión totalmente nueva sobre una de las figuras más icónicas de la cultura antioqueña; el cubano Francisco Javier Cisneros. Se trata de una investigación que devela detalles y facetas de la vida de este hombre que son hasta ahora desconocidas y que plantean la necesidad de repensar su papel en el proceso de construcción del Ferrocarril de Antioquia.

Palabras clave: Francisco Javier Cisneros, Ferrocarril de Antioquia, Antioquia siglo XIX, transporte en Antioquia

Abstract: this is a newfangled work that presents a totally new vision about one of the most iconic figures of the Antioquia culture; the Cuban Francisco Javier Cisneros. This investigation reveals details and facets of the life of this man that are hitherto unknown and that raise the need to rethink his role in the construction process of the Antioquia Railroad.

Keywords: Francisco Javier Cisneros, Ferrocarril de Antioquia, Antioquia XIX century, transport in Antioquia.

1 Editor independiente y columnista del periódico El Mundo de Medellín. Estudió Banca en París; Planeación en Londres; Educación en Reading (Inglaterra) y Desarrollo Económico en Alcalá de Henares (España). Es autor de los siguientes libros: *La vida ejemplar de Mariano Ospina Pérez*; *El negocio del Metro*; *Historia del transporte y la infraestructura en Colombia*; *Manual del río Magdalena*; *Los espectros de Panamá*. Es miembro correspondiente de la Academia Antioqueña de Historia desde el año 2017.



Como estudioso del transporte me he detenido largamente en el desarrollo de los ferrocarriles colombianos, especialmente en mi obra *Historia del transporte y la infraestructura en Colombia 1492-2007*, que escribí para el Ministerio del Transporte. El desenvolvimiento de nuestros ferrocarriles, infortunadamente, no escapó al lamentable modelo que imperó de México a la Patagonia a partir de mediados del siglo XIX, cuando líneas mal diseñadas y peor construidas, pero subvencionadas con sumas superiores a su costo real por kilómetro, hicieron la fortuna de sus constructores, de financiadores inescrupulosos —especialmente de la City de Londres— y de los políticos que hacían posible esos contratos leoninos, o su revisión, adición o ventajosa rescisión.

El ingeniero Henry Maiggs (1811-1877), don Enrique para los peruanos, llamado por Stuart Watt, su biógrafo, “el pizarro yanqui”, fue el más aprovechado entre esos explotadores de la ilusión de progreso, que respondía a lo que se llamó acertadamente “la superstición ferroviaria”. Pero como no es este el momento de alejarnos de Antioquia, bastará de él decir que fue el modelo para Francisco Javier Cisneros. El gringo, constructor de varios ferrocarriles en Perú y Chile, sostenía que el costo de una ferrovía se componía de tres partes: una, para la adquisición de materiales y el pago de los trabajadores; otra, para el contratista o concesionario y, la tercera, para las autoridades que lo contrataban.

Nada más frecuente en el imaginario popular que la consagración de figuras míticas, personajes impermeables a la crítica, la evaluación y el balance. Muchos hay de esos entre nosotros, pero hoy solamente quiero referirme a Cisneros (1836-1898), cuyo falso título como “constructor del Ferrocarril de Antioquia” pregonan incluso personas ilustradas. Hace poco, uno de los mejores ejecutivos antioqueños afirmó eso y grande fue su sorpresa cuando le repliqué que si el contrato para la construcción de ese ferrocarril se había firmado en 1874, se había rescindido en 1885 y el primer tren apenas había llegado a Medellín en 1914, cómo era que se seguía atribuyendo esa obra a un señor que veintinueve años antes había abandonado su construcción y había fallecido dieciseis años antes de la llegada del primer tren a la estación que injustamente lleva su nombre.

La fama de Cisneros es inmerecida, no solo desde el anterior punto de vista, como hemos de ver.

Aparece Francisco Javier Cisneros

En los primeros días del mes de febrero de 1874 hará su aparición en Medellín el señor Francisco Javier Cisneros, que ocupará un lugar sobresaliente en la historia ferroviaria de Colombia.

Preguntando a cualquier antioqueño desprevenido y de normal cultura sobre el personaje, la respuesta invariable será que se trata del “constructor del Ferrocarril de Antioquia”. Y aunque su nombre es menos familiar en las otras regiones del país donde dejó huella (el departamento del Cauca, el río Magdalena, La Dorada y Honda, el sur de Cundinamarca y, sobre todo, Barranquilla), Cisneros es considerado generalmente como un gran personaje. Para poder evaluarlo debidamente habrá que despojarlo del bronce y apearlo del pedestal, desmitificándolo, pero sin perder la objetividad.

Afortunadamente Cisneros dejó multitud de notas, artículos, folletos, y, como hábil contratista, fue el primero que en Colombia entendió hasta dónde era necesario disponer de prensa y de influencia política para promover, defender e incrementar sus negocios. Con esa motivación fundó en 1883 el periódico *La Industria*, que fuera dirigido por su *alter ego*, el cubano Rafael María Merchán, y los colombianos Luis María Lleras y Dámaso Zapata. Analizando la función de ese periódico, Alberto Mayor Mora ha dicho:

La Industria vino a constituirse en algo así como la primera publicación que promocionó en nuestro medio la “imagen corporativa” y las relaciones públicas de un emporio económico.²

Por último, emulando a los periodistas gringos, que seguían día a día la saga de los ferrocarriles [...] y que, pagados por estos, se daban estrategias publicitarias para presentar negocios privados como esfuerzos nacionales, *La Industria* [se hizo] el vehículo apropiado para registrar en el presente y consignar para la posteridad la epopeya cisnerista de fundación de pueblos, su unión mediante rieles, el arribo vibrante de las locomotoras, la exaltación de los sentimientos populares y los rasgos de gloria y honor vinculados al “genio” que hacía esto posible.³

2 Mayor Mora, Alberto, *op. cit.*, p. 45.

3 *Ibid.*, p. 54

Acierta plenamente Mayor Mora, un sociólogo e historiador muy sólido, porque nos hemos criado dentro de una épica cisnerista, que nutrirá una serie de libros.

Con laudable intención, Colciencias, en los últimos años del pasado siglo, comisionó una serie de biografías de personajes que se hubieran distinguido en aspectos técnicos, científicos y creativos, escritas con levedad y dirigidas a las nuevas generaciones con el fin de presentarles paradigmas.⁴

Francisco Javier Cisneros, el que comunicó con carriles las comarcas, correspondió a Pilar Lozano.⁵ El título da idea de un libro que, ditirambo sobre ditirambo, narra la leyenda dorada de un hombre que nunca comunicó ninguna comarca con otra. De los cuatro ferrocarriles contratados con el cubano, este solamente dejó terminados unos cuantos kilómetros, antes de negociar en cada caso la rescisión más ventajosa para sus intereses. No es mejor *El ferrocarril de Antioquia: el despertar de un pueblo. Estudio histórico, socioeconómico y cultural que presentaba el Estado Soberano de Antioquia en 1874*, candoroso opúsculo firmado por Aquiles Echeverri M.⁶

Francisco Javier Cisneros, de José María Bravo Betancur, es un volumen interesante y bien escrito, que hemos consultado con provecho, aunque no oculta su parcialidad con el biografiado. Igualmente se encuentra valiosa información en el libro indispensable, ya citado, de Alfredo Ortega, en diferentes estudios de Gabriel Poveda Ramos y de Gustavo Arias de Greiff. Sin embargo, la obra fundamental para analizar la trayectoria del empresario es la de Hernán Horna, *Francisco Javier Cisneros, a Pioneer in Transportation and Economic Development in Colombia*.⁷

Totalmente incondicional con Cisneros, el historiador peruano presenta en 304 páginas un retrato hasta ahora insuperado del contratista y financista que

4 Los escogidos fueron: José Jerónimo Triana, José Celestino Mutis, Alexander von Humboldt, Alejandro López, Agustín Codazzi, José María Villa, Manuel Uribe Ángel, Francisco José de Caldas y Aimé Bonpland.

5 Lozano, Pilar. *Francisco Javier Cisneros, el que comunicó con carriles las comarcas*. Bogotá: Colciencias-Panamericana; 1997.

6 Academia de Historia, Medellín; 1974.

7 Horna, Hernán. *Francisco Javier Cisneros, a Pioneer in Transportation and Economic Development in Colombia* (tesis doctoral). Faculty of the Graduate School of Vanderbilt University, Nashville, Tennessee; 1974.

levantó el primer conglomerado empresarial en este país. Reconociendo ese hecho, Alberto Mayor Mora titula su ensayo *Francisco Javier Cisneros y el inicio de las comunicaciones modernas en Colombia*, revelando las maquinaciones, y por qué no, las malversaciones del que allí aparece como un aventurero.

La complejidad del personaje nos exige leer todo este material de manera crítica.

Nació en 1836 en Santiago de Cuba, “en el seno de una familia distinguida y aristocrática”, que con los más risueños colores nos ha descrito su empleado Rafael María Merchán, que nos habla de “su culto padre”, don Hilario; de su madre, doña Carmen Correa, de la misma “aristocracia”; de sus hermanos Hilario, Eduardo y Eleuterio, que no seguirán la línea política del progenitor, liberal, partidario de reformas y autonomía para la isla dentro de la monarquía española, porque ingresarán a los movimientos revolucionarios que buscan la independencia.

Al parecer, Francisco Javier fue un estudiante brillante, tanto en el Seminario de San Basilio como en el Colegio del Salvador. Horna nos informa que a los 20 años ya se había graduado como ingeniero con especialización en ferrocarriles: “era el único campo promisorio para un nativo de Cuba, porque los otros campos de la profesión estaban ampliamente monopolizados por españoles [...]”.⁸

Ese mismo año (1856), dizque se matriculó en el afamado Rensselaer Polytechnic Institute, de Troy, Nueva York, donde habría obtenido un *second degree*, pero de este título, del que Cisneros haría gala siempre, no se ha encontrado huella en los archivos de tan prestigiosa institución, como nos informa el mismo Horna, que solicitó la confirmación de ese grado y obtuvo respuesta negativa del registrar John Dunlap, el 6 de noviembre de 1968.⁹

Alberto Mayor Mora¹⁰ nos informa que la historiadora Nydia Sarabia Hernández tampoco pudo encontrar en la Universidad de La Habana documentos que atestigüen los estudios de Cisneros en la Escuela de Ingeniería

8 *Ibid.*, p. 8.

9 *Ibid.*, p. 9.

10 Mayor Mora, Alberto, *op. cit.*, p. 24.

de esa institución.¹¹ No será esa la única inconsistencia entre las frecuentes aseveraciones no demostrables de Cisneros.

Se nos ha repetido muchas veces la descripción del joven Cisneros a su regreso de los Estados Unidos en 1857. Había sido un excelente estudiante en la Universidad de La Habana; había adquirido algún entrenamiento en los Estados Unidos, hablaba el inglés con fluidez; leía en varios idiomas; tenía un apellido importante; era muy bien parecido: alto y corpulento, sus cabellos de color arenisco, frente amplia y ojos azules penetrantes.

Tan pronto regresa a su patria es empleado por una compañía inglesa, The Eastern Cuba Railway Company, para trazar el ferrocarril entre La Mulata y Pinar del Río. Pronto lo trasladan a la provincia de Santa Clara como uno de los ingenieros principales de la línea en construcción de Sagua La Grande-Villa Clara. Luego lo encargarán de la construcción entre Casilda y Trinidad.

Cinco años después, en 1862, es nombrado ingeniero jefe de la Caibarien Railroad Co. Simultáneamente actúa como administrador del Ferrocarril del Oeste.

Para 1868, cuando cumple 32 años, Cisneros ha alcanzado el pináculo porque, siguiendo a Horna, ya es un famoso constructor de ferrocarriles, exitoso hombre de negocios como representante de varias casas americanas, y por sus artículos en *El Siglo* y *El País*, goza de fama como escritor capaz. Ha amasado considerable fortuna y con su esposa, Magdalena Morrillo, de distinguido linaje, frecuenta los círculos más exclusivos de La Habana. Desde esa época, con los mismos argumentos que ya le conocemos, preconiza los ferrocarriles de trocha angosta.

