

---

**FRANCISCO JAVIER CISNEROS  
Y EL FERROCARRIL DE ANTIOQUIA**

Reseña Histórica

**GABRIEL LATORRE**

1924

*Nota:* Este libro se transcribió exactamente igual al original, respetando la ortografía y la redacción utilizadas en la época.

## EL INICIADOR

Al frente del suntuoso edificio de la *Estación Medellín* del Ferrocarril de Antioquia, en la plaza que, por Acuerdo loable del Ayuntamiento de la Ciudad, lleva hoy el nombre de CISNEROS, se alza, condensado en mármol y en bronce, el cordialísimo recuerdo que la voluntad del pueblo antioqueño –genuinamente representado en esta ocasión por su Honorable Asamblea y la Dirección de la Empresa, secundada con interés por la Sociedad de Mejoras Públicas. –ha ordenado erigir a uno de sus más grandes benefactores, a uno de sus más legítimos amigos, al inaugurador de su obra magna. al procero campeón de su progreso.

---

### A FRANCISCO J. CISNEROS

Inteligente y Valeroso Ingeniero Iniciador de los Trabajos del Ferrocarril de Antioquia, en homenaje de Admiración y Gratitud.

Así, bajo la estatua en bronce del héroe, en severo relieve sobre el pedestal de mármol blanco, reza la inscripción del monumento que el genio creador del artista antioqueño Marco Tobón Mejía ha ideado y realizado, para perpetuar la memoria del precursor y el reconocimiento leal de los favorecidos con su obra.

\* \* \*

La necesidad urgente de romper la clausura y aislamiento en que mantenían a Antioquia las desfavorables condiciones geográficas de su territorio, venían preocupando de tiempo atrás a todos sus habitantes, que sentían, más o menos conscientemente, embarazado el progreso y anuladas sus iniciativas industriales por tan formidables barreras. Deseábase ahincadamente la rápida y barata salida a un río navegable, para acercarnos a otras regiones del país con las cuales pudiéramos tener más activo intercambio, y para hacer menos demorada y difícil nuestra comunicación con el Extranjero, que era entonces lenta y pesada.

Por los años de 1864 a 1873 empezó a tratarse seriamente la cuestión en las altas esferas oficiales, y hasta se llegó, por parte del Gobierno de Antioquia, a algún convenio para el estudio de una vía férrea al Río Magdalena, proyecto que no pudo llevarse a cabo.

A fines del último año citado, Don José Antonio Céspedes, nacido en la Costa Atlántica y residente en Colón, después de haber relacionado a CISNEROS por medio de correspondencia, con los gobernantes de Antioquia, vino con él a Medellín en 1874, y el 14 de Febrero se firmó el tratado inicial, modificado más tarde, de nuestra grande obra ferroviaria.

Afortunada anduvo Antioquia en haber topado para tal empresa con tal hombre.

Fuera de sus otros talentos y virtudes, CISNEROS fue un modelo vivo de tesón y de valentía; y si no tuviéramos que agradecerle algo tangible y concreto, cual es el arduo principio de esa redentora vía, germen del progreso actual y fundamento de nuestras más caras esperanzas, Antioquia debiera, aun sin ello, glorificarlo, por haberle dejado lo que vale más que todo para el porvenir: ¡un ejemplo!

\* \* \*

Nació FRANCISCO JAVIER CISNEROS en la ciudad de Santiago de Cuba, el 28 de Diciembre de 1836. Procedía de preclara familia española, de la cual fue vástago ilustre en remota época el eminente estadista Cardenal Francisco Jiménez de Cisneros, Confesor de Isabel de Castilla y Regente del Reino de España a la muerte de Felipe el Hermoso y a la de Fernando el Católico. El fundador de la familia cubana fue D. Pascual Jiménez de Cisneros, militar; y el padre de FRANCISCO JAVIER, Don Hilario Cisneros y Saco, jurisconsulto de altas prendas.

Hizo estudios en el Seminario de San Basilio; pasó luego a la Habana al Colegio regentado por el famoso institutor Don José de la Luz y Caballero; se graduó de Ingeniero Civil en la Universidad de aquella metrópoli en 1857, y completó su carrera con un nuevo grado recibido en los Estados Unidos en el Instituto Politécnico de Troy. Inmediatamente después de haber alcanzado con lucimiento este nuevo triunfo escolar, fue contratado por un sindicato inglés para trabajar como ingeniero en ferrocarriles de Cuba. En este carácter y en el de Director y Administrador, laboró con plena eficacia en varias importantes empresas, aleccionándose en la instructiva práctica y retremplando su ingénito vigor para toda clase de luchas, hasta que en 1868, después de unos diez años de actividad profesional fructuosa, ardientes anhelos, de su alma, ebria de libertad, lo llevaron a servir a su oprimida patria en otros campos.

\* \* \*

Agitábase por entonces con propósitos de emancipación, ardientes patriotas cubanos, que sostenían por la prensa activa campaña en pro de una reforma liberal en la vida política de la Isla, con lo cual iban preparando una franca revolución que los libertara al fin del eterno yugo de la opresora madre España. CISNEROS, llamado a colaborar en tan noble lid, tomó a su cargo La dirección del periódico fundado antes con más moderados fines y que, rebautizado por aquella época con el título de El País, adquirió bajo su gobierno un carácter más decidido, como cuadraba al temperamento combativo y a la audaz resolución de su nuevo jefe.

No se limitaba a escribir sugestivos artículos en apoyo de sus ideas, sino que, práctico siempre emprendió, so pretexto de inspeccionar sus agencias en distintos puntos esparcidas, una entusiasta cruzada en favor de la causa revolucionaria, inflamando los corazones con el verbo de su elocuencia y allegando en todas partes recursos para una próxima guerra.

Habiase fijado para plocamarla el año de 1869; pero la impaciencia de los patriotas y el espionaje artero del Gobierno español precipitaron los acontecimientos, y el 10 de Octubre de 1868 estalló en Yara la revolución, aún no madura.

CISNEROS, notorio revolucionario, sorprendido en la Habana por el prematuro alzamiento y perseguido muy de cerca por los agentes del Gobierno, escapó, gracias a su valerosa diligencia, de caer en poder de ellos; se ocupó por algún tiempo en casa de un amigo insospechado y se fugó a poco, descalzo y disfrazado con vulgares ropas de *goajiro*, a bordo de un vapor americano, que lo desembarcó a los cinco días en Nueva York, sano y salvo, y listo para las grandes luchas de la patria.

Su fuga fue un hermoso rasgo de audacia y serenidad que raya en los dominios de lo heroico, y no menos bellas y asombrosas fueron sus otras acciones bélicas en los tres años subsiguientes; pues, incansable en sus patrióticos empeños, para llevar elementos de guerra a los hermanos que en Cuba estaban combatiendo y aumentar sus mermadas huestes con nuevos contingentes de soldados, preparó y condujo personalmente siete expediciones por mar, de las cuales fueron de buen suceso cuatro o cinco. Prodigios de actividad, de inteligencia, de energía y de un supremo valor son todas ellas, y dignas por su grandeza de canto épico.

Para integrar una de esas expediciones, efectuada en 1870, vino por primera vez a Colombia y enganchó en el Estado del Cauca una partida de voluntarios, que se batieron en Cuba "como leones", según lo expresara él mismo, agradecido. Fue en tal ocasión cuando conoció a Don José Antonio Céspedes, su futuro introductor ante el Gobierno de Antioquia.

En la última de aquellas arriesgadas empresas, hubo de permanecer por algún tiempo en la Isla batalladora, en cumplimiento de difíciles encargos del Comité revolucionario; y como su presencia fuese conocido por los españoles, que lo habían condenado a muerte, recurrió de nuevo a la fuga, y usando su acostumbrado atrevimiento y utilizando su astucia, logró entrar sin ser descubierto a Santiago, su tierra nativa, de donde se escapó una vez más de las garras de los enemigos, embarcándose en un buque mercante que llevaba rumbo hacia Kingston.

Su muerte, que todos tenían por cierta, fue anunciada por los periódicos; y cuando su primera esposa, Doña Magdalena Morilla, residente por entonces en Nueva York, estaba para recibir la infausta noticia de labios de un buen amigo de la familia, que la visitaba con tal fin, viose aparecer en el salón al presunto muerto, más vivo y animoso que nunca.

Aunque elevado al grado de General por el Gobierno revolucionario, decidió, "por razones que pertenecen a la historia íntima de la revolución cubana" y que quiso tener en reserva, separarse del servicio activo a fines de 1871; y en 1872, convencido de que en Cuba no dejaría de ser súbdito de España, solicitó la ciudadanía americana ante una corte de Nueva York; dos años después le fue concedida, y bajo ella se abrigó satisfecho hasta concluir su existencia.

Abrió en aquella ciudad, a tiempo en que hacía la solicitud aludida, una oficina de ingeniería civil, en asocio de su amigo Don Aniceto G. Menocla, Director de la Empresa del Canal de Nicaragua, y en asuntos de su profesión marchó al Perú en 1873.

Poco antes, en 1871, había publicado una obra de carácter político, *Verdad histórica de los sucesos de Cuba*, y una memoria presentada a la Sociedad de Ingenieros Prácticos de Nueva York, en la cual formaba con honor, sobre la debatida cuestión de ferrocarriles de vía angosta, de que era decidido partidario para países de incipiente cultura, como el nuestro.

Había dado a la patria lo mejor de su corazón, su mente poderosa y su brazo, añadiendo a tan ricos dones su fortuna: y se hallaba, a la postre, en pobreza grande y sin más recursos que su oficio para empezar de nuevo la vida.

No se acobardó por ello, sin embargo, sino que aceptó con humor jovial aquella situación precaria, pues los obstáculos que la suerte había opuesto a su actividad, y seguiría amontonándose hasta el fin en su accidentada vida, solían acrecentar sus fuerzas de titán, hacer más ferviente su fe y más fecunda y plena su constancia.

En el Perú se encontraba a fines del año antes indicado, cuando el Gobierno de Antioquia lo llamó. Y Antioquia vino.

Quién era el hombre a quien ésta iba a confiar la conversión a la realidad de su gran sueño, bien claro lo está diciendo los procedentes datos biográficos apenas mero bosquejo de la meritoria vida de aquel joven, que contaba tan solo treinta y seis años cuando lo arrojó el destino hasta estas breñas, donde su recuerdo palpita.

\* \* \*

Era Presidente del Estado Soberano de Antioquia en 1874 el distinguido ciudadano Don Recaredo de Villa, y tenía por Secretarios a los Sres. Don Abraham García, de Gobierno; Don Luis M. Mejía Alvarez, de Hacienda; Don Marco Aurelio Arango, de Fomento.

Llegó CISNEROS a Medellín en los comienzos de Febrero de dicho año, y entró inmediatamente a trabajar con los gobernantes. Tan de aprisa anduvieron las cosas, por la diligencia usual del contratista, el anhelo de los mandatarios y la entusiasta impaciencia del público, que el día 4 fue presentada la propuesta al Secretario de Fomento; y el 14 fue firmado y aprobado solemnemente el primitivo contrato con que se inició la ansiada obra.

El ferrocarril debía partir de Puerto Berrío, a orillas del Río Magdalena, y llegar hasta el paraje de Aguas Claras, en el Distrito de Barbosa, población que se comunicaba con la ciudad capital por una buena vía carretera.

Las estipulaciones principales del contrato eran las siguientes:

*Parte técnica.* Ancho de la vía, 914 milímetros gradientes, 4% como máximo, y, en casos excepcionales, 6%; radio mínimo de las curvas, excepción hecha de los apartaderos, 70 metros; efectividad de transporte para locomotoras que pudiesen arrastrar por lo menos 80 toneladas, incluyendo su propio peso, a una velocidad de 15 kilómetros por hora; puentes y viaductos definitivos de hierro, piedra o ladrillo; rieles de carril americano con peso de 14 ½ kilogramos por metro lineal; durmientes de maderas finas, con una longitud de 1 metro y 80 centímetros, 20 centímetros de ancho y 12 de espesor, colocados a 75 centímetros; lastre y solidez suficientes; todas las estaciones y pasajes requeridos para el cómodo tráfico; el material rodante necesario.

*Parte económica.* Derecho exclusivo para construir y explorar por 30 años; prelación para los posibles remales; concesión para la explotación de la obra por 55 años, contados a partir del 1º de Marzo de 1883, fecha en que se juzgaba que debía estar concluida; traspaso en propiedad al Gobierno de toda la empresa y sus anexidades a la expiración del plazo de la concesión; cesión gratuita de los terrenos del Estado necesarios para la construcción, o de los materiales que en ellos se encontrasen aptos para tal fin;

contribución del Estado para la construcción, a razón de \$ 11.000 por kilómetro concluido, sin que por ningún motivo pudiera exigirsele más de \$ 2.000.000 como subvención total. Su contribución kilométrica indicada, daba derecho al Gobierno a ser considerado como accionista por una tercera parte de la empresa y a participar en esa proporción de sus productos netos, pero cedía al concesionario las dos terceras partes de su cuota, reservándose lo restante, igual a una novena del producto líquido total, por todo el tiempo de la concesión, si era necesario, hasta que el concesionario se hubiese reembolsado del capital invertido y de sus intereses al 7%. El Estado podía comprar el camino 20 años después de entregado al servicio público, por \$ 4.000.000; a los 30 por \$ 2.300.000; y a los 40 por \$ 1.500.000. Si el Gobierno, antes de pasados 8 años, lo exigía, el concesionario se obligaba a continuar la vía de Aguas Claras hasta Medellín, con estipulaciones idénticas y como incorporación al contrato. Por último, el concedente se comprometerá a solicitar del Gobierno Nacional el otorgamiento de algunas concesiones, que se consiguieron efectivamente más tarde (Ley 18 de 4 de Mayo de 1874), a saber: cesión de terrenos de propiedad nacional para la línea y sus dependencias; extensión de derechos de importación; exención del servicio militar para los empleados y obreros; propiedad de 100.000 hectáreas de baldíos a inmediaciones de la vía; cesión de tierras a orillas del Magdalena en Puerto Berrío y permiso para construir en ellas muelles, depósitos y oficinas. Es de justicia hacer constar que, por la mencionada Ley, la Nación auxiliaba la obra con \$ 100.000 anuales por 10 años.

Esto es lo esencial del Contrato. Puede prescindirse de detalles; pero conviene citar, como muestra de hidalguía del Gobierno y de la confianza en su persona que CISNEROS tenía el dón de inspirar, el siguiente artículo del pacto:

“Aunque Cisneros ha ofrecido al Gobierno del Estado una garantía personal para asegurar el resultado o buen éxito del contrato relacionado por los precedentes artículos, esto no obstante, el Gobierno confiado, 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 rehusa la garantía que ofrece el concesionario”.

Supo apreciar este noble rasgo el favorecido, pues en carta escrita desde Nueva York a Don Abraham Gracia, con fecha 27 de Abril de 1874, declaraba:

“Prodúzcame o no utilidad, eso 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”.

Al día siguiente de formalizado el convenio, y después de haber designado a Don Juan de S. Martínez como su representante legal, partió CISNEROS para los Estados Unidos, en busca del capital necesario y de colaboradores técnicos para la obra.

\*\*\*

Después de unos cuantos días de permanencia en Colón, llegó a Nueva York el 1º de Abril, y como no consiguiéase allí los fondos requeridos, partió para Europa al concluir del mes, esperando correr mejor suerte en Londres, y visitó también París con igual objeto. En una cruda porfía, en que agotó al parecer todos los recursos, sin haber podido alcanzar sus fines sino a medias, empleó la mayor parte del año, y el 27 de Noviembre desembarcó en Puerto Berrío, acompañado por un experto grupo de Ingenieros.

Fueron sus primeros auxiliares Ernesto L. Luaces, Vicente Marqueti, Juan Francisco Pérez, Denning J. Thayer, Ingenieros, y Rafael M. Merchán, su más fiel amigo, que actuaba como Secretario, de los cuales dijo en su Memoria sobre la construcción del Ferrocarril:

“Estos son los que han sobrellevado la parte más dura y penosa del trabajo. Sus sudores han regado, por espacio de un año, las rocas solitarias de la Cordillera y las entradas profundas de la selva. Cuando Antioquia recoja la cosecha de bienestar que este ferrocarril va a repartir por todo el ámbito del Estado, yo le suplico que no olvide los nombres de esos colaboradores denodados que abrieron el primer surco de su progreso, sin miedo a las fatigas, al hambre, a escaseces de todas clases, devorados por fiebres pertinaces, y en desiertos probablemente no hollados por planta humana en el transcurso de siglos.

Figuraba también entre los Ingenieros de aquella época Manuel F. Díaz, quien, según lo expresaba su jefe, “trajo el precioso contingente de su larga práctica de muchos años en el Ferrocarril de Panamá; y que dotado de una gran actividad e interés por el éxito de la empresa, ha prestado importantes servicios en las difíciles circunstancias porque hemos atravesado en la iniciación de la obra”.

Tan pronto como hubo llegado a Puerto Berrío, empezó CISNEROS, que nunca conoció la ociosidad, a organizar los trabajos. Todo comenzar es difícil; pero en este caso particular subían de punto las dificultades, y se sumaban hasta un total aterrador cuantas en empresas análogas se hayan presentado aisladas, para cerrar el paso al invasor osado que pretende violar a la bravía naturaleza y subyugarla.

Selvas intrincadas y vírgenes, terrenos cenagosos e infectos, inundaciones destructivas, fieras temibles, serpientes, alimañas venenosas de toda clase, emanaciones deletéreas, mosquitos que roban el sueño e inyectan la fiebre, clima ardoroso y enervante, dificultad de comunicaciones, lejanía de los centros poblados, escasez o falta total de víveres, ausencia de los más precisos elementos de construcción o de labor, impedimentos que la soledad de un extenso radio y lo malsano de la comarca oponían a la oportuna consecución de trabajadores, ignorancia de las condiciones topográficas de la región por carencia de datos científicos, necesidad ineludible de vivir por largos periodos a la intemperie en aquel desierto maléfico, en



cuyo seno medroso no sabían lo que irían a encontrar y del cual acaso no saldrían ya, ni vivos ni muertos, los exploradores atrevidos.

Cuando se viaja hoy en cómodo carro de primera, sobre una línea férrea sólida y bien balastada, contemplando desde la ventanilla el interesante paisaje, las aberturas de las prósperas fincas, las dehesas donde pasta silenciosamente el ganado, las risueñas moradas de los colonizadores, los numerosos caseríos traficantes que orlan a uno y otro lado el camino, los retazos de jardín y de huerto que amenizan el cansancio del viaje, y aquel rosario alegre de estaciones donde los curiosos se amontonan, difícilmente puede uno imaginarse toda la enorme labor realizada para conquistar esos primitivos desiertos, para poder hacer transitables esas profundas ciénagas hostiles que tragaban tierra, y hombres, y dinero, y fe, y esperanza, con voracidad de fauces siempre hambrientas.

Necesitábase, a la verdad, una arraigada confianza en sí mismo y en la efectividad de la obra, para perseverar en la ardua brega; una fortaleza física invencible para poder salir con vida de ese infierno.

“Ocupábame yo –dice CISNEROS en su citada *Memoria*– de explorar el terreno y fijar a cada una de las dos secciones la dirección general que debían seguir. Poco antes de encontrarse dichas secciones, fue preciso abandonar todo el trabajo hecho desde Puerto Berrío hasta el Río Alicante, porque aquel puerto había desaparecido a causa de haberse depositado allí una gran cantidad de arena, arrastrada por una avenida del río, impidiendo el atraque de vapores en dicho punto. Acercábase el día fijado en el contrato para dar principio a los trabajos de construcción, cuando tuve que convencerme de la necesidad de abandonar la idea de arrancar la línea de Puerto Berrío. Traté de hallar un puerto más al Norte; y aunque encontré que el de Murillo reunía condiciones muy favorables, no pudo aprovecharse, por cerrar la entrada una gran barra de arena. Los capitanes de los vapores habían manifestado su determinación de no atracar en dichos puertos: y como ya habían empezado a llevarse a nare las cargas para la empresa, ocasionando un gasto mayor, porque de Nare se remitían a Puerto Berrío en canoas, fue preciso buscar sin demora un puerto más hacia el Sur. El resultado de esa exploración fue encontrar el de “Remolino Grande”, cuyo nombre ha sido cambiado por el de Puerto Berrío, en memoria del ilustre patricio que fue el adalid más entusiasta del progreso de Antioquia y sobre todo de este ferrocarril. Hállase este nuevo Puerto Berrío a nueve millas próximamente del anterior. Preferible hubiera sido encontrarlo hacia el Norte; pero en ese caso la longitud de la línea aumentada considerablemente; lo cual no era discreto aceptar dada la naturaleza del contrato. Más al Sur del actual Puerto Berrío existen otros puertos que, reuniendo las mismas condiciones, acaso hubieran permitido reducir la longitud de la línea; porque la simple inspección del mapa del Estado indica que están menos distantes de Medellín que aquél. Ambos casos estaban fuera de consideración para mí; porque además de la razón aducida en el primero, uno y otro demandaban nuevas exploraciones que hubieran obligado a aplazar

por algún tiempo la construcción de la vía; lo cual podría haber equivalido al fracaso del proyecto, dada la impaciencia reinante en el país.

.....He creído necesario llamar la atención sobre este punto y narrar lo que aconteció, para que bien pesadas las consideraciones expuestas, no se hagan más tarde injustas inculpaciones, si la experiencia demostrare que tal o cual vía pudo reportar tales o cuales ventajas mayores que la presente”.

Semejantes embarazos y trabas en lo material, y, en lo moral, el justo temor de impresionar con no bien interpretadas demoras a un público como el nuestro, cuya morbosa impaciencia racial y el desconocimiento casi absoluto en empresas de tal magnitud, le han causado y siguen ocasionándole graves daños, eran más que suficientes para amilanar a cualquiera, mucho más en los principios de una obra de dificultades ignoradas, pues los primeros triunfos traen ánimo para combatir tropiezos futuros, y CISNEROS no sólo estaba batiéndose con la naturaleza hirsuta de soberbia y previniendo el fallo de los hombres, sino que no contaba en medida amplia con la omnipotente palanca del oro, ya que sus esfuerzos para obtenerlo en el Exterior no habían sido fructuosos sino a medias. Pero no era hombre para desanimarse por tal causa el expedicionario intrépido y constante en la guerra titánica de Cuba.

Decía su compañero C.P. Yeatman, en una sentida ofrenda necrológica: “Fuí a Puerto Berrío en 1877 como empleado suyo, y recuerdo que cuando conocí esas horribles ciénagas, esas interminables serranías, esas espesuras inmensas, me sentí sobrecogido de admiración, pensando en qué clase de hombre era ése que había tomado a su cargo la construcción de una vía férrea a través de aquellas selvas nunca holladas, lejos de todos los recursos alimenticios, de trabajadores, de materiales y de todo lo demás que se necesita para la ejecución de tal obra. No podía yo creer que él se hubiera dado cabal cuenta de lo que tenía acometido, ni que en realidad esperase poder dar algún día término a la empresa. Pero cuando hube contemplado su semblante, todas mis dudas se disiparon. Nadie podía mirar dentro de aquellos claros e impávidos ojos y dudar de que viesen todas las dificultades, y que hallaría él medios de vencerlas; y observando la expresión de su imperiosa nariz de grandes fosas, cada vez se sentía uno más seguro de que, mientras le durase la vida, no se daría aquel hombre un punto de reposo, hasta dominar todo obstáculo que le interceptase el camino”.

Para poder formarse idea más íntima de las penalidades que sufrieron entre la brava selva los primeros exploradores, nada más persuasivo e impresionante que el ingenuo relato de uno de los peones de CISNEROS en aquellas jornadas iniciales, Cipriano Tobón, nacido en Medellín, donde aún vive, y que con orgullo noble se ufana de haber participado en tan bella empresa, recordando siempre con el más respetuoso cariño a su gran jefe.