Este retrato refleja lo que en numerosos lugares el propio Cisneros ha escrito sobre sí mismo.

La Cuba del siglo XIX estará dividida políticamente en tres tendencias: La mayor parte de la población, según parece, acepta el *statu quo* de la isla dentro de la monarquía española. Como tantas otras provincias, Cuba aboga por mayor autonomía frente a Madrid. En esa corriente ha militado el padre de Francisco Javier y los demás miembros de su clase social. Hay también dos

11 Sarabia Hernández, Nydia. Francisco Javier Cisneros y los caminos de hierro en Colombia. En: *Cuba Colombia, una historia común*. Bogotá: Universidad Nacional – IEPRI; 1995, p. 103.

grupos partidarios de la separación, los que quieren la autonomía de la isla y los que preconizan su anexión a los Estados Unidos.

Y, repentinamente, dizque el exitoso Francisco Javier Cisneros, administrador entonces de las dos empresas ferroviarias más importantes del país, en 1868 se entrega en cuerpo y alma a la actividad revolucionaria, lo que equivaldría a que el presidente de Avianca o el del Banco de Colombia dejaran sus encumbradas posiciones para ingresar a la red urbana de las FARC.

En su opúsculo “La verdad sobre los sucesos de Cuba”, Cisneros se presenta como el líder encargado de organizar el levantamiento que se preparaba para febrero de 1869, empresa para la cual aportará su propia fortuna. Pronto será descubierto por la policía y se le dicta orden de captura. Ahora viene lo mejor, narrado por su gran amigo, el insuperable caballero de industria Santiago Pérez Triana y repetido —al pie de la letra— por sus biógrafos:^{12,13,14}

Una mañana de noviembre de 1868 la policía determinó arrestar a Cisneros [...] Escapó de sus perseguidores sobre los tejados de los edificios vecinos y se refugió en la casa de uno de sus compañeros revolucionarios, que no era sospechado por las autoridades reales y que era una persona tan influyente que la policía no se atrevería a registrar su casa. El temor de Cisneros de ser descubierto e implicar así a su huésped lo determinó a abandonar La Habana tan pronto como fuera posible. Al principio pensó dejar a Cuba en un pequeño bote como tantos cubanos lo han hecho desde entonces. Pero, por ese tiempo, la mayor parte de los botes eran propiedad de españoles. Y con la policía buscándolo, temía ser entregado a las autoridades. El huésped y amigo de Cisneros le solicitaba permanecer en su casa hasta que el peligro hubiese pasado. Pero Cisneros estaba tan impaciente para esperar que prefirió arriesgarse a ser capturado y salió para el puerto de La Habana descalzo y disfrazado de guajiro, con una carta en la mano como si fuera portador de un mensaje para el capitán de un barco americano que estuviese listo a partir para los Estados Unidos. Remedando el acento de un ignorante guajiro, a Cisneros le fue permitido entregar el supuesto mensaje al capitán por la policía española que no sospechó nada. Se dirigió al capitán en inglés, revelándole su verdadera identidad y su desesperada situación. Después de la sorpresa inicial, el capitán condujo a Cisneros a un compartimiento pequeño y oscuro, en la sentina del buque, donde permaneció hasta que el barco abandonó las aguas cubanas. Después

12 Lozano, Pilar, *op. cit.*, pp. 19 y ss.

13 Echeverri, Aquiles. *El ferrocarril de Antioquia o el despertar de un pueblo*. Medellín: Salesiana; 1974, pp. 17 y ss.

14 Horna, Hernán, *op. cit.*, pp. 24 y ss.

de una charla larga y amistosa, Cisneros subió al puente del barco, donde se mezcló con la gente y disfrutó a su manera, usando la capa del capitán.

En Nueva York encuentra a su esposa, que había salido precautelativamente de Cuba meses antes, ingresa a la junta revolucionaria, obtiene dentro de ella el grado de general y, de acuerdo con sus numerosos escritos, se convierte en el principal proveedor de armas y de voluntarios para los distintos intentos de invasión de la isla por parte de las “patriotas”.

Uno de sus biógrafos, Rafael María Merchán, que lo acompañó como su empleado de confianza, afirma que sobre Cisneros pesaban tres condenas de muerte, lo que no le impidió entrar disfrazado a Cuba en varias de las expediciones que decía haber comandado:¹⁵ “Muchas veces sus compañeros revolucionarios lo creyeron capturado y ejecutado, pero Cisneros siempre aparecía en el último minuto para apaciguar los temores de sus amigos [...]”.

Es posible que Cisneros efectivamente haya desempeñado algún papel importante en la lucha de los rebeldes cubanos contra las autoridades españolas, pero hay un hecho muy dicente que podría indicar que todas estas fantásticas historias no sean más que “cuentos cubanos”.

Hernán Horna nos dice que a Cisneros le fueron confiscadas sus propiedades inmobiliarias, situadas principalmente en La Habana y que cuando en 1869 el gobernador español le propuso a un grupo de insurgentes la devolución de sus bienes si cesaban en la lucha, Cisneros rechazó la oferta. Pero a este acucioso investigador tampoco se le enfrió su fe en Cisneros cuando descubrió en los Datos oficiales referentes a los bienes mandados a embargar en la isla de Cuba, publicados en 1870 en La Habana por la Imprenta del Gobierno y Capitanía General, que allí no aparece el nombre de Francisco Javier.¹⁶ Sin embargo, este se presentará en nuestro país como exiliado, prófugo de tres condenas a muerte, revolucionario contumaz, expropiado por un régimen inicuo, pero alentado por un ardiente patriotismo.

Esta aura mítica, romántica, heroica, apasionada y generosa, facilitó su carrera en el medio aldeano de la Colombia que conquistó en pocos años con los más atrevidos negocios. Sin embargo, ¿hasta dónde llega el patriotismo de Cisneros?

15 *Ibid.*, p. 28.

16 *Ibid.*, p. 32.

En 1872 solicitó la ciudadanía americana, que le fue concedida dos años más tarde, lo que proyectó una sombra de duda sobre la veracidad de los relatos anteriores, porque es difícil compaginar la ardorosa lucha revolucionaria, la entrega de los bienes a la causa, el amargo exilio, la confiscación de las propiedades, las tres sentencias de muerte, etc., para salir de la patria adorada a solicitar la ciudadanía de una potencia que ya buscaba la manera de despojar a España de sus provincias del Caribe para incluirlas en su naciente imperio, como pudo lograrlo con la guerra hispanoamericana, anexando a Puerto Rico y estableciendo sobre Cuba, primero, un protectorado pleno, antes de convertirlo en uno apenas de facto, igualmente sometido.

En Nueva York el inflamado patriota resuelve ejercer la ingeniería para ganarse la vida, porque además acaba de morir su hermano Eduardo, que lo dejó a cargo de su viuda y sus dos hijas, que a partir de entonces lo acompañarán siempre porque nuestro personaje no tuvo descendencia.

Al parecer, en 1870 Cisneros, según nos informa José María Bravo, fue al Cauca a “buscar soldados para reforzar las desmadradas tropas cubanas”. En esta empresa de tan dudosa moralidad conoció a un tal José Antonio Céspedes, con quien nos volveremos a topar.¹⁷

En 1871 hace su primer viaje al Perú, donde tiene la audacia de enfrentarse a Meiggs en una licitación para la construcción de un ferrocarril de 378 kilómetros, pero su propuesta no es siquiera considerada por su incapacidad para presentar pruebas de un suficiente respaldo financiero.^{18, 19}

En 1872 se asocia con otro exiliado cubano, Aniceto García Menocal, pero a pesar de que ofrecen sus servicios en todos los ramos de la ingeniería ferroviaria, no les cae trabajo. Con el más decidido espíritu aventurero, regresa entonces al Perú, en 1873, dejando la familia en la metrópoli. Su gran amigo, Santiago Pérez Triana, nos dice que en los más altos círculos de la altiva sociedad limeña fue muy bien recibido y que se presentó a don Enrique Meiggs, esperando ser llamado a participar como socio en alguno de los proyectos del famoso ingeniero americano, pero el Pizarro gringo obviamente ignoró

17 Bravo Betancur, José María. *Francisco Javier Cisneros*. Medellín: Cámara de Comercio; 2000, p. 40.

18 Horna, Hernán. *op. cit.*, p. 33.

19 Mayor Mora, Alberto, *op. cit.*, p. 25.

al recién llegado, quien estaba en la indigencia, aguantando hambre porque pasaba hasta dos y tres días sin alimento.

La pensión china tenía la ventaja de que uno no corría el riesgo de encontrarse con ninguna persona conocida [...] y los alimentos servidos podrían calificarse con la palabra genérica de “misterio”. Podría ser ratón, gato o conejo, o, con alguna imaginación y buena voluntad, también pollo, cerdo o cordero [...] Ignorar las posibilidades era una bendición.²⁰

Reducido a esos extremos de miseria se ve obligado a acudir humildemente a Meiggs, que lo emplea en labores menores en sus empresas, pagándole 200 pesos oro. Hubiera seguido en Lima si no le llega carta de José Antonio Céspedes, en la que le informa que en un remoto paraje de Colombia unos campesinos están pensando en la construcción de un ferrocarril. Encuentra a Céspedes en Panamá y viajan juntos a Antioquia.

Este es el personaje que, con una mano delante y otra detrás, aparece en Medellín el 4 de febrero de 1874, para salir de allí once días más tarde llevando en su bolsillo el contrato más grande hasta entonces en la historia de Colombia.

Once días para un contrato

Por aquellos años, el Estado Soberano de Antioquia comprende 59 000 kilómetros. Tiene el antiguo Caldas, pero le falta el Urabá. Sus habitantes son 365 974. Su capital merece la siguiente descripción:

Medellín (29 765 habitantes), sobre el río de su nombre, bajo un clima templado y sano, es la capital del Estado. Fue fundada en 1674 en el valle de Medellín, uno de los más pintorescos de la Unión y que está a la altura de 1,541 m. Esta es la capital del rico Estado de Antioquia, tiene varios colegios, un laboratorio químico, dos imprentas, un teatro, una casa de reclusos y un hospital. En la plaza principal tiene una hermosa fuente que provee de agua a toda la población; y en los alrededores varias quintas construidas al estilo europeo.²¹

Santa Fe de Antioquia, 10 205 habitantes; Rionegro, 9155; Sonsón, 11 841; Amagá, 6048; Santa Rosa de Osos, 8130; Amalfí, 6817; y Manizales, 10 562. Nare, 427 habitantes, es “un punto de escala para los vapores que surcan

20 Pérez Triana, Santiago. *Recuerdos de Francisco Javier Cisneros*. Bogotá: El Repertorio Colombiano; 1899.

21 Royo José Manuel. O. cit., p. 149.

el Magdalena”. Será pronto sustituido por el futuro Puerto Berrío, donde comenzará la construcción del ferrocarril.

En la evocadora descripción que hace J. M. Royo del Estado se recalca que sus minas de oro son inagotables y producen más de 4 millones anuales. La agricultura era escasa, lo mismo que la ganadería. Los bosques están llenos de dantas, tejones, lobos de todas las especies, aves graciosas y raras. En algunos ríos, como el Nechí, abundan los peces. El reino vegetal es pródigo. Entre los árboles que dan maderas de construcción se hacen notar el canelo y el hediondo, porque el leño de estas plantas es incorruptible en el agua. Revisando los presupuestos del Estado observamos que los ingresos superan escasamente los 800 000 pesos anuales.

Más o menos el 60 % de los ingresos procede de la venta de licores; y un 25 %, del impuesto sobre la introducción y consumo de mercancías. Sigue una larga lista de rentas de mínimo rendimiento: tabaco, degüello, censos, alquileres, correos, telégrafos, registro, papel timbrado, imprenta, Casa de Moneda, etc.