De su original narración tomamos los siguientes paisajes:

“Bajámos una legua hasta el Tambo de San Cayetano, abertura de D. Ezequiel Vélez, hijo de D. Guillermo. Allí estaba el Sr. Cisneros con sus compañeros. Eran las tres de la tarde más o menos. Le manifesté que deseaba acompañarle en su exploración. El guardó silencio por un momento y luégo me dijo: “Sólo le hago presente que vamos a entrar en una montaña de que no tenemos seguridad de salir; podemos perdernos o que nos mate una fiera; demoremos la salida hasta mañana para que Uds. piensen”. En seguida ordenó a *Síñá* Flora nos preparar algo. Después de haber comido, entrámos en conversación sobre quiénes éramos, cómo llamábamos y que hacíamos en esos puntos. Los muchachos le dijeron que pensaba seguir a Bogotá y que sus profesiones eran: talabartero, Beltrán, y Gómez, impresor; pero que habían resuelto regresar a Medellín porque carecían de recursos para continuar el viaje. Entonces les dijo: “Ustedes resuelvan; si quieren volver a Barbosa, allí está el señor Zea para entrar a una exploración por el Porce; yo les doy una boleta para que él los ocupe, si los necesita”. Al día siguiente, después de tomar desayuno, les dijo: -¿Qué han resuelto? –Pues señor, volvemos. Y dirigiéndose a mí: ¿Y Ud. Tobón? –He pensado seguir con Ud.

Eramos ocho compañeros: el Señor Cisneros, Pio Bermudez y su mujer, Flora Castaño, ambos de Yolombó, de 55 a 60 años de edad y veteranos monteadores. Los otros cinco eran Julián Parra, Aparicio Morales, de Medellín; Jenaro Alvarez y Rudesindo Arteaga, que así como los dos anteriores eran reclusos de Las Colonias, y que el Sr. García, como Capitán, había entregado al señor Cisneros, pues tenía orden para suministrarle los que necesitaba para sus trabajos. El señor Cisneros me dijo: “Tobón, a Ud. le entrego la brújula para que vaya con más cuidado”. Tomámos provisiones para diez días, más o menos.

#### *Primera Jornada:*

El 27 de Abril de 1875 entrámos a la montería de La Malena. Era Domingo de Ramos. Este primer día anduvimos cuatro millas por el amagamiento donde principian los nacimientos de La Malena. El segundo día avanzámos tres millas, porque la cañada iba estrechándose y el amagamiento presentaba saltos y abismos peligrosos.

#### *Segunda Jornada:*

El tercer día fue más corta la jornada, por razón de que los saltos y los chorros se iban prolongando. Este día llegámos a un punto donde fue necesario bajar uno a uno, amarrados de la cintura con una piola, y por laderas sumamente pendientes. El primero que emprendió la bajada o descenso fue Julián Parra, que cargaba a la espalda un costal con parte de las proviciones. Una vez atado a un extremo de la piola, yo, que estaba más libre, di vuelta a ésta en un palo, y a medida que aflojaba la cuerda él apoyaba los pies en las grietas de la peña. había bajado dos metros, cuando dijo: “Aquí hay una culebra; súbanme”. Incliné el cuerpo para cerciorarme mejor, y alcancé a ver parte de las vueltas en que ella se hallaba doblada en un descanso

de la peña. Entonces le dije: "Permítame un momento". Di segunda vuelta a la cuerda para mayor seguridad y evitar así la caída del compañero al abismo. Faltarían unos tres metros para caer al descanso del chorro. El señor Cisneros, que estaba más atrás dijo: "Tome mi revólver; déselo para que dispare al bicho". Pero como Julián estaba un poco abajo y con ambas manos cogía la piola no podía recibirlo. Entonces coji la piola con la izquierda y zafé mi escopeta del hombro, y con la mano que me quedaba libre preparé y disparé a la parte del animal que alcanzaba a ver. La culebra se retorció y cayó al descanso del chorro, dentro del agua. Entonces aflojé la cuerda para que Julián acabara el descenso. El segundo que bajó por el mismo sistema fue el señor Cisneros; y yo, que era el último, monté la cuerda por sobre el palo y cogiendo los dos extremos bajé. Esta operación duró como dos horas; luégo, todos abajo, curioseábamos la culebra, que tendría 5 pies de largo, color cenizo, manchas a cuadros por encima, algo negras. Por último, ninguno supo qué clase de culebra era; sólo *Sirio* Pio dijo que era una *Mapaná yori*.....Continuamos la marcha y avanzamos 4 o 6 cuadras por una vega un poco estrecha, cuajada de una mata que llama bijao o vitagua. Allí dijo el Sr. Cisneros que debíamos quedarnos; serían las cuatro de la tarde..... Pronto hicimos un rancho empajado con hojas de bijao, que eran las más abundantes. Cerca del anochecer oimos unos *pujidos* a poca distancia, y el Sr. Cisneros dijo: "¿Qué bicho será ése que puja?" *Sirio* Pio contestó que eran paujies. El Sr. Cisneros me dijo: "Tobón, preste acá la tercerola". Yo se la entregué, y él se fue internando cautelosamente, y a poca distancia disparó, y volvió a poco con la compañera del paují, tan grande, poco más o menos, como una pisca, de un sarabeado menudo y muy bonito. La recibió Aparicio y se hizo cargo de ella para limpiarla y comérsola al día siguiente. Entretanto, *Sirio* Flora tenía el fogón listo y estaba preparando el café para el Sr. Cisneros, y avivando la cena.

#### *Tercera Jornada.*

Al día siguiente continuamos la marcha y empezamos a encontrar algunas partes lagunosas y muy cerradas de bejuqueros tunosos. El Sr. Cisneros cogió el cuchillo para ayudar a *Sirio* Pio, y avanzó algunos metros; al entrar a una parte muy cerrada de vitagua, dio con un avispero de unas avispas amarillas y rayadas, muy grandes. Cada avispero se compone de seis u ocho. Lo pincharon, una en el cuello y otra en una mano. Retrocedió y pidió la caja con medicamentos, sacó un frasco de álcali, se aplicó en las partes afectadas, pero no fue suficiente. Ordenó se colgara la hamaca. Sería la una de la tarde. Pronto le subió la fiebre, y allí permanecimos hasta el día siguiente.

#### *Cuarta Jornada.*

En este día avanzamos muy poco, porque uno de los compañeros, Julián Parra, fue atacado de un fuerte vómito. El Sr. Cisneros estuvo hasta las tres de la mañana al pie del enfermo, aplicándole medicinas,

hasta que calmó el vómito. Tomó su hamaca para reposar un poco, y nosotros continuámos en pie porque nos hallábamos sobre una laguna donde era imposible acostarnos.

*Quinta Jornada:*

Esta día sucedió igual cosa, es decir, avanzámos muy poco porque las ciénagas no daban paso en la dirección que llevábamos; para lograrlo teníamos que retirarnos de la vía de la quebrada y cambiar de rumbo.

*Sexta Jornada:*

Este día avanzamos un poco más favorable; dimos con un trayecto como de una milla, siempre con ciénaga, pero no profunda, cubierta de palmas de tagua y que se prestaba mejor para andarlo.

*Séptima Jornada:*

Este día avanzámos muy poco porque encontrámos caños muy profundos, y teníamos necesidad de derribar árboles o palmichos para hacer puentes. En algunos caños entrámos con el agua al cuello, y el paso tenía por lo menos de 15 a 30 metros de ancho. Al salir a la orilla opuesta, llegábamos con las piernas cubiertas de sanguijuelas, cosa que extraernos la poca sangre que teníamos, en diez minutos, y, sin embargo, todos pasábamos. El Sr. Cisneros entraba con ropa y polainas para escurrirlas; las medias apenas las escurría y así se las volvía a poner para seguir la marcha. El nos decía que se andaba mejor sin ropa, pero que él tenía asco a los bichos, como sanguijuelas y rayas, que abundaban en esos caños.

*Octava Jornada:*

Este día anduvimos muy poco. Avanzámos 10 cuabras más ó menos, por pantanos hediondos y calurosos que impedían al Sr. Cisneros sacar los pies con botas y polainas. Estábamos sentados en un voluminoso basurero que se había formado en una palizada y que era el lugar más seco. Haría un cuarto de hora que estábamos descansando, y el Sr. Cisneros con la mano puesta sobre la frente, poco nos hablaba; apartó la mano y le notámos en la cara una extraña palidez y que estaba bañado en copispos sudor. " *Siñó* Pio le preguntó si se sentía mal. Contestó: "Sí, cuelgue la hamaca inmediatamente". *Siñó* Pio la colgó de palmicho a palmicho; luégo le quitó las polainas y le ayudó a subir; en seguida dijo el Sr. Cisneros que le buscaran un frasco de álcali, y que en medio pocillo de agua le pusieran siete gotas; se las tomó y se quedó quieto. En vista de que no continuámos la marcha, *Siñá* Flora hizo fuego, puso la sartén para cocer un poco de arroz que quedaba, y éste con tajada de plátano casi podrido, fue nuestro almuerzo. *Siñó* Pio preguntó al Sr. Cisneros: "¿Toma una cucharada de arroz o de café?. No, repítame la toma de álcali y preparen modo de pasar la noche, hasta ver cómo sigo; estoy fuertemente atacado al hígado". Los cuatro peones, Parra, Morales, Arteaga y Alvarez, cortaron ocho palmichos; los dividieron en trozos de tres varas de largo o menos; los arrimaron, formaron un tendido para quedar algo separados del pantano; se formó un rancho de vara en

tierra, que se empajó con la misma hoja de palmicho. Eran las cuatro de la tarde. El Sr. Cisneros, siempre mal; fiebre a altos grados; ese día por la mañana de había tomado unos tragos de café. *Siiñá* Flora le preparó una agua con cogollos de *caña-agría* que ella conocía; le puso azúcar refinada, de que todavía había unas pastas; al fin logró hacerle tomar unos tragos; como a las diez de la noche le atacó vómito, que le duró como una hora; entonces dijo que le dieran una toma de la bebida que había tomado, pero que le agregaran las gotas de álcali; tomó la bebida y pasó el resto de la noche más calmado. Al día siguiente, a eso de las ocho o nueve de la mañana, dijo: "Vamos a ver si podemos avanzar algo, pues creo que no estamos bien de proviciones y podemos sufrir".

#### *Novena Jornada:*

Este día anduvimos poco, pues salimos tarde y el Sr. Cisneros iba muy fatigado. Llegámos a un punto menos lagunoso, como a las tres de la tarde. El Sr. Cisneros dijo: "*Siiñó* Pío, cuelgue la hamaca". Prepáremos un rancho lo mejor posible para pasar la noche; el Sr. Cisneros tomó unas cucharadas de arroz con agua de azpucar, y nosotros algo. Colgámos el farol en la punta de la vara del rancho y nos fuímos quedando en silencio; dormir era imposible, pues la nube de plaga era intolerable; con aquel aguijonazo cada momento y aquel zumbido nadie podía dormir; esto era desde las tres o cuatro de la tarde hasta las diez u once de la noche; llevábamos cuatro o cinco noches de no dormir absolutamente nada. Luégo se desató una tormenta de las que yo no había conocido, a pesar de haber estado donde las saben hacer, como en el puerto de Murindó. El huracán era horrible; tuvimos que sacar al Sr. Cisneros de la hamaca, que estaba cubierta con el encauchado porque los torrentes de agua corrían por las cuerdas y lo empapaban de tal manera que no era posible resistir, hasta que terminara la tempestad, que duró por lo menos cuatro horas. Después de estar todos bajo el rancho en cuclillas, fue calmando el tremendo temporal. Como a la media hora empezámos a sentir que el agua iba subiendo por sobre los pies, y tuvimos necesidad de salirnos del rancho, porque era muy bajo y no podíamos pararnos; serían las cuatro de la mañana, nos era imposible cambiar de sitio porque el farol antes nos encandilaba. Todo era ya un gran charco que nos subía hasta la rodilla. El Sr. Cisneros dijo: "Debemos permenecer aquí, porque si nos movemos podemos dar con un caño profundo y es peor; creo que el agua no suba más, pero tampoco bajará pronto". Eran las cinco y media de la mañana y, sin embargo, no se veía bien.