Pronto el primer renglón de gastos, unos 100 000 pesos anuales, será para girar al ferrocarril. Otros 60 000 o 70 000 para atender la deuda pública. El resto se va en sueldos para el Poder Legislativo, el Ejecutivo, los jueces, los prefectos, los jefes municipales, el presidio, los policías (un comandante, seis capitanes y 250 gendarmes); el Colegio del Estado (36 000 pesos), las escuelas (17 000 pesos), los hospitales, el manicomio y el hospicio se reparten 16 000 pesos. Siguiendo nuestra costumbre advertimos que los ingresos del Estado Soberano de Antioquia en dólares actuales se acercan a los 14 millones que, sin embargo, solamente alcanzan para el funcionamiento muy precario de un gobierno primitivo, como puede juzgarse por el hecho de que apenas hay 186 escuelas con 11 000 estudiantes. El gran hombre es don Pedro Justo Berrío, que gobernará desde 1864 hasta 1873.

No es este el espacio para tratar de la obra de ese gobernante que supo, a pesar de ser conservador, convivir pacíficamente con el gobierno central, radical y masónico, ahorrando a su Estado la rutinaria participación en las guerras civiles de esos años. En 1871 funda la Universidad de Antioquia, que va a dirigir después de retirarse de la presidencia del Estado, hasta su muerte en 1875.

Berrío ordenó la construcción del camino carretero entre Medellín y el Magdalena en 1871, siguiendo el trazado del ingeniero americano Griffin, por Copacabana, Girardota, Barbosa, Santo Domingo y Yolombó. Lo dejó terminado hasta Barbosa. Aunque pensó entonces en el ferrocarril, “no lo acometió por estimar su valor demasiado alto para el Tesoro”.²²

Los sucesores de Berrío que están considerando un ferrocarril entre Medellín y el río Magdalena eran unos patriarcas que, en su mayoría, ni siquiera habían ido a Bogotá. El presidente del Estado, Recaredo de Villa, era un comerciante, vendedor de calamacos, sarasas, coletas, cintas, balacas y encajes:

Llega, pues, Cisneros en compañía del señor Céspedes, quien era por entonces agente de negocios en el pueblo de Colón y estaba relacionado con los hombres del gobierno. El señor de Villa, que era hombre de negocios y de sociedad, alcanzó a distinguir pronto en el señor Cisneros al hombre capaz, al varón fuerte, digno de confianza y a la altura de la empresa que se quería acometer, el Ferrocarril de Antioquia, de modo que prontamente se firmó el contrato, el día 14 de febrero de 1874.²³

¡Y qué contrato! Como el romano, nuestro aventurero debió pensar: *Vini, vidi, vinci*, porque con la ayuda de su patrocinador, Céspedes, solo necesitó once días para seducir, avasallar, dominar, encantar y hacer firmar un convenio, obviamente redactado por él mismo, que solamente produjo desastres para las finanzas del Estado y luego del departamento.

Y no podía ser de otra manera, si tenemos en cuenta la ignorancia de los inocentes rústicos que negociaron con un forastero, hombre de mundo de avasalladora personalidad y límpidos ojos azules, sin que se les pasase por la mente que teníamos, por ejemplo, un cónsul en Nueva York que podía ubicar varios proponentes, o que debía mandarse un propio a La Habana para conocer la verdadera historia de quien se presentaba como revolucionario perseguido y condenado a muerte.

El penúltimo artículo del contrato debe ser considerado antes que los demás porque da la clave de “la negociación”:

Artículo XLV. Aunque Cisneros ha ofrecido al Gobierno del Estado una garantía personal para asegurar el resultado o buen éxito del contrato relacionado por los precedentes

22 Duque Betancur, Francisco. *Historia de Antioquia*. Medellín: Gobernación de Antioquia; 1974, p. 799.

23 *Ibid.*, p. 805.

artículos, esto no obstante, el Gobierno, confiando, como confía, con sobra de razón, en la elevación de carácter de aquel señor y en la honorabilidad de sus precedentes, se conforma con la seguridad que resulta de las estipulaciones que constan en el presente acto, y rehúsa la garantía que ofrece el concesionario.

Estampadas las firmas y protocolizado con escritura pública, Cisneros respondió con estas elevadas y socarronas palabras: “Prodúzcame o no utilidad, eso en nada influirá en mi ánimo: hecho el contrato, mi honor está empeñado en su cumplimiento; y doblemente empeñado, porque ustedes, demasiado entendidos en negocios, han sabido no exigirme fianza para afianzarme más”.²⁴

A continuación, Cisneros nombra como su representante en Medellín al “prestante” caballero don Juan de S. Martínez. Al día siguiente parte para Nueva York y Londres en busca de fondos para la empresa, con 12 000 pesos de doña Mercedes Córdoba de Jaramillo, que le acababa de conseguir precisamente el señor Martínez, administrador de los bienes de dicha señora:

No conozco personalmente al señor Cisneros —dijo doña Mercedes a Martínez—, pero me basta que usted me lo recomiende y que ese dinero vaya a servir a la obra del Ferrocarril de Antioquia, para facilitarlo con el mayor gusto. Por consiguiente puede usted entregar al señor Cisneros, en calidad de préstamo, sin intereses, los 12 000 pesos²⁵ que tengo depositados en usted.²⁶

Hoy veríamos en la sabrosa narración anterior un completo desfile de delitos: prevaricato, favorecimiento, autopréstamo y hasta estafa, pero todos felices por “servir la obra del ferrocarril”.

El contrato del Ferrocarril de Antioquia

En mi colección personal reposa uno de los pocos ejemplares auténticos que quedan del contrato de febrero 14 de 1874, suscrito por Marco Aurelio Arango en representación del Estado y Francisco Javier Cisneros.²⁷ Afortunadamente ese documento es ahora de muy fácil consulta, por haberse

24 Bravo Betancur, José María, *op. cit.*, p. 41, transcribe las declaraciones de Cisneros para *El Heraldo*, de Medellín, n.º 217.

25 Esos 12 000 pesos equivalen a 217 000 dólares de 2007.

26 Bravo Betancur, José María, *op. cit.*, p. 47.

27 Contrato aprobado ese mismo día por el presidente del Estado, Recaredo de Villa; el Secretario Delegatario, Abraham García, y el Secretario de Hacienda, Luis M. Mejía Álvarez.

transcrito en su integridad en el libro de José María Bravo Betancur, donde también se encuentra el contrato adicional y reformativo de enero 27 de 1875, aprobado por el mismo de Villa y sus secretarios, que mejora las condiciones ya demasiado liberales del primero.

No vamos a hacer un análisis exhaustivo de los 46 artículos del primer contrato, ni de los 22 del adicional, pero nos proponemos, sin embargo, familiarizar al lector con esa contratación, si aspira a entender la historia ferroviaria de Colombia, antes de la Ley 104 de 1892 y de la creación del Ministerio de Obras Públicas, en 1905.

Pues bien, por el primer artículo se le concede el privilegio para construir un ferrocarril de trocha angosta, de Puerto Berrío a Aguas Claras, en Barbosa. El concesionario hará el trazado por donde fuere más conveniente. El artículo III indica, correctamente, que la inclinación de los gradientes no deberá pasar del 4 %, pero que en casos excepcionales podrá llegar hasta el 6 %, y que el menor radio de las curvas será de 70 m. El artículo IV se refiere a las especificaciones, pero estas son muy vagas:

El camino deberá ser debidamente sólido [sic] (...) El camino será balastado en los puntos donde sea necesario, y en donde no, los espacios entre los durmientes deberán ser rellenados hasta cubrirlos [...] Los rieles serán de primera calidad y su peso no será menor de 14,5 k por m [...] Los durmientes serán de maderas finas y durables [...] colocados a distancia de 0,75 m [...] El material rodante será el requerido [...] Cuando se abra al servicio tendrá por lo menos dos locomotoras y treinta carros [...] Los carros de pasajeros serán sólidos, decentes, cómodos, seguros [...] Las locomotoras deben arrastrar en esas pendientes, por lo menos, 80 toneladas (incluyendo su peso) y con una velocidad de 30 km/hora (en el convenio adicional se reduce la velocidad a 15 km/hora, sin modificarle la subvención acordada inicialmente).

El artículo V establece que los trabajos se inician dentro de los nueve meses de firmado el contrato. En los dos primeros años se harán 15 kilómetros anuales; y en los siguientes, como mínimo 24 kilómetros por año, porque el ferrocarril deberá estar terminado en ocho años (quiere decir que el ferrocarril tendrá 174 kilómetros entre Berrío y Barbosa). El artículo VII compromete al Estado a obtener del gobierno nacional la cesión de 100 000 hectáreas de baldíos, la exención de impuestos y del servicio militar a los empleados. Además, autoriza al concesionario a instalar y explotar muelles en Puerto Berrío [...].

Los artículos VIII, IX y X disponen que el concesionario pueda tomar gratuitamente los terrenos de propiedad del Estado que necesite y todos los materiales que requiera, y se le exime de toda contribución al Estado y los municipios durante cincuenta y cinco años, que es la duración del privilegio.

El artículo XVII impide durante treinta años que cualquier otra persona pueda hacer otro ferrocarril o cable al río Magdalena.

El artículo XIX pone a disposición del concesionario todos los edificios del Estado que se encuentren en el trayecto, pero deberá devolverlos en perfectas condiciones (en el contrato adicional se le quita esa obligación y no tiene que devolverlos si se han destruido por el uso natural). El artículo XXII determina que por cada kilómetro de carrilera que sea terminado a satisfacción, el concesionario recibirá la cantidad de 11 000 pesos en monedas de oro o plata legítimos, legales y corrientes.

El artículo XXIII indica que la contribución del Estado no pasará de dos millones de pesos (lo que quiere decir que cuando estén listos los 174 kilómetros, el Estado habrá desembolsado 1 914 000 por subvenciones). El XXIV dice que, a cambio de esa subvención, el Estado se hará a la tercera parte de la empresa.

El XXV dice que el Estado tendrá derecho a la tercera parte de los productos líquidos, pero a continuación el XXVI establece una fórmula para que durante los cincuenta y cinco años de duración del contrato el Estado ceda al señor Cisneros o a sus cesionarios las dos terceras partes de lo que le toca.²⁸

Después de fijar las tarifas, el contrato prevé, en su artículo XXXIII, que al cabo de los cincuenta y cinco años todo el material rodante deberá revertir al Estado en buenas condiciones. El Estado tiene derecho a la inspección de libros y contabilidades, y por el artículo XXXVI se reserva el derecho a comprar las dos terceras partes del concesionario por cuatro millones a los veinte años, o por 2 300 000 a los treinta años, o por 1 500 000 a los cuarenta.

Los últimos artículos prevén que no pueda transportarse fuerza armada sin permiso del Gobierno. La incorporación del trayecto Aguas Claras-Medellín podrá hacerse más tarde en las mismas condiciones del contrato inicial. Las controversias serán decididas por el Tribunal Superior del Estado, sin que

28 Como quien dice, borrar con el codo lo que se escribió con la mano.

procedan arbitramentos internacionales y se le concede al concesionario el plazo de un año (que luego le prorrogaron a dos) para que establezca el domicilio de la compañía en Medellín, Nueva York o Londres.

En el artículo IX del contrato adicional se llega a decir que los 11 000 pesos de la subvención kilométrica no pueden ser controvertidos, sea cual sea el costo real de la obra. El XIX le autoriza a hipotecar inclusive aun en perjuicio de las obligaciones a favor del Estado. Y en el XX se declara que, en caso de fallecer Cisneros, la concesión pasa al señor José Antonio Céspedes.

De la lectura de ambos contratos queda la impresión de que los señores del gobierno creyeron que con dos millones de pesos, desembolsados a lo largo de ocho años, aseguraban el enlace con el Magdalena, quedando con la tercera parte de las acciones de una compañía con despejado futuro.

Si Cisneros hubiera construido el ferrocarril en esas condiciones y en ese lapso, este hubiera sido una obra capaz de impulsar el rápido desarrollo de la región; y su costo, a pesar de la penuria del Estado, hubiera sido razonable. Los exorbitantes estímulos en materia de baldíos, impuestos, edificios y rebaja de especificaciones se hubieran justificado.

No obstante, y a pesar de su inexperiencia, Cisneros no podía ignorar que era imposible construirlo dentro de ese plazo, y menos siguiendo el trazado escogido con la mayor premura.

Además, las cláusulas económicas, increíblemente ventajosas para el concesionario, van a sentar un precedente funesto porque serán replicadas (o mejoradas) en las siguientes ferrovías, que el mismo personaje va pronto a contratar con otros funcionarios igualmente impreparados en el asunto; y en los caminos de hierro que otros aventureros, americanos e ingleses, van a contratar en otras regiones del país en los siguientes años.

El Ferrocarril de Nunca Jamás

Se despide, pues, Cisneros de Medellín, rumbo a Nueva York y Londres, ciudades donde se propone levantar los fondos requeridos para el Ferrocarril de Antioquia.

En los veinticuatro años que separan la firma de su primer contrato en Medellín y su muerte, el empresario permanecerá en Colombia, aunque con

alguna frecuencia viajará a la capital británica donde hará contactos con especuladores dispuestos a confiarle algunos capitales para sus empresas, o que se asociarán a ellas, especialmente los señores Benson y los de Stephenson Clarke. Sin embargo, no está muy claro que en esta primera ocasión hubiera tenido que ir más lejos de Nueva York, donde vivía su familia porque allí, según Horna, captaría 300 000 dólares de exiliados cubanos y de otros capitalistas norteamericanos.²⁹

Lo que no puede desconocerse, en honor de Cisneros, es que nunca defraudó a las personas naturales ni a los socios que le confiaron dineros.

Esos 300 000 dólares de 1874 equivalen a 5 400 000 dólares actuales, suma que no se asocia con las capacidades de las gentes exiliadas. Y desde luego, más que suficiente para avanzar en la construcción del ferrocarril, que su concesionario presentaba como la obra que desencadenaría el desarrollo económico inmediato de una región que poseía inmensas regiones naturales y un pueblo trabajador, informando a los interesados en colocar dinero que en cuatro años podría concluir la obra.³⁰

Desde luego, esas manifestaciones no pasan de ser aspavientos de quien está captando ahorro, porque el Ferrocarril de Antioquia será el de Nunca Jamás. Lo más probable es que esos 300 000 dólares, en caso de haber sido realmente captados, no se hubieran empleado en el ferrocarril, porque durante los once años que Cisneros estuvo al frente de la obra nunca le faltó dinero procedente del Tesoro, que, como veremos más adelante, no fue escaso en relación al lentísimo avance de la ferrovía.

Por su parte, el Estado de Antioquia acudió al Congreso de la Unión para obtener los baldíos y las exenciones tributarias prometidas a Cisneros y obtuvo la expedición de la Ley 18 de 1874 que, además, concedía un auxilio nacional de 1 000 000, pagadero en contados anuales de 100 000 pesos para ser entregados al Estado de Antioquia,³¹ el cual pasó esa suma religiosamente a Cisneros por cuenta de la subvención de 11 000 pesos por kilómetro terminado.

29 Horna, Hernán, *op. cit.*, p. 93.

30 Declaraciones de Cisneros a *El Heraldo*, de Bogotá; junio 1.º de 1874, en Horna, Hernán, *op. cit.*, p. 93.

31 Esos 100 000 pesos anuales equivalen a 1 809 000 dólares actuales.

Se suponía que esa suma no alcanzaba para cubrir los gastos de la construcción, porque apenas era una “subvención”, pero hay motivos para pensar que lo poco que Cisneros construyó costó menos de lo que recibió como subsidio, ya que entregó 47 kilómetros, que le daban derecho a 517 000 pesos; recibió en cambio 678 000 durante esos años. Pero antes de llegar a este punto, debemos hablar del trazado de la línea y de su consiguiente perfil.

Antioquia, casi en la totalidad de sus tierras planas, estaba cubierta por selva húmeda tropical, virgen, prístina, ardiente, pantanosa. Su orografía era poco conocida, pero se acababa de recibir un estudio del ingeniero Griffin sobre el posible camino al Magdalena.

Desde luego, no es lo mismo hacer un camino de herradura que un ferrocarril, así sea “un juguete de ferrocarril”, como ya empezaban a llamar al de Cisneros personajes como don Pascual Uribe, que no se dejaron seducir por la altisonancia del cubano y el juego de los espejitos.

Buena parte del éxito de Cisneros se debió a lo que Alberto Mayor Mora ha denominado “la fabricación de la imagen del héroe”. En el capítulo final de su ensayo, observamos los mecanismos de los que se valía el audaz empresario para crearse una imagen mítica, con sus escritos “autobiográficos”, sus periodistas a sueldo, sus panegiristas de nómina, sus políticos, sus folletos...³²

No vamos a abusar del espacio, recogiendo las anécdotas sobre su valentía, desprecio del peligro, delicada galantería. Circulaba la historia de que, para aleccionar a sus peones, temerosos de pasar un caño frecuentado por tiburones, lo había atravesado a nado para traer él mismo un bote. También se contaba que había vencido la disentería yéndose a trabajar porque “no podía morir sin terminar el Ferrocarril de Antioquia”.³³

Pero la primera leyenda fue la referente al trazado del ferrocarril. Aquiles Echeverri la narra a lo largo de trece terribles jornadas de Cisneros avanzando con ocho peones en la selva virgen, emulando la hazaña de Jiménez de Quesada, picados por bichos, escasos primero y luego sin comida, hasta que precisamente el último día Arteaga, que venía con fiebre y ya cadavérico,

32 Mayor Mora, Alberto, *op. cit.*, pp. 69 y ss.

33 Leyenda que tiene una variante: Permítame la ropa —dice a su criado— porque estoy invitado a comer esta noche en casa del general Mosquera.

les dice: “Pueden irse, yo me siento morir, ya saben dónde quedo”. Cisneros contestó: “No podemos dejarlo; yo le llevo el morral y los demás lo llevan de la mano porque o salimos todos o morimos todos”.³⁴

Desde luego, y como en todas las narraciones infantiles, al poco rato oyen ruidos. ¡Es la barca! ¡Están a salvo! Pues bien, la narración es edificante, pero no corresponde a las circunstancias que acompañan el trazado de una ferrovía, aun en esos tiempos.

Cisneros estaba, de acuerdo al contrato, facultado para determinar el trazado sin consultar con nadie. Debía escoger entre el camino tradicional de Medellín al Magdalena, por Nare, bien conocido y en general sobre terrenos calcáreos, o el de Medellín a Remolino Grande, desde entonces Puerto Berrío, que acababa de explorar Griffin. Este último atravesaba tupidas selvas y exigía superar la cima de La Quebra, cosa que a nuestro empírico constructor se le hacía posible ascendiendo por pendientes del 6 %.

Desde luego, por desconocimiento del territorio, nadie consideró entonces la posibilidad de avanzar siguiendo el Porce hasta algo más al norte de Anorí y torcer de allí en línea recta hasta Yondó, lo que hubiera ahorrado inmensos esfuerzos (aunque la línea hubiera sido unos 80 kilómetros más larga), permitiendo mayor velocidad y ahorrando el túnel, como observó hacia 1921 E. S. Bell, del Departamento de Comercio de los Estados Unidos.³⁵

La otra circunstancia que haría imposible la realización del ferrocarril dentro de los ocho años previstos era la impreparación y escasez de mano de obra. No me refiero al personal técnico, inexistente en Colombia por aquellos años, y que fue suplido con ingenieros americanos y cubanos principalmente, calificados con excesiva generosidad de “*staff* técnico ejecutivo de lujo” por Mayor Mora.³⁶

34 Echeverri, Aquiles, *op. cit.*, p. 92.

35 Nicholls, Iván. *El transporte en Colombia entre 1922 y 1946* (copia en mimeógrafo). Bogotá: Banco de la República; 1999. Probablemente, el señor Bell fue influido por la opinión de Alejandro López I. C. en el sentido de que era mejor alternativa construir el ferrocarril siguiendo los valles del Porce y el Nus que perforar el túnel de La Quebra que él mismo había propuesto. Sobre este asunto, véase Arias de Greiff, Gustavo. *La segunda mula de hierro*, *op. cit.*, p. 71.

36 Mayor Mora, Alberto, *op. cit.*, pp. 47 y ss.

Los principales lugartenientes del cubano fueron Rafael María Merchán, Ernesto Luaces, Vicente Marquetti, Juan F. Pérez y Manuel F. Díaz (de quienes dijo que “eran, como él, egresados de Troy y compañeros revolucionarios”), y Denning J. Thayer, C. P. Yeatman, John B. Dougherty y M. C. Conwell, quienes trabajarían en sus diferentes empresas.

Estos señores ciertamente no serían los más cotizados en los Estados Unidos, cuyo *boom* ferroviario daba empleo a todos los técnicos, capataces e ingenieros, ni los más capaces; de tal manera que podemos considerarlo apenas como gente idónea para la construcción de pequeños ferrocarriles de trocha angosta, que habrían de avanzar al ritmo del cuentagotas financiero que podía ofrecer Colombia y del que se esperaba, con astucia, el mayor provecho. En aquellas obras, que se realizaban sin maquinaria y apenas con pólvora³⁷ para fragmentar rocas, la limitante mayor residía en la mano de obra.

La Antioquia campesina no conocía el desempleo. En una comarca tenuemente poblada era difícil convencer a los jóvenes para que se fuesen a trabajar a los más insalubres climas por un exiguo salario. Por lo pronto se echó mano de los presidiarios, pero no eran muchos y su falta de motivación pronto convenció a Cisneros de la conveniencia de traer *coolies* chinos, como en el Oeste americano, idea que no prosperó. Finalmente se trajeron algunos italianos de Nueva York, 176 al parecer.³⁸ Lo cierto es que nunca se dispuso de más de 600 peones en la línea.

Años más tarde, en 1895, el ingeniero Manuel H. Peña, explica en carta al doctor Fernando Vélez los requerimientos de mano de obra para terminar el ferrocarril en cuatro años:

No creo que un peón nuestro cave y transporte más de una yarda cúbica de tierra por día [...] no pueden estimarse más de 250 días hábiles por año [...] de modo que hubiera sido menester poner 5000 peones desde el primer día para atender el movimiento de tierras y no menos de 2000 para las demás exigencias del trabajo [...] y suponiendo solo un 25 % de bajas por enfermedad, que no es mucho en ese clima, serían necesarios 10 000.³⁹

37 Por las frecuentes guerras civiles, los fabricantes de dinamita no despachaban este producto a Colombia.

38 Horna, Hernán, *op. cit.*, pp. 95-106.

39 Vélez Fernando. *Alegato ante el Tribunal de Arbitramento sobre el Ferrocarril de Antioquia*. Bogotá: Imprenta Nacional; 1895, p. 136.

Lo que expresó el ingeniero Peña dentro del litigio con los sucesores de Cisneros, Punchard, McTaggart, Lowther & Co, era cierto desde el principio, porque nunca la construcción avanzaba al ritmo previsto en el contrato, sino que lo hacía al ritmo de los fondos públicos puestos a disposición del concesionario.

¡Que pase el aserrador!

Por esa razón, Cisneros empezó a solicitar prórrogas y modificaciones al contrato, que siempre le eran otorgadas, alejando cada vez más la terminación de la ferrovía.

Rescisión del contrato con Cisneros

Otra de las ideas recibidas que debemos descartar es la de la presencia de Cisneros al frente de los trabajos del Ferrocarril de Antioquia, porque desde 1877 organizó la compañía de navegación que llevó su nombre empleando algún capital de los señores Stephenson & Clarke, de Londres.