#### *Décima Jornada:*

Este día avanzámos como hasta la una de la tarde, sin haber tomado ningún alimento, en primer lugar porque no se había podido hacer fuego, y en segundo, principalmente, porque las proviciones se habían agotado. El Sr. Cisneros sentado en al orilla de la quebrada, pensativo y fumando cigarrillo, es interrumpido por *Siiñó* Pío, que le dice: "Mi opinión es que tenemos que volvernos; mientras más avancemos, más

profundas serán las ciénagas, y no saldremos al río". El Sr. Cisneros contestó: "Atrás, ni un paso; hay que *echar pa lante*, porque si no salimos de aquí a mañana, tenemos que entrar en un sorteo, inclusive..... (y se señaló), para que se salven los que queden. A ver, *Siñá* Flora ¿cómo estamos de provisiones? – "Tenemos, contestó ella, media pucha de arroz y un poquito de café". El dijo: "Ponga usted la sartén y prepare el arroz". *Siñá* Flora, hizo fuego sobre unos palos muy mojados, con dificultades que logró vencer, y puso la sartén con el arroz. Todos permanecíamos en silencio, exámenes de fatiga. El Sr. Cisneros me dijo que le presentara la brújula, y luégo que la vio, sobre el palo en donde estaba sentado, nos dijo que debíamos de tener el río al frente, pero que no sabiéndose la distancia, había que continuar por la quebrada, que era la única que podía llevarnos hasta él.

Saqué del guarniel un anzuelo, que nunca me ha faltado, lo mismo que mi escopeta, porque la caza y la pesca han sido siempre mis diversiones acostumbradas. No encontraba allí qué poner de carnada, hasta que al fin dí con una punta de plátano podrido, único resto de las proviciones, que coloqué en el anzuelo; la quebrada estaba sumamente sucia y hacía una represa frente de donde estábamos; me acerqué y fui dejando correr el cáñamo o cairo, y a pocos minutos sentí correr la cuerda, y que algo estaba cogido; tuve que pasar frente al Sr. Cisneros, que estaba sentado en el tronco haciendo apuntes en su cartera; fui templado, y era un pescado largo, como de doce pulgadas, y unas cinco de ancho, regularmente grueso. El Sr. Cisneros, que era el más inmediato, dijo: "Tenemos el almuerzo; pero tenemos que hechar para adelante a buscar la comida". Este pescado se agregó al arroz; comimos todos, y hasta el Sr. Cisneros, que estaba muy fatigado; también tomámos un poco de café. Eran las 5 de la tarde; habíamos arreglado el rancho para pasar la noche; estábamos más bien contentos porque habíamos matado algo de agonía, pero siempre con el sobresalto del sorteo que para el día siguiente nos estaba anunciado.

Luégo que dejámos todo arreglado, colgámos la hamaca junto a la puerta del rancho y encendimos el farol para evitar se acercaba alguna fiera, pues no faltaban ruidos sospechosos. Como a las ocho más o menos, nos pusimos a hablar de la marcha de siguiente día, y Julián propuso al Sr. Cisneros que por la mañana se adelantaran él y Aparicio, escoteros, para andar más aprisa y ver si encontraban salida al río, y que volverían a nuestro encuentro pronto. El Sr. Cisneros contestó: "Sabes que tengo la orden del Gobierno de no dejar separar a ninguno de ustedes de mi vista; pensaré y por la mañana te aviso".

#### *Undécima Jornada:*

Después de haber cogido todos los enseres que cargábamos, dijo el Sr. Cisneros a Julián: "He resuelto que te adelantes con Aparicio, siguiendo siempre la vía de la quebrada; y si dentro de seis horas no han encontrado salida, se devuelven a encontrarnos: nosotros seguiremos la pica de ustedes para no perdernos antes de llegar la noche. Pronto desaparecieron de nuestra vista, pues iban escoteros; sólo llevaba cada uno

su machete; los que íbamos atrás, llevábamos los *corotos* de ellos. Avanzámos hasta las tres de la tarde, siempre por la huella que dejaban, aunque en algunas partes teníamos que calcular, porque era agua y no quedaba rastro visible. El Sr. Cisneros dispuso que nos quedáramos en ese punto por estar más baja la ciénaga. La noche llegó, y los que tomámos la media pucha de arroz, no habíamos vuelto a tomar nada absolutamente, porque no teníamos y porque las provisiones fueron calculadas para 8 o 10 días, y llevábamos 13, la mayor parte de ellos luchando con la ciénaga. Allí pasámos la última noche, resueltos a morir de hambre más que de otra cosa.

#### *Última Jornada:*

El Sr. Cisneros dijo: "Vamos a ver si avanzamos algo más y si encontramos a los muchachos". Arteaga, que venía desde hacía cuatro o cinco días con fiebres, estaba cadavérico, y sintiéndose muy mal, dijo: "Sr. Cisneros, pueden irse; yo me siento morir: ya saben en dónde quedo". Cisneros contestó: "No podemos dejarlo; yo me llevo el morral, y los demás lo llevan de la mano, porque, o salimos todos, o morimos todos". Seguimos la pica que habían dejado los muchachos; avanzámos algún trayecto por ciénagas y pantanos, muy despacio, porque Arteaga estaba muy mal: Alvarez y *Sinó* Pío lo llevaban del brazo. El Sr. Cisneros llevaba los *corotos* de Julián, Aparicio y Arteaga; y yo atrás, con *Siná* Flora de la mano, que también iba cargando una talega con trastos de cocina.

Como a las dos de la tarde suspendimos la marcha para descansar un poco; pero nadie hablaba ni una sola palabra.

A poco de estar allí oímos golpes como los que se dan sobre las canoas, y Cisneros dijo: "Somos de vida; parece que oigo golpes de barca". Después de algunos minutos, se repitieron los golpes, y entonces el Sr. Cisneros disparó su revólver; a poco oímos hablando. Allí habíamos suspendido la marcha porque una represa de la quebrada nos detuvo.

La canoa llegó, y en ella Julián, Aparicio, ño Pedro León y su compañero de canaleta. Traían un taburete, una olla con sancocho con plátanos y gallina, una botella larga de brandy *Golondrina*, que era el que más introducía en ese tiempo.

El Sr. Cisneros dispuso que entráramos todos a la canoa y que nadie tocara el sancocho porque podía morir inmediatamente; destapó la botella y a todos nos dio un trago mezclado con agua, y después que él también hizo lo mismo, emprendimos la marcha a las tres y media de la tarde, muy despacio, porque la canoa llevaba diez personas, y había puntos con muchas palizadas. Al fin salimos al río, oscureciendo. Ño Pedro León ofreció su rancho al Sr. Cisneros y le dijo que si él lo disponía nos quedáramos en él y al día siguiente bajáramos al Puerto. El contestó: "Bote usted la canoa al río, que dentro de una hora estaremos en el Puerto". A él llegamos a las ocho, más o menos, y allí encontráramos a Díaz, Marquetti y Pérez, y también



a Pedro Ochoa y a Marcelo González, que en ese tiempo entraban a negociar con cacharros; además estaban allí Primitivo Acebedo, Vicente Balcázar, hijo de Silvestre, y el negro Tranquilino, cocinero de los ingenieros.

El Sr. Cisneros dijo al cocinero que nos diera únicamente un pocillo de café, sin azúcar, de rato en rato, hasta nueva orden, porque estábamos pasados de hambre, y teníamos que comer poco y sin sal. Así pasamos la noche, bien o mal, y al día siguiente se nos dio una pequeña cantidad de alimento, continuando así por tres días:

\* \* \*

El Sr. Cisneros ordenó que se prepararan Díaz y Marquetti para entrar a "La Malena", por el punto que ya estaba señalado, a medir y nivelar lo más recto posible; que él seguía a Medellín y regresaría pronto, para dar otras disposiciones. Luégo, dirigiéndose a mí, me preguntó: "¿Ud. los piensa acompañar?" Contesté: "Sí". Entonces ganará Ud. quince pesos de a ocho décimos mensualmente, que le pagaré de mi bolsillo, porque nos ha acompañado en esta expedición de "La Malena", porque los obreros que necesito para esta clase de trabajos me los da el Gobierno, de los reclusos de Las Colonias".

Al día siguiente bajó el vapor "Tairona" y marcharon para el Carare Pedro Ochoa y Marcelo González.

Los que estábamos preparados para entrar a "La Malena" a la medida y nivelación de lo que hoy se llama *la Recta de la Malena*, éramos: Encargado principal de la medida, el Sr. Díaz; Marquetti, para la nivelación; y como compañeros, D. Mario Latorre, Vicente Balcázar, José Vanegas, Manuel Hidalgo y Dolores Becerra; éstos últimos, marido y mujer, eran de Cáceres.

El 15 de Mayo subió el vapor "Bismarck", y en él subimos hasta el punto señalado para empezar la medida y nivelación, dejando en Puerto Berrío viejo al Sr. Pérez, a Tranquilino y a Primitivo Acebedo.

El 16 empezamos el trabajo, tomó la cadena el señor Díaz y me dijo: "Tome la cadena y estire el brazo para que quede cogiendo el agua: una vez extendida, donde marcó los primeros cien *pies se clavó una estaca con el número 1*, por D. Mario Latorre; así, sucesivamente, fuimos, entrando hasta retirarnos nueve millas del río. En este trayecto gastamos 3 meses. Las proviciones las entraba en canoa Pedro León, por "La Malena".

Luégo salimos al río, y bajamos en canoa a Puerto Berrío viejo; este trayecto es más o menos de 3 millas. Allí permanecimos dos días, y luego partimos para Las Colonias por el camino de herradura hecho por D. Carlos Greiff y el Dr. Benito Balcázar. Los señores Pérez, Marquetti, Primitivo y yo llegamos al segundo día a Las Colonias. Allí nos encontramos con el señor Cisneros, que ya había regresado de Medellín.

Reunidos en la Oficina los señores Cisneros, Merchán, Céspedes, Marquetti, Pérez y Luaces, estando yo presente, dijo el señor Cisneros a Merchán: "Hágame el favor de anotar en el libro todos los que nos han acompañado en las exploraciones de La Malena y demás; todos tendrán derecho a reclamar colocación en la línea, según sus facultades, cualquier día". Luégo dijo: "Ahora se hará la exploración del Nus. Luances, Marquetti y Pérez medirán y nivelarán. ¿Usted los acompaña, Tobón? –Estoy algo mas de salud, contesté; pero sí lo acompaño".

Al día siguiente salimos de Las Colonias para "San Laureano", situado un poco arriba de Patiburrú, a la abertura de D. Jorge Bravo, donde vivía en ese tiempo el Sr. Francisco Villa con su familia y el Sr. Juan de Dios Sañudo, el cual aún vive y es quizá el único sobreviviente de los que aquella época y que puede testificar sobre algo de mi labor de entonces.

Por este punto entrámos a buscar el Nus. Descendimos por una quebrada que se llamaba la Monada; salimos a un punto llamado el *Totumo*, siguiendo la banda izquierda del río, bastante abajo, hasta un punto llamado *Tarralies*.

Hacia unos ocho días que estábamos pasando muchos trabajos en nuestra exploración, por lo peñascoso y pendiente de la ladera. Un día en que descansábamos en un paraje llamado *Los Tibes* y en que aguardábamos las provisiones, que eran entradas por un señor Piedrahita, de Santodomingo, cada ocho días, aunque había ocasiones en que se demoraba en llegar a donde estábamos por los inconvenientes y precipicios que encontraba y por lo cual nosotros sufríamos muchas hambres; estando en ese punto, como digo, y ya aburridos de descansar, nos dijo Luaces: "Vamos a trabajar un rato para desaburrirnos un poco". Todos contestábamos que bueno; pero se me ocurrió decir: "Cuando más nos picará una culebra por irnos a trabajar en día de fiesta y sobre todo de Corpus". Todos se echaron a reír. Emprendimos la marcha: los dos trochadores adelante; Pérez a continuación, con una punta de la cadena; y Luaces atrás, con la otra. Dicha cadena tenía cien pies de largo. En seguida iba yo con la nivelita, y luégo Marquetti, con Primitivo, que era quien cargaba el teodolito; habíamos avanzado unas cuantas cuadras con mucho trabajo, por la pendiente y el peligro de caer al río; de repente dio Marquetti un traspies y cayó sobre el costado izquierdo, entrándole una estaca por él y quedando colgado de ella, lo que le valió para no caer al río, que allí era inmensos chorros. Yo, que iba un poco adelante, oí que Primitivo grito: "Corran que se aporreó el señor Marquetti". Llamé la atención a Luaces y volvimos a donde estaba tendido, en la pendiente de una peña y sostenido por la estaca que le había entrado por el costado, como antes dije; entre los tres lo desenganchábamos, y en compañía de Pérez y los dos peones delanteros que llegaron en ese momento, lo alzamos en brazos y lo llevamos al rancho como a las dos de la tarde. Marquetti estaba pálido y no hablaba. Luaces mandó a los dos peones trochadores que fueran inmediatamente a Sardinas a conseguir alcanfor y un litro de aguardiente.

Ellos emprendieron la marcha, pasando el río por sobre grandes piedras, que brincaron, casi milagrosamente, con palanca; trochando al cálculo atravesaron en la noche la cuchilla, alumbrándose con una linterna; al fin llegaron a Sardinas, consiguieron al aguardiente y el alcanfor y volvieron a donde nosotros, a eso de las dos de la tarde de siguiente día. Marquetti estaba malo y había pasado la noche con bastante fiebre: Luaces le hizo tomar bastante cantidad de aguardiente mezclado con agua, luego le puso un pañuelo empapado en aguardiente alcanforado. Allí permanecemos cuatro días; en el último dijo Luaces: "Yo me quedo con Primitivo, cuidando a Marquetti, y ustedes van adelantando la pica y midiendo". El mismo día dijo Marquetti a uno de los peones llamado Luis, santarrosano, como de 35 años, de constitución fuerte, aindiado y boquineto: "¿Tú te atreves a sacarme a Las Colonias? –Sí, señor. –Prepárate pues, para por la mañana". Eran las cinco de la tarde; Luis improvisó una silleta, esa noche la arregló bien y al día siguiente marchó con Marquetti a las espaldas, y un machete en la mano; salió del Nus a las dos de la mañana, trochando al cálculo en dirección al camino de Las Colonias, y nos dijo que había salido a él como a las cuatro de la tarde, a un punto o tambo llamado "San Manuel", tres leguas más arriba de Las Colonias, y que continuó su camino, y a las ocho de la noche llegó a la casa que servía de Oficina y donde estaban Merchán y Céspedes. Al día siguiente volvió al Nus, donde nosotros continuamos la pica hasta el punto llamado Tarralies.

Llevábamos veintiséis días abajo, por la banda izquierda del Nus. Como me sentía bastante mal, pues hacía más de dos días que no me faltaba la fiebre, resolví decirle a Luaces que me hallaba incapaz de seguir acompañándolos, y que pensaba hacer un esfuerzo para salir a Las Colonias. El me constestó: "Tobón, siento mucho la separación de Ud.; bastante nos ha acompañado y bastante falta nos hace... pero es preciso que tome algunos medicamentos; voy a hacerle el vale de lo que se le debe para que lo presente al Sr. Merchán". Primitivo Avebedo, que se hallaba presente, manifestó que me acompañaría hasta Las Colonias y luego regresaría. Luaces nos dijo que aguardáramos las proviciones que debían llegar al día siguiente, para que no sufriéramos hambre en el viaje. Las aguardamos, pero como no llegaron oportunamente, emprendimos la marcha; nos dirigimos a los Tibes en busca de la pica por donde había salido Marquetti. Luis, el que lo condujo a Las Colinas, nos dijo: "Suban Uds. por la trocha hasta el rancho que allá dejamos; al frente y a la derecha está la pica por donde entré son el Sr. Marquetti, y no perdiendo ésta, salen en el día al camino y llegan a Las Colonias". Emprendimos marcha a eso de las ocho; y poco antes de las nueve estábamos en Los Tibes; entramos por la pica que nos indicó Luis; no llevábamos mas proviciones que dos yucas asadas; yo me sentía muy mal; hacía un rato habíamos perdido la pica porque el monte estaba muy claro y probablemente Luis había picado las ramas a muchas distancias unas de las otras; lo cierto es que nos sorprendió la noche y se desató una tempestad violenta; era tal la oscuridad, que nos consolaba el brillo de los relámpagos. Primitivo se acobardó mucho, y nada menos yo, que me sentía con bastante fiebre. Le dije: "Estémonos

quietos porque es peor que nos muerda una culebra". El daba gritos y renegaba y también decía: "Más nos valiera estar en la manga de los Muñoces comiendo grillos".

El aguacero calmó un poco, pero él siempre gritaba; de repente oímos una voz cerca a nosotros; Primitivo siguió gritando, y nos fuimos yendo cogidos de la mano, en busca de las voces, hasta que llegámos a una barranca al borde del camino, donde dijo el que estaba al pie:

"¿Quiénes son ustedes?" –Contestámos: -"Primitivo Acebedo y Cipriano Tobón, que venimos del Nus y no hemos podido salir". Entonces dijo: "Bajen un poco por el borde de la barranca para que salgan al camino". Una vez en él, nos reconocimos: Eran Francisco Villa, antiguo compañero del Dr. Balcázar; Julián Alvarez y D. Carlos de Greiff. Seguimos algunas cuadradas en su compañía hasta un punto, abajo del tambo de San Benigno, y allí nos despedimos. Poco más o menos a las 8 de la noche llegámos al tambo de San Victorio, donde vivía D. Napoleón de Greiff, como ya lo habíamos dicho. Allí lo pasámos muy mal porque esa familia no tenía nada que ofrecernos. Al día siguiente llegámos a Las Colonias, que estaban a cuatro leguas de allí; me dirigí a la oficina del señor Marchán a presentar el vale que Luaces me había dado, el cual fue cubierto inmediatamente y valió 68 pesos de ocho décimos.

Allí estaba Marquetti, que seguía mejor de la herida; de allí mandó un peón al Nus, para que le enviaran la estaca en que se había herido, la cual tenía una pulgada de grueso y le entró pulgada y media; Luaces la había conservado cuidadosamente para enviársela a Marquetti. Luégo pasé donde Gabriel, el Capataz de la Reclusión, y allí permanecí ocho días en cama.

Cumplía su pena Julián Parra, y me dijo: "D. Cipriano, estoy de marcha para Medellín; si usted quiere me comprometo a sacarlo, si no se muere en la trocha". Al día siguiente marchámos, Julián a pie y yo a caballo; donde me daba la fiebre bajaba de la bestia hasta que podía continuar. A los seis días llegámos a Barbosa; el 7 de Septiembre de 1875, a Medellín.

Para terminar esos apuntes, voy a contar un incidente que nos refirió el señor Cisneros: Pocos días antes de nuestra exploración en La Malena entró uno de los ingenieros a hacer una exploración al río Alicante, con cuatro compañeros y con orden de regresar a Puerto Berrío viejo a los seis u ocho días; como transcurrieron ocho y los exploradores no salían, resolvieron enviar tres peones en su busca, los cuales entraron por la pica de los primeros, hasta llegar a orillas del Alicante; pero como ésta se les acabó en la orilla del río, resolvieron pasarlo, y al otro lado volvieron a encontrarla y siguieron por ella hasta el caño de Regla o San Bartolomé; visto que la pica no seguía, resolvieron volverse porque llevaban cinco días andados y la provisión se les agotaba; al fin salieron al puerto, pero sin noticia alguna de los desaparecidos. El hecho fue que se perdieron todos cinco. El señor Cisneros decía que probablemente se habían quedado alguna

noche a orillas del río, y que una creciente de éste los había arrastrado, para después ser devorados por los caimanes”.

\* \* \*

Vencidas, a fuerza de perseverancia y de talento, las primeras dificultades, tuvo al fin CISNEROS la satisfacción de poder comunicar, en oficio de 29 de Octubre de 1875, al Gobierno por quien trabajaba, que había sido clavado el primer riel en esa fecha, particularmente fausta para Antioquia.

Hasta entonces había combatido el brioso Ingeniero contra la rebelde naturaleza de estas zonas, poderoso enemigo, a la verdad, pero de pasiva si bien muy ruda resistencia, que a la postre pudieron domar la ciencia y la constancia. Faltábale aún sufrir las acometidas de ese dragón que guarda celoso a Colombia de las embajadas del progreso: nuestra prepotente política, la más indomesticable de las fieras y contra la cual se hallaba inerte y amarrado.

Apenas en la preliminar etapa de la obra, se encendió la guerra nacional de 1876; luégo las seccionales de Antioquia en 1879 y 1880, que, si ocasionaron naturalmente a los trabajos perjuicios de mucha consideración, como los que toda contienda armada trae consigo, le hicieron además a la empresa el mayor daño, no sólo actual sino futuro, cual fue la pérdida total y hasta la esperanza de crédito en el Exterior, que no habría de suministrar dinero a un pueblo bárbaro o a quien allí fuera a emplearlo en cualquier forma.

Para facilitar la ejecución del camino que tanto importaba a Antioquia, armonizando de buena fe sus intereses con los del concesionario, se hicieron al contrato primitivo modificaciones sucesivas, entre otras la prolongación de la línea hasta Medellín, que vinieron a concentrarse en el que se formalizó el 20 de Agosto de 1879, siendo Presidente del Estado el General Tomás Rengifo y actuando en la negociación el Dr. Isaías Cuartas, como Secretario de Hacienda y Fomento. Se daban allí como terminados los primeros 13 kilómetros.

Antes y después acometió CISNEROS otras notables obras en Colombia, que merecen ser siquiera enumeradas:

Ferrocarril del Cauca, partiendo del Puerto de Buenaventura;

Ferrocarril de Girardot;

Ferrocarril de La Dorada;

Ferrocarril de Bolívar;

Muelle de Puerto – Colombia;

Tranvía de Barranquilla;

Mejora de la navegación en el bajo Magdalena y regularización de la misma en la parte alta;  
Organización de las Compañías de Transporte de este río;  
Navegación del bajo Cauca;  
Servicio activo de Correos;  
Camino de recuas entre Pavas y Santodomingo y Telégrafo a Medellín, como complementos del Ferrocarril de Antioquia.

Tal vez no sea completa esta lista; pero ella bastará para dar idea de la extraordinaria actividad de aquel luchador sin reposo y sin cobardías, de quien justamente dijo Aníbal Galindo: "Todo el alfabeto del progreso nos fué enseñado por él".

La multiplicidad de empresas a su cargo y la consiguiente dispersión de los no muy cuantiosos recursos, causaban, como es fácil de suponer, perjuicio a cada una; pero CISNEROS, como él mismo y sus defensores lo manifestaron públicamente en repetidas ocasiones, no procedió de tal manera sino a obligado por las circunstancias. Algunos de los contratos que efectuara le fueron en cierto modo impuestos, como el del Ferrocarril del Cauca, por ejemplo; y otras operaciones de grande utilidad pública, en todo caso, como la introducción de buques apropiados para la nevegación del Magdalena, eran necesarias obras auxiliares para el transporte de los materiales destinados a la construcción y explotación de los ferrocarriles hacia el río.

Después del Contrato Cuartas de 1879, ya citado vino otro, de 2 de Mayo de 1882, que se perfeccionó el 25 de Agosto del mismo año. En él se recopilaban anteriores disposiciones pertinentes, se hacía una exacta liquidación de cuentas, se daban como construidos 27 kilómetros de carrilera y se fijaban escalonadamente fechas ciertas para la conclusión y entrega de la vía hasta Medellín. El primer trayecto, que llegaba hasta las orillas del Río Nus, debía estar terminado el 31 de Diciembre de 1884.

Con todo empeño trabajó el concesionario para dar extricto cumplimiento a su compromiso: los últimos rieles fueron clavados en la señalada fecha por la noche, y a la una de la tarde del primer día de 1885, se inauguraba y se daba al servicio público el camino. Llegábase con él a Pavas. La línea total medía ya 48 kilómetros.

Los documentos oficiales relativos a la inauguración y recepción, tienen singular importancia, debido a acontecimientos posteriores, y merecen reproducirse.

Dicen así:

"En el Distrito de Puerto Berrio, a primero de Enero del presente año, se reunieron los comisionados por el Estado de Antioquia, los señores Doctor Pedro Restrepo U. y el ingeniero Luis Johnson, el comisionado por el Gobierno General, señor Juan de S. Martínez, y el comisionado por el Estado de Bolívar, señor Julián Viñas P., con asistencia del empresario, señor Francisco J. Cisneros, y del Vicedirector de la Empresa, señor J.