El hombre que tres años antes vivía en una infecta pensión china en Lima, estaba ahora en capacidad de establecer una compañía naviera. “Cisneros informa que el primero de sus dos vapores [...] le costó 50 000 pesos y que le dejaba utilidades de 10 809 pesos al año [...] es evidente que con una moneda sin inflación era un buen negocio [...] por eso tenía en camino su segundo vapor, el general Trujillo, y pensaba traer otros más”.⁴⁰

Muy merecido el homenaje al general Julián Trujillo por parte de Cisneros, porque este militar en 1876 obtuvo la victoria de Los Chancos, cuyo resultado adverso a los conservadores significó la ocupación militar de Antioquia. Allí el general asumió la Jefatura Civil y Militar y, deslumbrado con la carrilera, permitió que Cisneros se uniese al carro de su triunfo.

Al comenzar el año 1878, antes de ser elegido presidente de los Estados Unidos de Colombia el siguiente 1.º de abril, Trujillo regresó al Cauca, donde encontró que acababa de adjudicarse la construcción del ferrocarril entre Buenaventura y Cali al gringo David R. Smith. Trujillo, al fin y al cabo heredero político de Mosquera, simplemente ordenó despojar al americano del

40 Poveda Ramos, Gabriel, *Op. cit.*, p. 130.

contrato y otorgárselo al cubano, quien comentó: “Yo no busco los negocios, los negocios me buscan a mí”.

La afirmación anterior se confirmó con el otorgamiento por parte de Trujillo, ya como presidente, del monopolio del correo en el Magdalena a la flota de Cisneros el mismo año de 1878. En 1881 los negocios siguieron buscándolo, porque don Rafael María Merchán, su principal colaborador, había logrado convertirse en íntimo amigo de Rafael Núñez, haciéndole cambiar de opinión sobre su patrono.⁴¹ Entonces el Gobierno nacional prácticamente “lo obligó” a encargarse de los ferrocarriles de La Dorada y Girardot.

Si consideramos las pésimas comunicaciones de la época y los frecuentes viajes al exterior, el magnate tenía que delegar en su ya numeroso *staff* el desarrollo de los trabajos, mientras él se ocupaba de las finanzas.

Como la carrilera no avanzaba, cuatro años después de firmado el contrato inicial, la Ley 30 de 1878 del Estado de Antioquia autorizó la reforma o la rescisión de los contratos con Cisneros.

Con esas autorizaciones se celebraron nuevos convenios, en agosto de 1879, y luego, en mayo de 1882, se recopilaron todos los acuerdos para ampliar hasta diciembre de 1894 el término para la finalización del ferrocarril.

Así que en 1885, once años después de firmar el primer contrato, el Ferrocarril de Antioquia llevaba 47 kilómetros desde Puerto Berrío hasta Pavas, y era evidente que nunca se terminaría dentro del nuevo plazo estipulado.

Por lo tanto, Cisneros, después de algún forcejeo, obtuvo la rescisión en 1885. En la liquidación se estableció que su empresa había recibido en once años 678 769,90 pesos. Las obras y el equipo se avaluaron en 1 222 449.

En consecuencia, se reconoció a favor del concesionario la suma de 543 667,94. En las diferentes obras consultadas, se consigna esa suma sin el menor asombro. Pero ¿cómo es posible que se aceptase el avalúo de más de un millón doscientos mil y pico de pesos por lo que entregó el cubano?

41 Dos años antes, en carta a Luis Carlos Rico, el futuro regenerador escribió: Abran mucho el ojo con Cisneros. “Estoy seguro de que introduce rifles para los Radicales con pretexto de suministros náuticos. Aquí en Cartagena me quiso embaucar en 40 000 pesos (en asuntos del Canal del Dique) contra unos billetes espurios de banco de Nueva York”. Véase: Horna, Hernán, *op. cit.*, p. 180.

Un gran conocedor actual de nuestra historia ferroviaria, el ingeniero Gustavo Arias de Greiff, nos cuenta lo que se encontró después de esa sorprendente liquidación, citando las fuentes. En su informe de 1888 el secretario de Hacienda de Antioquia, Guillermo Restrepo Uribe dice:

Para colmo de la desesperación, en los momentos más supremos, cuando el país agonizaba entre los horrores de una guerra civil, cuando no se disponía ni de tiempo ni de calma para discutir y encarrilar convenientemente tan grandes intereses, ni [para] consultar los muchos antecedentes de la empresa, el concesionario tocó a nuestras puertas con exageradas pretensiones, una de ellas la rescisión de un contrato que, en la opinión general, él no había cumplido.⁴²

El ingeniero Carlos Cock fue uno de los que trabajaron en el ferrocarril al irse Cisneros. Años más tarde, en 1904, siendo ya superintendente del Ferrocarril de Antioquia, informa al Secretario de Hacienda:

La parte entre Puerto Berrío y Pavas, construida por el señor F. J. Cisneros [...] quedó con malas especificaciones de calidad porque a él económicamente le convenía dar carácter de provisional al trabajo que ejecutaba. Las administraciones que le sucedieron reemplazaron los puentes de madera por otros de hierro y cambiaron los rieles de 30 libras por yarda por rieles de acero de mayor peso [...] las fortísimas pendientes que por trechos se localizaron en el ascenso al Nus, no solo limitan el número de vehículos arrastrables por una locomotora a menos de la mitad de lo que es capaz de llevar en el resto de la línea, sino que condenaron el tráfico a desastres periódicos por deterioros inevitables [...] en la vía no se usó balasto [...] la falta de este elemento ha determinado un realce continuo de las líneas para evitar que se hundan en las ciénagas [...] trabajo en el que se han consumido valores suficientes, si se hubieran invertido con cordura, para hacer que el ferrocarril tuviera no solo condiciones aceptables, sino una extensión doble de la que se explota [...].⁴³

El avalúo aceptado para la rescisión implica un costo promedio de 26 000 pesos por kilómetro, pero la conclusión inescapable es que Cisneros construyó el desastre que dejó, sin aportar un solo peso.

Únicamente utilizó los 679 000 recibidos del fisco. Construir sin balastar, sacando madera de los baldíos, cobrando obras provisionales como definitivas,⁴⁴

42 Arias de Greiff, Gustavo, *op. cit.*, p. 56.

43 *Ibid.*, p. 55.

44 Hablando de las diferencias entre los señores Mason (concesionarios del ferrocarril del Cauca después de la rescisión del contrato de Cisneros) y la nación, Julián Uribe Uribe, ingeniero al servicio de ese ferrocarril, afirma: “Una deuda de gratitud sí tenemos con los Mason, y es la de haber impulsado en el ferrocarril las obras de arte de carácter

poniendo en servicio locomotoras de 7 toneladas en vez de 22 y rieles de hierro en vez de acero, no debe ser muy costoso. ¡Y sobra plata para poner a funcionar una naviera! Salió pues muy bien librado el “ingeniero”, apenas con 500 000 pesos, porque devolvió los baldíos que no habían atraído a los inmigrantes que iban a comprar las tierras de su famosa sociedad de colonización.

El gobierno de la Unión le debía al de Antioquia 420 000 pesos, que durante la guerra anterior le habían obligado a entregar al primero para gastos militares. Estos estaban representados en una libranza que, como la tesorería nacional era muy mala paga, Cisneros aceptó por 350 000 pesos. Para completar su medio millón, recibió 35 000 en efectivo y bonos del Estado de Antioquia por 115 000 pesos.

Como en 1884 la tasa de cambio era de 0,806, esos 500 000 pesos representan 403 000 dólares, cuyo valor presente es de 11 223 120 dólares. Y, ¿qué hizo con la libranza?

Como la opinión pública en ese momento le era muy adversa, su amigo, Carlos Uribe, “compró” el ferrocarril de Sabanilla por 600 000 pesos. Parte del pago lo hizo con esa libranza que le había sido endosada por Cisneros, y que fue aceptada por el Gobierno por su valor facial.⁴⁵ Para el resto obtuvo generoso plazo.

Tres meses más tarde, Uribe, carlanchín de Cisneros, le traspasó un ferrocarril, que le había costado 835 299 pesos a la nación, por el mismo valor negociado con el gobierno de Bogotá. ¡Y ese ferrocarril sí daba plata!, como vimos al narrar su historia, anunciando el gran golpe de que iba a ser objeto.

El comentario de Alberto Mayor Mora es lapidario: “Cisneros enseñó cómo hacerse entregar concesiones y privilegios, por una parte, y cómo hacerse indemnizar por incumplimientos, por otra”.⁴⁶

permanente, rompiendo para siempre con el pernicioso de las provisionales, implantado por el señor Cisneros y practicado después por los que tuvieron ingerencia en el ferrocarril [...] es posible que sin el ejemplo de los Mason [...] todavía estuviésemos haciendo puentes y alcantarillas inverosímiles con maderas de mala calidad”. V. Uribe Uribe, Julián. *Memorias*. Bogotá: Banco de la República; 1994, p. 507.

45 Ortega, Alfredo, *op. cit.*, p. 260.

46 Mayor Mora, Alberto, *op. cit.*, p. 33.

Los otros tres del cubano

Hemos dedicado largo espacio a las aventuras de Francisco Javier Cisneros porque en Colombia, contra todas las evidencias que lo incriminan, ha prosperado su leyenda. Su figura dominó el desarrollo del transporte a finales del siglo XIX, y parte muy considerable de nuestras frustraciones en este ramo tiene su origen en sus desaciertos y malversaciones.

Relatando la historia de sus ferrocarriles podremos ahorrar al lector la prolija narración de las irregularidades que se presentaron en tantos otros, de los cuales haremos apenas una relación sucinta.

Aunque Cisneros falleció en 1898, en Washington, cuando ya estaba bien reconocida su posición a favor de la anexión de Cuba a los Estados Unidos, solamente en 1907 se dictó la Ley 34 de ese año, que ordenó hubiese una “estación Cisneros” en cada uno de los ferrocarriles que abandonó y arruinó: los de Antioquia, Cauca y Girardot. Y como si este homenaje fuera pequeño, los contribuyentes debieron también sufragar el magnífico bronce de Marco Tobón Mejía en la plaza que lleva su nombre, la más importante de Medellín, junto a la bella estación del Ferrocarril de Antioquia, del arquitecto Ricardo Olano.

Las historias de sus otras empresas replican la del Ferrocarril de Antioquia. El del Cauca se originó en la compañía para la construcción del camino carretero de Cali a Buenaventura, pero esta fracasó en varios intentos para financiar la construcción del camino de hierro.

El 2 de febrero de 1879, después de la anómala revocación del contrato de Smith, Cisneros, ya empresario ferroviario y naviero, se compromete a concluir un ferrocarril de trocha angosta entre el Pacífico y Cali, de 138 kilómetros. El costo sería de seis millones de pesos. La mitad del capital sería suscrita por el Gobierno nacional. El resto por el Estado del Cauca, a razón de 200 000 pesos anuales. Además de recibir las acciones del Estado en el camino carretero y el privilegio para la navegación en el río Cauca, el concesionario obtiene 200 000 hectáreas de baldíos y el privilegio para la construcción del futuro ferrocarril entre Cali y Medellín. El empresario disfrutaría del ferrocarril durante sesenta años, pero debía terminarlo en seis, contados a partir de la firma del contrato.

Lo primero que observamos es que el costo promedio por kilómetro se fija en 43 478 pesos, cuando Cisneros venía construyendo en Antioquia a menos de 11 000 pesos por kilómetro. Es verdad que la selva entre Buenaventura y la población de Córdoba era tan tupida y húmeda como la chocoana y que el río y los desfiladeros del Dagua constituían formidables obstáculos; al fin de cuentas no eran más difíciles que las selvas antioqueñas y el paso de La Quebra, pero el libreto se iba perfeccionando con la experiencia anterior.

En el proyecto participaba la firma inglesa Benson & Co. Para tranquilidad de los inversionistas, algunos de los cuales eran colombianos,⁴⁷ el Gobierno pignoró el 50 % de los ingresos de las aduanas de Tumaco y Buenaventura para garantizar el pago de los aportes.