B. Dougherty; quienes, en un tren especial, recorrieron la línea hasta Pavas, donde termina declarándola en seguida inaugurada, al servicio público, después de un resultado tan satisfactorio.

Puerto Berrío, 1º de Enero de 1885.

Pedro Restrepo Uribe. –Juan de S. Martínez. –Luis G. Johnson. –Julián Viñas P.”.

\* \* \*

Estados Unidos de Colombia. –Estado Soberano de Antioquia.

Señor Secretario de Hacienda y Fomento. –Presente.

Señor Secretario:

En nuestro carácter de comisionados por el Gobierno del Estado, para la inauguración y recepción del trayecto del Ferrocarril construido hasta la fecha, cumplimos con el deber de presentar al señor Secretario un informe preliminar sobre el particular, reservándonos para más tarde, si se nos permite, la presentación de una relación técnica de la obra construida, pues el estado actual de guerra no nos ha permitido coordinar y preparar los datos colectados en Puerto Berrío y Pavas relativos a la línea férrea, sus estaciones, puentes, viaductos y demás obras de arte.

Reservándonos, pues, para más tarde el cumplimiento del deber de presentar tal informe, nos apresuramos a manifestar al señor Secretario que el 1º del presente mes, acompañados del señor Francisco J. Cisneros, empresario de la obra, del señor Julián Viñas P., comisionado por el Gobierno del Estado de Bolívar, de varios empleados del Ferrocarril y de otras personas particulares, recorrimos el trayecto construido entre Pavas, punto situado en la vertiente del río Nuz y Puerto Berrío, quedando satisfechos de la solidez, buenas condiciones, acertada elección del trazado y numerosas ventajas que presenta dicha obra. Igualmente quedamos satisfechos de la comodidad de las estaciones, bodegas y lugares de depósito anexos a la vía, la cual es recorrida hoy, sin obstáculos ni peligro, por trenes pesados, arrastrados por locomotoras de fuerza adecuada a la naturaleza de la vía.

Conviene advertir que aunque el contrato de 2 de Mayo de 1882, en su artículo 4º, fija como término de la primera sección de la vía, en la orilla del río Nuz, nosotros admitimos como tal la vertiente del río Nuz en Pavas, pues por razones que en nuestro informe expondremos, no hay objeto en que la vía toque dicha orilla. De Pavas a Puerto Berrío mide una distancia de 47 1/6 kilómetros, o sean 29 ¼ millas, trayecto que está en perfecto estado de servicio.

Creemos que el presente informe, acompañado al acta oficial de inauguración que ya presentámos al señor Secretario, sean suficientes por ahora para dar cumplimiento a las obligaciones del Gobierno del Estado para con el señor Empresario.

De usted atentos y seguros servidores,  
Pedro Restrepo Uribe. –Luis G. Johnson,  
Medellín, Enero 19 de 1885.

\* \* \*

Después de faena tan improba y de tantas penalidades, realizado lo más arduo del trabajo, ganada la batalla inicial contra el atrincherado ejército enemigo, era este acontecimiento el primer positivo triunfos de CISNEROS; y si alguna vez había llegado a dudar de la coronación final de su grande obra, desaparecían, en aquella grata jornada, de su ánimo, iluminado por la esperanza, las fatídicas aves del temor, como huyen con la esplendente aurora los murciélagos.

“Pero poco duró la ilusión –nos dice un convincente artículo de *La Industria*, -pues a las diez de la noche de ese mismo día, dos caballeros llegaron a Puerto Berrio y anunciaron a Cisneros que había comenzado una formidable revolución. No hubo tráfico, la lucha comenzó a ser la preocupación del día, y en breve la más completa desorganización sucedió a la severa disciplina que antes reinaba. Lo que pasó después es bien conocido y harto desagradable para repetirlo”.

El avance y mejora del Ferrocarril, al amparo de la paz, y los productos que el animado tráfico que surgiera habían de suministrar indudablemente a la obra, cuya parte más difícil estaba hecha, daban razonable fundamento al empresario para esperar la consecución de un empréstito, o de empréstitos sucesivos garantizados, para intensificar y hacer más rápido el trabajo.

“Dada la imposibilidad de conseguir recursos en Europa sobre la base de garantías o subsidios del Gobierno de Colombia –acaba diciendo el aludido artículo, -el plan de Cisneros era el único práctico y seguro; su consagración y la honradez con que se invertían los fondos nacionales, los del Estado y los más que aportó él mismo, debieron ser una garantía para que, lejos de hostilizarlo, se le ayudaría; sin embargo, las cosas pasaron de muy distinto modo, y la verdad es que, desde 1880, tuvo que estar con el arma al brazo, por decirlo así, defendiéndose de los ataques que de todos lados se le dirigían. Se hubiera dicho que producía pesar su triunfo sobre las grandes dificultades que le oponía la naturaleza abrupta contra la cual luchaba, y que de intento se le creaban otros embarazos para hacerle nula o amargarle la victoria. A pesar



de todo, la jornada de Pavas le abrió las puertas de Medellín, que pocas horas después la lucha de los partidos le cerró de nuevo”.

Cuatro revoluciones, cuatro desastrosas guerras civiles se habían abatido sobre la infortunada obra del Ferrocarril de Antioquia en su delicada infancia de diez años; y su vigoroso empresario, aquel curtido batallador a quien no hicieron flaquear pantanos de tres leguas, ni enfermedades, ni hambres, ni penuria, cedió al fin ante esa última arremetida de aquel monstruoso que tantas veces ha ensangrentado, y devastado, y desmoralizado a la República, y, con dolor de su corazón, hubo de decir adiós a su hija predilecta.

Por convenio celebrado el 18 de Agosto de 1885 con el Gobierno del Estado, presidio a la sazón por el General José M. Campo Serrano, a quien representaba en la negociación Don Foción Mantilla, su Secretario de Hacienda, CISNEROS rescindió el último contrato para la construcción y explotación del Ferrocarril de Antioquia y se comprometió a entregar la línea a los tres meses, después de reparar los daños que, en gran parte, por causa de la revolución había sufrido.

La entrega formal de la obra toda, de que el Estado tomaba por este acto posesión plena, se verificó el 12 de Noviembre del mismo año, según acta firmada en Puerto Berrío por el Sr. J. B. Dougherty, Vicedirector de la Empresa, en representación de CISNEROS, Y EL Dr. Baltasar Botero Uribe, Administrador nombrado por el Gobierno. En este documento se encuentran las siguientes constancias:

“Se ha recorrido en varios viajes, en carros de mano y en trenes, la línea férrea desde Puerto Berrío a Pavas, hasta persuadirse de que el servicio de ella se hace en buenas condiciones y que los trenes corren sin dificultad, con la velocidad y el poder necesarios para el tráfico. El Administrador nombrado por el Gobierno del Estado declara: que el señor Ingeniero B. Dougherty, Vicedirector de la Empresa y representante del señor Cisneros, ha hecho cuanto humanamente puede hacerse, atendidas las circunstancias de lugar, tiempo y modo, y los tropiezos y dificultades naturales, de todo género, que ha tenido que vencer, para dar cumplimiento al contrato de rescisión y reparación del Ferrocarril de Antioquia, y que queda satisfecho de los esfuerzos que, como Comisionado dle Sr. Cisneros y como Ingeniero Civil, ha hecho para cumplir honradamente su cometido”.

Con esto quedó concluída en Antioquia la obra de CISNEROS.

\*\*\*

Poca cosa parecerá a primera vista, como resultado de una decena de años de trabajo, una línea, férrea de meros 48 kilómetros; y podríamos decirlo así, efectivamente, si no nos detuviéramos a pensar con juicio recto y sereno todas las desfavorables circunstancias.

Recuérdese qué formidables obstáculos fueron los que la indómita tierra opuso desde el principio y por mucho tiempo al ingeniero; piénsese en los que halló el administrador, que no poseía casi víveres ni obreros en aquel espantoso desierto donde actuaba, privado de tanta cosa indispensable y sin contar con elemento alguno preexistente, pues hasta las oficinas mismas de los empleados superiores eran préstamo de una mísera colonia penal que el Gobierno había fundado en esas remotas selvas, y pobres presidiarios, en su mayor parte, los peones; medítese en los que al hacendista le creaba la renuencia de los mercados extranjeros, donde no consiguió ni suficientes fondos ni accionistas para semejante obra, costosísima; considérese que no tuvo asociado alguno con quien compartir responsabilidades ni a quien consultar en casos apurados; que él, por sí mismo, hubo de crearlo todo, donde nada había, reglamentarlo todo, encaminarlo, enseñar, conducir, trabajar personalmente y aun materialmente en los comienzos; que estaba absolutamente solo con sus penas; que su salud se vio mil veces quebrantada y su vida en graves peligros; que, como continua amenaza deprimente, sentía encima de sí los ojos inquisidores de millones de hombres impulsivos, a quienes la ignorancia y el carácter hacen entusiasmarse hasta el delirio o aborrecer con igual facilidad correlativa, en ímpetu inconsciente, a la menor sospecha o desconfianza, o cuando la realidad de las cosas, como suele acaecer con harta frecuencia, no corresponde a la ideal belleza de sus sueños; que pronto, por suspicacias, por envidias, por recelos regionalistas, por impacencias incultas, por la universal manía de tirar de los pies al que se eleva, empezaron a llover sobre él censuras en la prensa, eco de ocultas animadversiones a menudo, obligándolo a sostener en el capital de la República un periódico, *La Industria*, a que ya se ha hecho alusión, para explicarse y defenderse; que la maldecida política tomó por blanco de sus tiros al ciudadano extranjero, que –como tantos otros sí lo hicieron, para explotar a Colombia y ultrajarla,-no quiso nunca aprovecharse de esa privilegiada calidad en sus diferencias y litigios, y que el apasionamiento partidista le increpaba, sin probanzas, violaciones de la neutralidad, atribuyéndole simpatías y aun servicios reales, ya a uno de los bandos combatientes, ya al contrario, suscitándole con ello injustas malquerencias, entorpeciendo su labor, ardua ya de suyo, y envenenándole con sus impuros miasmas el ambiente.....

Acumúlense todas estas adversas condiciones; examínense muchas más, y resultarán todas impropias. Tal vez no sea exagerado afirmar que, en su lucha de veinticinco años en Colombia, jamás pudo contar el gran CISNEROS sino una sola fuerza favorable: ¡su persona! Su propia excelsa personalidad, con idiosincracia de héroe epónimo, que fue una bella encarnación de la energía.....

A todo hizo frente CISNEROS sin flaquezas; pero su constante vigor para la acometida y para la resistencia altiva, nada pudo contra la barrera inmóvil, contra el destructor incendio de la guerra.

Al retirarse de Antioquia, arrojado por esa infernal potencia, indomable y devastadora a un tiempo mismo, nos dejó como imperecedera remembranza ese preciado trozo de ferrocarril, que ha sido para nosotros la puerta del futuro.

Y no se diga que no sea digna de promover gratitud una inconclusa obra, o que CISNEROS se mostró pusilánime al abandonarla, o que otros extranjeros hayan hecho lo que no pudo hacer el cubano egregio, pues bien sabido es que cuandoquiera que Antioquia ha recurrido a extraña ayuda en esta empresa, ha conseguido sólo, casi infaliblemente, engaños y fracaso. Dos guerras más, en 1895 y 1899, particularmente larga y desastrosa esta última, embarazaron por mucho tiempo la continuación de la inicial vía férrea que él nos dejara; si ésta ha prosperado luego, ha sido lenta y penosamente, dividiéndose en dos secciones discontinuas; y si hoy silba la locomotora en Medellín y se van a tender rieles hacia el Cauca, débese, ante todo y por sobre todo, a la paz, a la vivificante y fecunda paz de que por primera vez disfruta Colombia en un seguido lapso de veinte años.