En junio de 1882 había terminado apenas los primeros 20 kilómetros, menos de siete por año, lo que ocasionó que en Cali se formase un grupo de críticos del ingeniero que lo acusaban abiertamente de mafioso, sobornador y estafador, opinando que a ese paso el ferrocarril nunca se concluiría y que era demasiado costoso para la economía regional.⁴⁸

Para agravar la situación, los muelles que acondicionó en Buenaventura fueron rechazados por los armadores extranjeros, tema del cual nos ocuparemos cuando tratemos de los puertos. El año siguiente tendió otros 7 kilómetros de rieles antes de obtener su ansiada rescisión.

La liquidación que obtuvo allí es todavía más sorprendente que la de Antioquia, porque en menos de seis años el contratista había recibido del Tesoro 1 244 995 pesos, lo que significa que el kilómetro ya le costaba al gobierno 46 110 pesos.

Lo hecho hasta entonces fue avaluado en 1 780 882 pesos, es decir, a 65 925 pesos/km, lo que nos transporta a una región estratosférica, que superaba ampliamente todos los costos internacionales, como veremos muy pronto.^{49,50}

47 Camacho Roldán & Cía., Tamayo & Cía., J. & E. Cortés, Eugenio González. En Horna Hernán, *op. cit.*

48 *Ibid.*, p. 47.

49 Especialmente Rufino Gutiérrez, Julio Mallarino, Estanislao Navia y el periódico *El Conservador*.

50 Ortega, Alfredo, *op. cit.*, pp. 465-466.

Con cuánta razón Alfredo Ortega sentenció, al comienzo de su libro fundamental, que no se trataba de hacer ferrocarriles, sino de suscribir contratos. A Cisneros le pagaron la diferencia de 535 887 pesos en 1884, pero devolvió títulos sobre 190 000 hectáreas de baldíos apenas en 1896. Sobre los 10 000 faltantes hubo investigaciones judiciales que, como de costumbre, no concluyeron.

Diez años después de haber llegado de Lima, Francisco Javier Cisneros es indudablemente el hombre más rico de Colombia. Su patrimonio ronda los 20 millones de dólares actuales. Dentro de una economía tan pequeña, incipiente y precaria como era la del país en aquellos años, comparados con él, los demás hombres de negocios de Colombia eran como los liliputienses frente a Gulliver.

El ferrocarril de La Dorada a Honda respondía a la necesidad de obviar el salto de Honda, los rápidos de esa parte del Magdalena y los largos meses de sequía, con el fin de asegurar el flujo continuo de mercancías de importación destinadas a Bogotá y de los cargamentos de café que empezaban a tomar la ruta de la exportación.

Era, pues, un ferrocarril viable, pero entre 1872 y 1881 fracasaron los diferentes intentos por financiar los trabajos, hasta que en 1881 Cisneros los comienza. El ferrocarril arrancaría de Honda y subiría 46 kilómetros hasta La Dorada. La subvención sería de 7 000 pesos por kilómetro. El contratista debería construir un puente sobre el Magdalena, en Honda. Privilegio de 80 años hasta la reversión sin compensación. Camino de hierro y puente debían estar listos en 1886.

Sin embargo, en septiembre de 1884 ya se hablaba de que el costo por milla era de 64 000 pesos, cifra exagerada varias veces, porque los 23 kilómetros que hizo Cisneros recorrían terrenos planos por tierras ya abiertas y colonizadas. Por eso el cónsul de los Estados Unidos, L. M. Whelpley, citado por Horna,⁵¹ consideró que los 23 kilómetros que faltan podían hacerse a 16 000 pesos por milla.

En esas condiciones, y con una opinión pública que cada vez le era más adversa, en vez de buscar la rescisión, Cisneros suspende los trabajos hasta

51 Horna, Hernán, *op. cit.*, p. 162.

traspasar el ferrocarril, en 1889, a una compañía inglesa de fachada, The Dorada Railway Co Limited, cuyo verdadero dueño era el colombiano Tomás Germán de Ribón.⁵²

Ignoramos cuánto pagó De Ribón por esos 23 kilómetros, sobre los cuales Alfredo Ortega nos informa que en marzo de 1890:

En vista de las quejas del comercio de Honda sobre las irregularidades del servicio, el Ministerio de Fomento comisionó al ingeniero Modesto Garcés para que visitara el ferrocarril [...] [Este] comunicó que las condiciones de la vía no eran satisfactorias, pues los viaductos y puentes eran de madera y no prestaban seguridad alguna; que se hacía preciso cambiarlos por obras de hierro y mampostería; que el trazado de la línea era defectuoso pues tenía curvas y contracurvas innecesarias y pendientes hasta del 4 %;⁵³ que la vía estaba deformada por no haberse tenido en cuenta la separación que deben tener entre sí los rieles para la dilatación; que los edificios de la empresa tenían carácter provisional y no ofrecían seguridad para el comercio.⁵⁴

Déjà vu. Pero el señor De Ribón sabía lo que había comprado porque pronto lo veremos logrando subvenciones más elevadas y garantías del 5 % sobre el capital en una serie interminable de convenios con el Gobierno que finalmente se saldarán en 1906 con la suma de 877 338 pesos en bonos de oro de la República de Colombia, por concepto de subvenciones. El ferrocarril de La Dorada siguió operando durante largos años y prestando servicios razonables, salvo por los fletes, que siempre se consideraron muy elevados y en algunas ocasiones se les acusó de cobrar por encima de las tarifas autorizadas por el Ministerio de Obras.

La última empresa ferroviaria de Cisneros fue el Ferrocarril de Girardot, línea que revestía especial importancia para romper el aislamiento de Bogotá.

Desde 1872 se intentaba establecer una compañía que se encargase del Ferrocarril del Carare, pero todos los esfuerzos habían tropezado por su inviabilidad financiera, a pesar de las evidentes ventajas que dicha vía ofrece

52 Algunos de los pocos capitalistas colombianos de la época incorporaban sus compañías en Londres para arroparse con la bandera británica y disfrutar de la protección de Su Majestad frente al Estado colombiano.

53 Supongo que hechas *ex profeso*, porque la subvención se pagaba por kilometraje, trapisonda denunciada muchas veces en la historia de los ferrocarriles mexicanos, imitada seguramente en todo el continente.

54 Ortega, Alfredo, *op. cit.*, p. 373.

para salvar los escollos de la navegación del Magdalena Medio. La verdad es que desde Bogotá hasta la desembocadura del Carare en el Magdalena, por Chiquinquirá y Saboyá, hay cerca de 400 kilómetros, y que para descender de 2600 a 60 m s. n. m. había que bajar montañas y perforar selvas especialmente húmedas y tupidas.

No solo era una empresa prácticamente imposible por sus dificultades, sino que su presupuesto inicial de 12,5 millones de dólares la hacía impensable. En cambio, entre Girardot y Bogotá, por Apulo, hay apenas 90 kilómetros. No había selva, pero era necesario trepar hasta el altiplano por fuertes pendientes. Y la navegación hasta Girardot sigue requiriendo trasbordo en Honda.

Dentro de las condiciones fiscales de la época es explicable el aplazamiento de la vía del Carare. Entonces se prefirió a Girardot, aunque hubiera sido mejor ir antes de la capital a Puerto Salgar, ferrovía que vino a construirse apenas entre 1928 y 1938 (aunque desde los años setenta existían trazados de Antoine Poncet e Indalecio Liévano).

La Ley 58 de 1881 destinó 500 000 por parte de la nación y 100 000 por parte de Cundinamarca cada año para la construcción de un ferrocarril de trocha angosta (0,914 m) de 33 kilómetros entre Girardot y Tocaima.

La construcción avanzó satisfactoriamente, y el 24 de octubre de 1884 se celebró un segundo convenio con Cisneros para seguir hasta las Juntas de Apulo, pero la obra no pudo concluirse por el estallido de la guerra de 1885. El contrato se canceló y el Gobierno asumió la continuación de la obra.

En septiembre de 1877 se celebró un convenio entre Carlos Uribe y el Gobierno para construir el tramo que, a partir de Apulo, fuera necesario para empalmar con el Ferrocarril de la Sabana, para lo cual se fijó en 35 000 pesos el costo por kilómetro. Como ya sabemos, Uribe era testaferro de Cisneros, de tal manera que antes de dos meses ya el contrato se había cedido al cubano, con aprobación del Gobierno.⁵⁵

Por segunda vez había tenido, pues, Cisneros que disfrazar su operación detrás de la figura de Uribe, porque la opinión pública no le rebajaba ya el

55 *Ibid.*, p. 391.

apelativo que le había dado el periódico *El Taller*, en afortunado resumen, el 7 de agosto de 1884:

El cisnerismo tiene como objeto explotar el Tesoro [...] los congresos deliberan y legislan por él y para él; tiene sus entronques en palacio, sus raíces en las Cámaras, sus ramificaciones en los Estados [...] tiene, como todos los partidos políticos, sus poetas, sus publicistas, sus colaboradores, sus jefes y sus colaboradores; y uno y otros están colocados por el jefe, de manera que cada cual ocupa ventajosamente su respectivo lugar. El lema de ese partido es más significativo: “Impulso al progreso, mejoras materiales”, es el lema que sirve de disfraz a esa odiosa mascarada, que ha monopolizado todas las empresas y consumido infructuosamente buena parte de las rentas nacionales. Nuestra tierra es tierra de aventuras, y solo se encuentra en ella bien los aventureros. Más de 6 millones de pesos le cuesta a Colombia el honor de que viva en ella el señor Francisco J. Cisneros, hacedor de ferrocarriles-ilusión.⁵⁶

El hacedor de ferrocarriles-ilusión, fiel a su fórmula, empezó a incumplir plazos, pero esta vez no tuvo suerte porque el Gobierno, el 9 de diciembre de 1888, declaró la caducidad definitiva del contrato.

En los diez años de vida que le quedan, Cisneros no volverá a los caminos de hierro, se dedicó a sus proficuas empresas navieras y portuarias.

Un tribunal de arbitramento en 1895

Ahora nos tocará ocuparnos de otro de los lamentables episodios de la accidentada historia del Ferrocarril de Antioquia, sobre el cual se ha tendido injustificadamente el manto del olvido, a pesar de los grandes males que trajo a ese departamento y al país.

Después de abandonar Cisneros la obra en las circunstancias que ya hemos visto, el gobierno de Antioquia lo recibió el 13 de noviembre de 1885, encargando de su administración a Baltasar Botero, quien careciendo de fondos suficientes no pudo atender debidamente la conservación de lo poco que dejó el famoso empresario.

Luego se celebró un contrato con Charles S. Brown, que prometía terminarlo con una subvención de 5000 pesos oro por kilómetro. Finalmente, a nada se llegó con el gringo. En los ocho años que siguieron a la desertión del cubano la línea avanzó otros cuatro kilómetros hasta Monos (km 52).

⁵⁶ Mayor Mora, Alberto, *op. cit.*, p. 44.

Una serie de ingenieros como John Dougherty, que había trabajado con Cisneros, Mr. Whittekin y Francisco Escobar se sucedieron hasta que se hizo cargo de la dirección Camilo C. Restrepo.

Los antioqueños lograron la expedición de la Ley 67 de 1890, que dispuso que el Tesoro Nacional atendiese el pago de la mitad de la subvención kilométrica que se estipulase en caso de que el departamento contratase la terminación del ferrocarril.

Habiendo obtenido ese valioso auxilio, el gobierno departamental decidió enviar a Londres a un comisionado para que seleccionase una firma de primera categoría que hiciera el préstamo necesario para terminar el ferrocarril en cuatro años, y que además se encargase de su construcción. El nombramiento recayó en un comerciante muy respetado, don Alejandro Barrientos, que encontró muy fría la capital británica. No sabía hablar inglés y nada conocía de negocios internacionales ni de ferrocarriles, pero allá conoció, y se dejó guiar, por uno de los colombianos más agradables, ingeniosos, graciosos, inteligentes y pícaros que han existido, el incomparable Santiago Pérez Triana, que ya había sido el enlace e íntimo amigo de Cisneros en la City por largos años.