No es en todos los casos la finalización de una empresa lo que hace meritorio a quien la ha cumplido. Muchas hay que no acaban nunca, sin que por eso mengüe la merecida fama de sus iniciadores. La iniciación es frecuentemente más difícil, más digna de alabanza siempre que la simple continuación de lo empezado. Los justamente amados y reverenciados próceres de nuestra Independencia Nacional, nos dieron a Colombia libre, pero anárquica, y sería el colmo de la ingratitud negarles el debido tributo de nuestra admiración y nuestro afecto, porque no completan su obra portentosa.

CISNEROS conservó algunos intereses en Colombia, a la que lo ligaban aún varias empresas.

En Marzo de 1898 tuvo necesidad de ausentarse. Salió de Bogotá enfermo y en camilla, no obstante lo cual se detuvo en Puerto Berrío y recorrió la línea férrea, que había avanzado ya hasta Caracolí. Desde allí dirigió al Gerente de la Empresa el siguiente telegrama, que fue como su despedida para esta tierra antioqueña, regada con el sudor de su frente y cuya prosperidad había inaugurado, dotándola con el principio o base de su más preciosa obra de progreso:

“Caracolí, 29 de Marzo de 1898.

Fabricio Botero. —Medellín.

Ruego a Ud. se digne servir de intérprete ante los Miembros de la Junta del Ferrocarril de Antioquia, de las expresiones de reconocimiento con que recibí el benévolo saludo que Ud. y dichos señores se han servido enviarme a mi llegada a Puerto Berrío. He recurrido con verdadero placer la línea desde el Puerto hasta el

extremo, y me es grato manifestarle que la he encontrado en perfecto estado de servicio, bajo una organización perfectamente adaptada a las circunstancias, y que si bien refleja un gran crédito para Ud. y los demás miembros de la Junta Directiva, no lo es menos para el Director de los trabajos, Mr. Whittekin, por cuya salud hago los mejores votos, para que pueda alcanzar a concluir esta obra de tanto vuelo. También me permito dar por su conducto las más sinceras gracias al Sr. Administrador y demás empleados del Ferrocarril, quienes han dispensado a mi familia y a los amigos que me han acompañado, las mayores atenciones en este memorable día para mí.

Afectísimo amigo,  
CISNEROS."

Siguió luego para Barranquilla, y se embarcó en Puerto Colombia el 31 de Mayo, pocos días después de haber partido de aquella, en viaje de prueba, el vapor Antioquia, que él había introducido especialmente, con destino a la navegación de los ríos Cauca y Nechí.

En Nueva York, adonde se dirigió directamente, enfermó de neumonía en Junio. Se recobró de este ataque; pero a poco cayó de nuevo en cama y, víctima de una terrible enfermedad de los riñones, contraída probablemente en sus andanzas por malsanas tierras colombianas, murió en el Hotel Windsor, de aquella ciudad, el 7 de Julio de 1898, a las seis y media de la tarde.

No dejaba hijos. Su segunda esposa, Doña Carmen, viuda de su hermano Eduardo, fallecida en Diciembre del año anterior, tenía de su primer matrimonio dos hijas, Emma y María, instituidas herederas de ese cariñoso tío y segundo padre que con sin igual ternura las amaba.

Después de haber manejado millones y de haber traído la prosperidad comercial a zonas en clausura; después de haber laborado en Colombia un cuarto de siglo en toda importante obra pública de ingeniería o de transportes; después de tanta brega y sacrificios, aquel atrevido empresario moría pobre.

Su patria le fue deudora de nuevos servicios en las postrimerías de su vida. Al comenzar la nueva revolución de Cuba en 1895, CISNEROS ofreció sus servicios y contribuyó con su fortuna, con su actuación en Europa y con el desempeño de una misión secreta ante el Gobierno de Washington en 1898, al triunfo de su causa. Pero no pudo gozar de él ni presenciarlo: apenas alboreaba la victoria, con la toma de su ciudad nativa de Santiago por las fuerzas revolucionarias; cuando cerró los ojos para siempre.

\* \* \*

CISNEROS no era solamente un hábil Ingeniero. Como aquellos hombres prodigiosos del Renacimiento Italiano, unía, en consorcio estético, a un gran vigor físico y moral, a una voluntad de hierro, las más diversas prendas del talento y la capacidad activa más variada. La resolución teórica y práctica, sobre el terreno mismo del trabajo, de intrincados problemas técnicos, no monopolizó sus fuerzas ni su espíritu. Fue escritor de estilo sobrio y elegante; periodista que sabía apreciar la situación y marcar el rumbo a las ideas; apóstol de patrióticas doctrinas, que persuadía con su elocuencia y con su ejemplo; polemista de acerada pluma en la defensa y culto pero bravo en el ataque; abogado cuando la ocasión lo requería; conspirador, revolucionario, enviado diplomático, activo expedicionario militar por mar y tierra; hacendista que logró crear recursos de la nada; cortesano de modales exquisitos, trato ameno y palabra fácil, que lo hacía siempre vencedor en la dialéctica, hasta el punto de que, como Santiago Pérez Triana, famoso también en las ideas del pensamiento, se decía, aquellos que habían de discutir con él, se consideraban anticipadamente derrotados...

La especialización, la limitación de facultades, el circunscribir la actividad humana a un corto radio, para hacer más eficiente la labor, es ley económica y social recomendable, pero en la cual sólo encajan bien las medianías. Los grandes empresarios, los conductores de pueblos, los artistas verdaderamente grandes y gloriosos, los héroes que sintetizan en su persona un lapso histórico, los Pericles, los Napoleón, los Goethe, los Leonardo da Vinci, los Bolívar, son genios omnímodos y, en el camino de la humanidad, postes miliarios.

CISNEROS, talento universal de actividades múltiples, sintetiza cinco lustros de la historia de Colombia, en el más importante ramo de su vida económica, que hoy es considerado unánimemente como la primera de todas nuestras necesidades públicas: los caminos. Las principales obras que en este campo del progreso tenemos concluidas o empezadas, a él se deben.

No medró personalmente con ellas; y si no logró terminarlas todas, no fue por falta de capacidad, que a él le sobraban fuerzas y talento, sino por las invencibles trabas ya apuntadas.

Hubo en su vasta labor errores, se ha dicho con no siempre bien intencionada insistencia. ¡Oh, los errores de CISNEROS! Fácil le hubiera sido no cometerlos. La receta es bien sencilla: no hacer nada; y si en la inactividad hubiese vivido, hoy no podría achacársele yerro alguno. Todo hombre que ejercita su actividad en cualquier campo, a errar se expone. Por otra parte, ¿cómo se determina con certeza lo que es un error? Descartada la religión, que no es negocio de la razón humana, y fuéramos de unas pocas verdades que la humanidad posee por la ciencia, todo lo demás es cuestión de apreciaciones, y lo que unos hallan blanco, es negro para otros.

El criterio para juzgar a todo el que ha ejecutado una gran labor social, es el de la benevolencia y el amor.

Correspondamos con lealtad al que aquel grande hombre, que fue ídolo de sus amigos y subalternos por su inagotable bondad, profesó a Antioquia, como tantos testimonios ciertos lo acreditan, y de los cuales el más hermoso y tierno es esta carta:

“De nuestro Monasterio de Mount de Chantal.

Wheeling W. Va.

Marzo 23 de 1924.

Muy distinguido Señor Gerente:

Al recinto de este claustro sagrado en donde he pasado una gran parte de mi vida, me llegó en días pasados la feliz noticia publicada en uno de los diarios de esta próspera ciudad, de que la Empresa del Ferrocarril de Antioquia, de que es Ud. digno Gerente, proyectaba celebrar el quincuagésimo aniversario del comienzo de la línea que, inaugurada por mi finado tío e inolvidable padraastro, el Sr. Francisco Javier Cisneros (q. e. p. d.) en 1874, ha traído la prosperidad a las fértiles regiones de un país tan privilegiado y bendecido por la mano de Dios como es Colombia.

Es para mí motivo de gran orgullo y reconocimiento ver la espontánea manifestación que ha brotado del corazón de un pueblo civilizado, hacia la memoria de quien vio siempre en esa noble tierra su segunda patria y de quien consideró a sus habitantes como a sus más adictos amigos y sus más leales colaboradores. Cábeme a mí placer de haber sido testigo fiel de los sentimientos de cariño que mi inolvidable tío y padre (q. e. p. d.) manifestó siempre por Colombia, y del interés tan íntimo que tuvo en toda ocasión por una empresa en que puso todo su corazón y sus mejores energías, puesto que desde un principio entrevió que ése sería uno de los eslabones que con el tiempo ligaría la cadena del progreso y traería la civilización a esas regiones de incalculables riquezas naturales.

¡Qué orgulloso se sentiría él hoy si pudiera ver que su obra ha adelantado hasta el punto en que se encuentra actualmente, y que el rugir de la locomotora ha traído el contento y prosperidad a esas mismas tierras que él tanto admiró y por las cuales tenía una predilección tan decidida!

Es por este motivo que yo, uno de sus parientes más allegados (mi hermana doña María Cisneros de Polter, vive en Londres), he querido, a manera de vocero de sus sentimientos, expresar en estas pocas líneas el hondo agradecimiento que abrigo por esta noble y bella manifestación y los deseos tan vivos que me animan de que esa gran empresa continúe en su vía progresiva, para bién de esa patria tan heroicamente libertada por Bolívar.

Mucho agradeceré a Ud. expresar estos sentimientos a los demás miembros de la Empresa y aceptar los votos muy sinceros que hago por la prosperidad de Antioquia, por la dicha y ventura de todos los

colombianos y por que su bello país continúe, como hasta ahora, recorriendo la senda luminosa de la paz, del progreso y de la civilización.

De Ud. humilde Sa. Sa. en Nuestro Señor,  
SOR MARIA ISABEL CISNEROS  
de la Visitación de Sta. Ma. D. S. B.”

\* \* \*

Antioquia no ha sido ingrata para con su benefactor. El 12 de Julio de 1898, cinco días después de su muerte, el Gobierno del Departamento, presidido por el Dr. Dinisio Arango, expidió un expreso Decreto de honores al ilustre finado, y la Dirección de la Empresa del Ferrocarril pagó también su tributo con la siguiente resolución:

“La Junta Directiva del Ferrocarril de Antioquia ha recibido con profundo sentimiento la nueva del fallecimiento del distinguido Ingeniero Sr. Francisco J. Cisneros, acaecido en Nueva York el 7 de presente mes. Deplora la lamentable pérdida de aquel bizarro, primer campeón de la Empresa; deja registrada en las páginas de sus actas esta fecha luctuosa; y, como prueba de la gratitud del pueblo antioqueño por su bienhechor,

DISPONE:

1º. La localidad de *La Quiebra*, llevará desde hoy, con los edificios que allí erijan, el nombre de CISNEROS; y

2º. A la entrada de la Estación que allí se construya, se levantará un monumento de mármol con el nombre del ilustre amigo de Antioquia, y las fechas de la iniciación de la obra del Ferrocarril y de la muerte del Sr. Cisneros.”

\* \* \*

Esta disposición fue ratificada y modificada por la Asamblea, así:

“ORDENANZA No. 57

(De 6 de Mayo de 1920)

por la cual se dispone el cumplimiento de una resolución (Estatua Cisneros).

*La Asamblea Departamental de Antioquia*, en uso de sus facultades legales,

ORDENA:

Art. 1º. La Junta Directiva del Ferrocarril de Antioquia, procederá en el año económico entrante (1920, 1921), a dar cumplimiento a la resolución que dictó el 13 de Julio de 1898, relativa a la erección de un monumento conmemorativo del ilustre Ingeniero D. Francisco Javier Cisneros, tomando de los productos de la empresa los fondos necesarios, para lo cual se le autoriza expresamente:

Art. 2º. El monumento expresado se levantará en la Plaza Cisneros de esta ciudad, pudiendo colaborar en la obra la Sociedad de Mejoras Públicas.

Dada en Medellín, a 6 de Mayo de 1920.

El Presidente, Braulio Mejía. –El Secretario, Nicanor Restrepo Giraldo.

\* \* \*

En virtud de esta Ordenanza, debidamente sancionada en la misma fecha, la Junta Directiva encargó la Estatua al distinguido artista antioqueño Marco Tobón Mejía, residente en París, modificando la primitiva resolución en cuanto a inscripciones, y ha utilizado en este asunto los servicios de la Sociedad de Mejoras Públicas de Medellín, que los ha prestado con gusto.