Santiago era hijo del ilustre don Santiago Pérez, presidente entre el 1.º de abril de 1874 y el 31 de marzo de 1876, quien le había impartido educación en su colegio de Bogotá, antes de enviarlo a la universidad alemana de Leipzig. Todo en Santiago era delicioso, empezando por sus libros. En *Reminiscencias tudescas*, su prologuista, nadie menos que Luis Eduardo Nieto Caballero, nos describe las facetas como poeta, orador, financista, incomparable conversador y artista de la personalidad seductora de Pérez Triana, que podremos calibrar en la siguiente anécdota referente a su noviazgo:

En alguna reunión en Nueva York conoció a la dama que luego fue su esposa [...] llegó el día en que buscando enseriar esas relaciones, pidió a la dama que solicitara a su padre una entrevista. Este se negó al principio. Un colombiano debía ser para él un salvaje acabado de desembozalar, hombre rudo e inculto que llevaba en la piel la marca del tatuaje y en las narices las huellas de la argolla. La hija insistió [...] si después de hablar con él no cambias de opinión, estoy dispuesta a aceptar la tuya. Cosa tan sencilla no podía ser negada [...]. Los quince minutos se convirtieron en dos horas. Cuando una vez salido el aspirante fue la interesada a preguntar qué opinión le había causado, el padre le contestó: —Hija, si tú no te casas, yo me caso con él.⁵⁷

57 Nieto Caballero, Luis Eduardo. Prólogo a *Reminiscencias tudescas*, de Pérez Triana

Este caballero de industria vivía en Londres, donde atendía negocios de colombianos y, según Arias de Greiff, era “uno de los más astutos, sagaces y amorales hombres de negocios de la época”.⁵⁸

El gobernador de Antioquia había ordenado al señor Barrientos que se informara:

de los empréstitos extranjeros contratados en Londres en los últimos diez años, el tenor de los mismos, las condiciones de los países [...] y hecho esto entresacara de la lista de casas o entidades capitalistas los nombres de aquellas que se han ocupado de negocios que tengan mayor analogía (con el del ferrocarril) [...]. En vista de los informes que así obtenga escogerá, según su criterio, las que le parezca reunir mayor número de condiciones ventajosas.⁵⁹

Aburrido en Londres, a pesar de sus buenos viáticos de 2500 libras, don Alejandro, sin facultades para hacerlo, dejó encargado a Santiago Pérez Triana y se fue a conocer a París primero, antes de visitar España. Desde la capital francesa le envió, el 19 de noviembre de 1891, una autorización a Santiago: “Amplia y plenamente para hacer sus veces y representarlo en todo lo relacionado con la comisión que le había conferido el departamento de Antioquia [...] Las gestiones y transacciones que dicho señor Pérez Triana efectúe en mi ausencia serán consideradas como celebradas por mí mismo”.⁶⁰ Ni corto ni perezoso, Pérez Triana, que ya le había sonsacado 1000 libras para gastos, se puso de acuerdo con los señores Punchard, McTaggart, Lowther & Co., con quienes suscribió un contrato para el suministro de un empréstito por 1 550 000 libras, con el cual esos ingleses terminarían en cuatro años el ferrocarril.

Habría un descuento inicial de 250 000 libras. El departamento ordenaría pagar su parte con órdenes giradas contra los rematadores de la Renta de Licores, que entregarían esos dineros a los depositarios. La nación se comprometía a pagar a los contratistas del Ferrocarril de Antioquia, durante veinte años, la cantidad de 37 500 libras, o sea, el 3 % cada año como mitad de los intereses al 6 % sobre la suma prestada y que el departamento de Antioquia habría de pagar a los mismos contratistas como precio de la construcción del

Santiago. Bogotá: Minerva; 1935, p. 9.

58 Arias de Greiff, *op. cit.*, p. 57.

59 Vélez, Fernando, *op. cit.*, p. 36.

60 *Ibid.*, p. 163.

ferrocarril desde Puerto Berrío hasta Medellín. Santiago avisó a Alejandro a España que estaba realizado el convenio. Viajaron entonces a Medellín ambos, acompañados por William Ridley, de la famosa firma, y fueron recibidos como héroes. El 2 de julio de 1892 se les agasajó con un banquete que costó a la Gobernación la suma de 948 pesos con 40 centavos, al cual asistió lo más granado de la sociedad.⁶¹

El señor Barrientos explicó que se había escogido a esos señores porque tenían experiencia en muchos países y habían ejecutado obras ferroviarias por valor de más de 40 millones de libras. En Medellín se convinieron los demás detalles del contrato. Se nombró a unos depositarios (que hoy llamaríamos fiduciarios), encargados de recibir el dinero necesario para atender los compromisos del departamento.

Se escogieron unos ingenieros residentes y oficiales. Se nombró ingeniero consultor nada menos que a Cisneros, el gran amigo de Santiago. Luego Ridley y Santiago fueron a Bogotá para obtener el consentimiento de la nación con relación al 50 % que habría de sufragar el Tesoro Nacional.

Ahora bien, los señores Punchard & Co. no tenían el dinero ni fueron capaces de levantarlo ni les interesaba hacerlo. A lo que se dedicaron fue a reclamar dinero de los depositarios. Estos amables señores de Medellín, que debían guardarlo para atender el pago de intereses una vez desembolsado el empréstito, más bien lo entregaron de manera inexplicable a los contratistas. Pasaron los meses y ya los inefables depositarios habían entregado a Ridley 259 013,25 pesos, que no habían servido para “prolongar una sola pulgada el ferrocarril ni importar un solo riel”.⁶²

Lo único que hicieron fue elaborar algunos planos y proponer que en La Quebra se hiciera un ferrocarril de cremallera, una especie de funicular que hubiera significado lentos e incómodos trasbordos a ambos lados de la montaña.

Vendieron útiles del taller. No dieron conservación a la parte de la línea existente. Las locomotoras estaban en lamentable estado.

61 *Ibid.*, p. 220.

62 *Ibid.*, p. 151.

El gobernador de Antioquia, en septiembre de 1893, exigió el cumplimiento del contrato, a lo que los señores de Punchard & Co. respondieron “suspendiendo los trabajos” (¿cuáles?).

Comenzó entonces una controversia que iba a ser atendida, en defensa de Colombia, por Fernando Vélez, abogado de provincia, autor de aplastantes comentarios sobre el Código Civil en cinco pesadísimos tomos.

A favor de los ingleses actuaron dos “cumbres” del foro nacional, Nicolás Esguerra y Antonio José Restrepo (Ñito, el famoso cantor de la antioqueñidad y popular recopilador de las trovas regionales), porque desde tiempo inmemorial los “grandes juristas” solamente se fijan en los honorarios y para ellos los conceptos de verdad, justicia y derecho no existen.

A pesar de la opinión, fundada en la ley, del Gobierno, el asunto fue sustraído de los jueces nacionales y confiado a un tribunal internacional de arbitramento, según compromiso suscrito el 13 de mayo de 1895. Sus miembros fueron Pedro Bravo, exministro de Hacienda por Colombia; un belga aventurero que había sido gerente del tranvía de mulas de Medellín, Louis Pierre Valke,⁶³ y el señor Johannes Luersen, ministro del Imperio alemán en Bogotá.

Fernando Vélez presentó un sólido alegato de 250 páginas, acompañado de un completo acervo probatorio en 22 legajos y 9 bultos con 3992 folios.⁶⁴ Además de su impecable estructura jurídica, en ese escrito se encuentra también una completa investigación sobre la firma Punchard & Co.

Fernando Vélez descubrió, por ejemplo, que no habían realizado ninguna obra anterior, que escasamente tenían un capital de 25 000 libras y que para pagarle las primeras 5000 de comisión a Santiago Pérez Triana se habían tenido que sobregirar.

Para representar a Punchard & Co., vino a Bogotá Charles Tallent Spencer, a quien la policía decomisó la correspondencia. En ella se descubrió la lista de comisiones que tenía autorización para ofrecer, tanto para el contrato

63 Nadie rechazó a este señor, aunque había redactado las especificaciones para la construcción del Ferrocarril de Antioquia, incorporadas al contrato de Punchard.

64 Vélez, Fernando, *op. cit.*, p. 222.

del Ferrocarril de Antioquia como para otro, que estaban gestionando en Santander donde suscribieron el contrato pero no lograron sacar nada.⁶⁵

Como el gobernador había frustrado las maquinaciones de Santiago y los ingleses, el primero parece que sacó apenas de todas esas operaciones solamente las 5000 libras iniciales de su comisión. Luego pasó varios años enredado e investigado, hasta que el resultado del tribunal de arbitramento le permitió escapar de la cárcel.

El bien pagado ingeniero consultor del departamento de Antioquia, Cisneros, que conocía bien la City por sus frecuentes viajes a gestionar negocios en compañía de Santiago, nunca alertó al Gobierno sobre la firma Punchard. Más bien recomendó que se le diese un auxilio, no previsto en el contrato, por 10 000 libras, y tampoco se pronunció sobre el despropósito del ferrocarril de cremallera en La Quiebra.

¡A los depositarios (Gonzalo Botero y socios) nadie les exigió responsabilidad por haber malversado el dinero para el pago de intereses, ni a don Alejandro Barrientos se le menguó el crédito por haberse dejado engañar!

El doctor Fernando Vélez concluyó su admirable alegato con ingenuas palabras de abogado de provincia, desconocedor de los mecanismos que han hecho de los tribunales de arbitramento la herramienta más eficaz para desplumar el tesoro público de los países en desarrollo:

Nunca causa más justa se ha presentado a tribunal alguno, y yo tengo fe ciega de que para cualquier ánimo imparcial el convencimiento del derecho que asiste al gobierno llegará hasta la más completa evidencia [...] honroso es para un abogado patrocinar causas que, como esta, se defienden solas; porque los hechos hablan con evidencia abrumadora y hacen inútiles los racionios jurídicos [...] resaltará siempre para toda persona honrada la justicia con que la República solicita la condenación de los que no cumplieron sus promesas, de los que pretendieron, sin pararse en los medios, engañarla y quisieron, sobre sus propios errores o faltas, explotarla [...]. (Esta) causa justísima, si no sagrada, por ser la de un pueblo, queda definitivamente sometida a vuestro fallo [...].⁶⁶

El tribunal se desintegró por el regreso del señor Luersen a su país. Entonces se constituyó un segundo tribunal en Suiza, que condenó a Colombia a pagar 40 000 libras a Punchard & Co.

65 Ortega, Alfredo, *op. cit.*, p., 538.

66 Vélez, Fernando, *op. cit.*, p. 250.

Por haberse apoderado indebidamente de 259 000 pesos,⁶⁷ por no haber invertido ni un penique, por haber incumplido el contrato en todas sus cláusulas, por haber descuidado la carrilera y las locomotoras y por haber desvalijado los talleres, el tribunal los premiaba con 200 000 dólares de 1897, equivalentes hoy a 4 212 000 dólares.

Desde 1897 hasta la apertura del túnel de La Quiebra

Entonces, entre 1897 y 1914, cuando llega el primer tren a Medellín, el Ferrocarril de Antioquia fue construido por ingenieros antioqueños, egresados de la Escuela de Minas, que inició operaciones en 1884. Nadie les ha reconocido esa inmensa labor.

Desde la rescisión de 1885 y el inicio del gobierno del general Rafael Reyes, en 1904, el Ferrocarril de Antioquia no pasaba de ser una serie de tramos inconexos, por los cuales de vez en cuando circulaban locomotoras desueltas. En 1904, apenas representa 66 km. En 1909, cuando termina el quinquenio, alcanza 102 km.

En 1914, cuarenta años después de haber firmado el contrato con Cisneros, hay conexión ferroviaria entre Puerto Berrío y Medellín, aunque con transbordo entre Cisneros, en el Valle del Nus, y Botero, en el del Porce, gracias a un camino carretero de 28 km, siempre en mal estado, servido por una flota de camiones de orugas metálicas, a los que se dará el equivocado nombre de tren Renard, porque esa apelación corresponde a un fracasado proyecto francés que nunca se construyó, como nos ha informado Alfredo Ortega.

En 1922, la memoria del Ministerio de Obras Públicas, suscrita por Esteban Jaramillo, nos da cuenta de que el Ferrocarril de Antioquia produjo 1 491 400 pesos. Como sus gastos fueron apenas de 606 365, su utilidad alcanzó a 885 074, apreciable resultado que desde luego se invirtió en la mejora de la empresa. Ese año movilizó 1 582 764 pasajeros, 69 751 animales y 81 498 toneladas de carga, cifras que realmente significan 4336 pasajeros/día y 223 ton/día de carga.

Esa boyante situación del Ferrocarril de Antioquia, que contrasta con la lamentable de los demás ferrocarriles de esa época, explica que de los 23,3

67 Como la tasa de cambio era 0,436, esa suma equivale a 112 000 dólares.

millones de pesos invertidos en ferrocarriles por la administración de Pedro Nel Ospina entre 1922 y 1926, el nuestro solo recibió 99 000 pesos.

El exitoso túnel de La Queibra

La barrera montañosa de La Queibra separó al ferrocarril en dos “divisiones”, la del Nus y la de Porce, y obligó a un trasbordo de casi 30 km, servido primero por mulas y luego por un “tren” de camiones de oruga,⁶⁸ que transitaban por una carretera pésima en los años veinte.

¿Cómo unir las dos divisiones? Fue la pregunta que se hicieron los sucesivos contratistas, desde la propia iniciación del ferrocarril, cuando Cisneros

adoptó una gradiente de 6 % sobrepasando tal vez el límite acostumbrado en los ferrocarriles de adhesión, con el propósito de reducir al mínimo los gastos de instalación [...] es claro que de ese modo conseguía confinar todas las dificultades de estos últimos nueve kilómetros situados inevitablemente en terreno de lo más montañoso [...] se proponía emplear una máquina auxiliar, que protegiera el ascenso de los trenes en aquella fuerte gradiente [...].⁶⁹

Subir, a fines del siglo XIX, un tren que rueda a 30 m s. n. m. a los 694 m s. n. m. de la cima de La Queibra, en 9 kilómetros, no era aventura poco arriesgada, con o sin máquina auxiliar; pero bajarlo luego, como pensaba el cubano, 8700 metros por una pendiente máxima de 5,94 %, se nos hace todavía menos seguro.

Todos sabemos que Cisneros fue dejando el problema de La Queibra para el final. De todas maneras, ya él estaría muy lejos una vez lograda la rescisión a la que verdaderamente se dirigía su esfuerzo. Después de la retirada de Cisneros hubo que buscar una recomendación con mayor sustento técnico.

En 1892 el ingeniero americano A. Jones trazó la línea entre la quebrada Palmichala y La Queibra, de 15,5 km, para ascender con una gradiente del 3 % hasta una altura de 600 metros, donde se perforaría un túnel de 914 metros de longitud, hasta el otro lado de la cordillera. Luego se presentó

68 Al final del § 37 hemos advertido que la expresión “tren Renard” no es apropiada para designar este “tren” de camiones.

69 López, Alejandro. *El paso de La Queibra en el Ferrocarril de Antioquia*. Medellín, 1899, reimpreso por la Cámara de Comercio de Medellín; 1999.

una segunda propuesta cuando se hicieron cargo del ferrocarril los señores Punchard, McTaggart y Lowther, que afirmaron que para poder terminar el ferrocarril dentro de los presupuestos convenidos ambos trayectos se debían unir por un tren de cremallera.

Aunque el contrato con Punchard & Co. tuvo el ignominioso desarrollo que ya conocemos, la idea del tren de cremallera siguió siendo considerada, porque se miraba como una solución menos costosa que la del túnel propuesto por Jones.

En 1899 obtuvo su grado de ingeniero civil un joven que el resto de su vida firmaría como Alejandro López I. C.⁷⁰ Su presidente de tesis fue el profesor Pedro Nel Ospina, quien recomendó la publicación de esta obra donde López narra la historia de los distintos proyectos relativos a La Quebra, analiza los posibles costos de las diferentes alternativas, revisa los aspectos técnicos de los ferrocarriles de adhesión y de cremallera, repasa los progresos en la perforación de túneles que habían hecho posibles los grandes trabajos en Los Alpes, y presenta cuadros comparativos de los diferentes ferrocarriles de cremallera construidos hasta el momento, tanto por el sistema ABT como por el de Reggenbach.

El joven ingeniero concluye que se debe hacer un túnel, pero no el pequeño de Jones, sino uno de 3200 metros de longitud, a 400 metros de altitud, cota a la cual acceden las carrileras:

La línea de Palmichala, donde principia el ascenso a La Quebra, a Buenavista en el Porce, quedaría así: 10 kilómetros de Palmichala a Santa Bárbara, de una pendiente casi constante de 3 %, en seguida 4,5 kilómetros de desarrollos en condiciones relativamente ventajosas; un túnel de 3200 metros de longitud y, finalmente, 9 kilómetros del lado del Porce [...] de un lado se sube 390 metros, con una pendiente constante de 3 %; y del otro, 7 u 8, con la misma pendiente [...] la distancia entre aquellos dos puntos sería de poco más de 26 kilómetros.⁷¹

Para sustentar la conveniencia del túnel, reconoce: “Se aumentarían los gastos de instalación, consiguiendo en cambio la línea más segura, más sólida y de mejor explotación que pueda obtenerse en La Quebra”.⁷²

70 Alejandro López (1876-1940) vivió largos años en Inglaterra como cónsul y representante de los ferrocarriles nacionales. Fue un autor respetado e influyente. En Europa escribió sus libros *Problemas colombianos* (1927), *El trabajo* (1928), *Idearium liberal* (1928), *El desarrollo de la usura* (1933). Fugaz ministro de Educación (68 días en 1937).

71 López, Alejandro, *op. cit.*, p. 37.

72 *Ibid.*, p. 34.

El trazado Jones, de acuerdo con la tesis de grado, costaría unos dos millones de pesos, mientras que la solución propuesta por su autor llegaría a 3 647 500 pesos.

Afortunadamente para Colombia, la primera salida pública de Alejandro López I. C. significó un triunfo total para su tesis. No se volvió a pensar en soluciones inferiores y fantásticas, pero como no había dinero para acometer el túnel, la decisión de construirlo tardó un cuarto de siglo.

El 2 de agosto de 1926 el Ferrocarril de Antioquia celebró con la casa canadiense Fraser Brace Ltd. el contrato de construcción del túnel de La Quebra, para ser entregado tres años más tarde.

Treinta y cinco meses después, el 12 de julio de 1929, las dos galerías se encontraron con una diferencia de 4 centímetros en su dirección y de 3 centímetros en cuanto a la pendiente.

El trazado de la línea y el túnel de La Quebra deben mucho a las ideas de Alejandro López I. C.

Vale la pena observar cómo, treinta años después de la publicación de la tesis de grado que definió la cuestión del túnel, el costo de la obra fue sensiblemente igual al previsto en 1899 por un magnífico estudiante de la Escuela de Minas. Esto nos da idea de la lenta erosión del valor adquisitivo de la moneda durante larguísimos años de relativa estabilidad, como los de principios del siglo xx. Ojalá en esta obra hubiésemos, hasta ahora, podido registrar muchos ejemplos comparables al de esa laudable firma canadiense.

La longitud de la galería fue de 3742 metros, y su costo de 3 395 697 dólares, 251 803 menos que lo previsto por Alejandro López I. C. treinta años atrás.

El ferrocarril de Antioquia en 1929

El departamento vivía exhausto, porque el ferrocarril exigía endeudamiento permanente, cuyo servicio consumía buena parte de los ingresos y relegaba siempre la educación.

Desde 1914, cuando llegó la primera locomotora a Medellín, se hizo más urgente la construcción del túnel de La Quebra, que no se definió hasta cuando se conjugaron, en 1926, la euforia imperante que se sintió con la indemnización americana y el hecho de que el Ferrocarril de Antioquia

empezaba a producir rendimientos apreciables, aunque insuficientes para el servicio de su cuantiosa deuda.

Entre 1923 y 1926 el número de pasajeros pasó de 309 607 a 590 924. La carga subió de 108 075 toneladas a 161 489. Las utilidades, de 614 365 a 833 439.

En 1923, el Ferrocarril de Antioquia adquirió el Ferrocarril de Amagá, empresa privada que había construido la línea con eficiencia, austeridad y corrección sorprendentes bajo la gerencia de Camilo C. Restrepo. A continuación se suscribió un contrato con la firma americana Winston Bros. para la prolongación del ferrocarril hasta Bolombolo.⁷³

En Bolombolo, sobre el Cauca, se esperaba empalmar con el Ferrocarril del Pacífico, que ascendía bordeando el Cauca. Al mismo tiempo había empezado la construcción del ferrocarril de Bolívar, que debía bajar desde Cartagena hasta Bolombolo, para realizar el viejo sueño del ferrocarril entre Ipiales y la costa Caribe. Sin embargo, este ferrocarril de Bolívar se quedó para siempre en las goteras de Cartagena cuando se suspendieron todas las obras públicas durante el gobierno de Olaya Herrera.

Comenzado ingenuamente por gobernantes ignorantes. Esquilmo por contratistas desalmados. Contratado para ser construido en ocho años, se concluía con una gran obra de ingeniería cincuenta y siete años después de iniciados los trabajos. Había nacido sin expectativa seria de carga o pasajeros, pero muchos años más tarde había aparecido milagrosamente el café para llenar sus esmirriados carros.

Al perforarse exitosamente el túnel, el Ferrocarril de Antioquia se ha vuelto indispensable para servir la modesta industria establecida en el Valle de Aburrá, manufacturas que habían surgido independientemente del famoso ferrocarril.

Para apreciar la desmesura que acompaña la historia del Ferrocarril de Antioquia, cedemos la palabra a Camilo C. Restrepo, ingeniero titulado en Columbia University, gerente y constructor del Ferrocarril de Amagá, gobernador de Antioquia en 1929 y designado a la presidencia de la República por esos mismos días:

73 Estas operaciones explican las subvenciones otorgadas al departamento de Antioquia dentro del programa ferroviario de la administración Ospina.

Pero volviendo al departamento y al ferrocarril, nadie podrá negar que Antioquia abusó de su crédito, agotando su capacidad prestataria y adquiriendo compromisos que seguramente cumplirá pero a costa de grandes sacrificios [...] De allí proviene la situación angustiosa en la que hoy se encuentra [...]. Para pagar los millones que hoy debe, tendrá que vivir como el país más pobre, por muchísimos años, suspendiendo las obras públicas [...] economizando en todos los ramos de la administración [...] el Ferrocarril de Antioquia ha costado grandes sacrificios [...] para llevarlo a término sus habitantes han tenido que pagar, durante más de sesenta años, enormes contribuciones indirectas en forma de tarifas tan altas como quizá no se encuentran en otro ferrocarril de Colombia o de otro país cualquiera.⁷⁴

A continuación, el gobernador propone vender a la nación el Ferrocarril de Antioquia. Tenía toda la razón, pero cayeron sobre su cabeza rayos y centellas.

La deuda del Ferrocarril de Antioquia ascendía en ese momento a 24 785 319,72,⁷⁵ mientras el total de la deuda externa de la nación colombiana era de 58 638 000 dólares. Esa inmensa desproporción se aprecia mejor si consideramos que, para llegar a 2500 kilómetros de ferrovías, la nación debía poco más del doble de lo que había costado hacer un ferrocarril de 193 kilómetros en ese departamento. La cifra anterior nos habla de un costo promedio de 128 000 por kilómetro, cuando por esos días los ferrocarriles nacionales se estaban construyendo a 40 000 dólares por kilómetro, incluyendo material rodante.

Ninguna reflexión más triste puede hacerse que la de observar cómo el mito del orgullo paisa se edifica sobre pequeños ferrocarriles de costo faraónico. Este primero, y después vendrá el Metro de Medellín.

74 Restrepo, Camilo C. Mensaje del gobernador de Antioquia a la Asamblea Departamental. Medellín; 1928, p. 132.

75 Equivalentes a 297 175 970 dólares de 2007.