La antigua estación de *La Quiebra*, donde existe hoy una floreciente villa, que es cabecera de Distrito, lleva desde que se estableció, el nombre de CISNEROS.

Con ocasión del cincuentenario de la firma del contrato inicial para la obra del Ferrocarril, dictó la Junta Directiva la resolución que va en seguida:

“La Junta Directiva del Ferrocarril de Antioquia,

CONSIDERANDO:

1º. –Que el día 14 de Febrero del presente año de 1924, se cumplirán 50 años desde la celebración del contrato inicial para la construcción del Ferrocarril de Antioquia, contrato que fue firmado entre el Señor Francisco J. Cisneros y el Señor Marco Aurelio Arango, obrando éste en representación del Estado Soberano de Antioquia, como Secretario de Fomento;

2º. –Que la firma de dicho contrato debe considerarse como un acontecimiento fausto para Antioquia, por haber iniciado la era de su progreso;

3º. –Que es un deber rendir tributo de agradecimiento a los que cooperaron en la fundación de la Empresa y honrar su memoria,

RESUELVE:

Artículo 1º. –Celebrar el día 14 de Febrero de 1924, el cincuentenario del Ferrocarril de Antioquia en la siguiente forma:



a) –A las nueve a.m. Misa de Requiem, a gran orquesta, por el descanso del alma del Sr. Francisco J. Cisneros y demás fundadores y benefactores de la Empresa y especialmente por los obreros y empleados que rindieron su vida al servicio de ella;

b) –Inauguración oficial de los trabajos de construcción del “Ferrocarril al Cauca” en la Estación “Camilo C. Restrepo”, con la bendición de ellos por el lustrísimo Señor Arzobispo y colocación del primer riel.

Artículo 2º. –Hacer acuñar medallas de oro, con inscripción y alegoría adecuadas, para entregarlas a los obreros y empleados sobrevivientes que acompañaron al Señor Cisneros en los trabajos iniciales del Ferrocarril”.

Estas son las más importantes manifestaciones oficiales; pero el nombre del iniciador de nuestro Ferrocarril es conocido y respetado en Antioquia entera, y todo antioqueño guarda en el fondo de su corazón sentimientos de cariño y de gratitud para CISNEROS.

Como homenaje particular y como el más nutrido conjunto de información que se conozca acerca de él, nos permitimos recomendar el estudio que le dedico el malogrado joven Don Alfonso Javier Gómez y que fue inserto en el *Repertorio Histórico*, órgano de la Academia Antioqueña de Historia, en Junio de 1914.

\* \* \*

Tarea noble es la de ensalzar a quien lo merece y en ella habríamos de continuar indefinidamente, cumpliendo el tan grato encargo con que la Dirección del Ferrocarril de Antioquia nos ha honrado, pues hay en la hermosa vida de CISNEROS material para más de un libro; pero es fuerza detenernos ya: es premioso el tiempo, y con esta sencilla *Reseña* no se ha querido otra cosa que contribuir con algo breve a ilustrar a quienes no se hailaren bien enterados de la importancia y magnitud de la obra, y de los méritos raros de aquel ilustre cubano cuya estatua va a inaugurarse.

Alzase sobre elegante pedestal de mármol blanco, en cuyas tres caras principales, con altos relieves de concepción espontánea y firme pulso, expresó simbólicamente el artista, con un acierto estético exquisito, la idea madre que generó el obsequio y el afecto y admiración que lo dictaron. Un mancebo atlético de musculatura impecable y serenidad helénica en el rostro, empuña y hace obrar una palanca, para remover algún pesado obstáculo invisible: es *El Esfuerzo*. A la vera del bosque, violado por el hombre conquistador y cuyos gruesos troncos se esbozan en el fondo como restos de un subyugado poderío, el mismo esforzado obrero coloca con potentes manos el primer riel de hierro

sobre la ya sumisa tierra: es *El Trabajo*. Al fin, bajo la noble rama que premia al vencedor, doblada una rodilla y en actitud de paz, tiene el gallardo mozo, como ofrenda de simpatía y devoción, una gruesa guirnalda de hojas de aquel árbol a cuya sombra se ha acogido; esto es *El Triunfo*. ESFUERZO, TRABAJO, TRIUNFO, tres emblemas que compendían sugestivamente la vida de aquel hombre vigoroso, activo, dominador de obstáculos y de voluntades, que se esforzó, trabajó y triunfó en su lucha en pro de Antioquia; la cual, hidalga y reconocida, como cumple a su tradición y a su carácter, le ofrece hoy la corona de gratitud que otorga la posteridad a los que por el bien público lidiaron.

Sobre el capitel festoneado con lozanas mazorcas del cereal tan grato al antioqueño; imponente en su apostura, con serenidad simpática el semblante, se alza el prócer, eternizada su bizarra figura en el bronce duro, como fue duro su vigor para soportar el mal y hacer el bien. En el modesto atavío de campo del ingeniero, de pies, una pierna hacia atrás, firme la otra, erguido, apretando una niveleta y un libretín de notas con la mano izquierda, recogida, extendido hacia abajo en ademán viril el brazo derecho, cuya mano empuña el lápiz fuertemente, como si acabara de apuntar alguna cifra, parece meditar sobre sus cálculos; y, alta la noble frente, medio entornados los ojos, mira con insistencia reflexiva a lo lejano, cual si quisiese arrebatarse a la naturaleza fiera su potencia y someterla, intrépido, a su yugo. Los rasgos de su estatua nos revelan lo que fue, antes que todo, y por sobre todo, como ya se ha dicho, el gran CISNEROS:

¡UNA ENCARNACION EXCELSA DE ENERGIA!

---

## PRESECUCION DE LA OBRA

Teníamos en un principio el designio de presentar en la segunda parte de este opúsculo, una relación directa y continua de la historia del Ferrocarril de Antioquia en la época posterior a la separación de CISNEROS, o sea, desde fines de 1885 hasta el año de 1924, en que ahora estamos.

Hubimos de renunciar, a pesar nuestro, a aquella idea porque, como en otro lugar lo insinuamos, el plazo que se nos ha asignado para nuestra tarea es demasiado breve, dada la extensión y variedad del asunto, que no podía ser tratado en esa forma sino con tiempo y calma suficientes.

Forzados, pues, a prescindir de la unidad deseada, que es primer requisito estético de toda obra, vamos a reproducir de ajenos estudios, hechos por muy competentes servidores del Ferrocarril, Dr. Fabriciano Botero, antiguo Gerente, y Francisco E. Tobar, actual Abogado, aquellas partes de sus muy

valiosas *Reseñas* que a nuestro propósito se adaptan, complementándolas, hasta donde fuere posible, con la exposición de los más importantes hechos posteriores.

\*\*\*

De la aludida *Reseña* del Dr. Fabriciano Botero, fechada el 24 de Setiembre de 1897, son los siguientes párrafos:

*"Trabajos por administración.* –Habiendo pasado la Empresa al Gobierno del Estado, se dictó el Decreto número 245, de 20 de Agosto de 1885, por el cual se nombró al Sr. Baltazar Botero U., Administrador, y al Sr. Clímaco Villa, Ingeniero.

Continuó la Empresa administrada por el Gobierno hasta Noviembre de 1888, en que se entregó provisionalmente al Sr. Chales S. Brown.

*Contrato Brown.* –El 27 de Febrero de 1888, el Sr. Guillermo Restrepo I., Secretario de Hacienda y Fomento, celebró un contrato con el Sr. Charles S. Brown , para la explotación y construcción del Ferrocarril de Antioquia.

En virtud de este contrato se entregaba la Empresa al Sr. Brown; se le concedía un privilegio por 30 años y derecho de explotación por 55, contados desde la terminación de la obra, la que tendría lugar 6 años después de principiar trabajos, y se le pagaba una subvención de \$ 5.000 por cada kilómetro que construyera.

En aquel contrato se estipuló que el Contratista quedaba obligado a justificar ante el Gobierno del Departamento, a más tardar dentro de 8 meses, contados desde la fecha de la aprobación del contrato, que disponía del capital suficiente o tenía constituida legalmente una Sociedad empresaria, que le suministrara los fondos necesarios para llevar a cabo la obra de los derechos que le concedían, ni contraía las obligaciones que le imponían.

Como el Sr. Brown no cumplió con esta cláusula ni pudo prestar las fianzas exigidas, se declaró el contrato sin efecto, y el Gobierno volvió a hacerse cargo de la Empresa, la cual fue entregada al Administrador nombrado, Sr. Alejandro Restrepo R., el 10 de Abril de 1889.

*Ordenanza número 16, de 25 de Julio de 1888.* –Por esta Ordenanza la Asamblea autorizó al Gobernador del Departamento para que en caso de que no se llevara a efecto el contrato de Mr. Brown, celebrara con otra persona o Sociedad extranjera o del país, otro contrato sobre el mismo asunto, con las bases que estimara convenientes.

*Período de administración por el Gobierno Departamental.* –Habiendo vuelto al Empresa a manos del Gobierno se dictaron los Decretos números 212 y 213, de 4 de Noviembre de 1889. Por el primero se destinaron dos Compañías de Zapadores, bajo el mando del General Francisco Jaramillo U., a la obra del Ferrocarril; y por el segundo, se destinó una sección del Presidio a la misma obra.

En Septiembre de 1889 llegó a Puerto Berrío el Sr. F. F. Whittekin, que había sido contratado para desempeñar las funciones de Ingeniero en Jefe.

El 7 de Enero de 1890, los señores Secretarios de Gobierno y de Hacienda, visitaron la Empresa, dictaron un reglamento para su administración y nombraron al Sr. J. B. Dougherty, Administrador de la Empresa. El Sr. Whittekin se denegó a prestar sus servicios bajo la órdenes del Sr. Dougherty, y propuso la rescisión de su contrato, la que se verificó, y se nombró para reemplazarlo al Sr. Camilo Restrepo C.

El Cuerpo de Zapadores, después de ejecutar trabajos importantes en el sostenimiento de la línea, fue destinado a continuar al construcción de Pavas en adelante. Estos trabajos se suspendieron en Mayo de 1891 y se gastaron en ellos \$ 144,256.25.

Mr. Dougherty se retiró en Mayo de 1890; fue reemplazado en la Administración por el Sr. Camilo Restrepo C.; y para reemplazar a éste, se pidió a los Estados Unidos un Ingeniero, y fue mandado el Sr. Neville Craig, quien permaneció en la Empresa hasta Junio de 1891.

En el año de 1889 hicieron al Gobierno del Departamento propuestas para la construcción del Ferrocarril las compañías siguientes:

- 1º. León de Coincy.
- 2º. La Casa de Punchard Mc. Taggart, Lowther & Co., de Londres.
- 3º. Los Sres. Verhaeren & De Jagen, de Bruselas.
- 4º. El Comercio de Medellín.

*Junta Auxiliar del Ferrocarril.* –Por Decreto número 153, de 2 de Agosto de 1890, se creó esta Junta para auxiliar al Gobierno y se nombraron miembros principales de ella a los Sres. Marceliano Vélez, Dr. Camilo Restrepo C., Sr. Lisandro Uribe y Dr. Tomás Quevedo, y suplentes a los Sres. Juan P. Arango B., Dr. José M. Villa, Dr. Julián Escobar y D. Carlos Restrepo C.

Esta Junta dispuso que debía procederse a levantar los planos y perfiles de la línea, para lo cual se pediría a los Estados Unidos un Cuerpo de Ingenieros, y que mientras tanto se solicitara por conducto de los Agentes diplomáticos y consulares de la República en el Extranjero, propuestas de Casas respetables para la construcción del Ferrocarril.

*Ley 67, de 20 de Noviembre de 1890.* –En esta ley, expedida por el Congreso, se estipula que en caso de que el Gobernador de Antioquia, contrate la construcción del Ferrocarril de Puerto Berrío a Medellín, otorgando una subvención por kilómetro, la mitad del valor de ésta sería de cargo del Tesoro Nacional, siempre que tal mitad no pase de \$ 5,000 en oro.

Si en vez de subvención se estipulaba garantía de un interés, también sería de cargo del Tesoro Nacional la mitad del interés que se estipulara.

Propuestas presentadas en 1891. –También hicieron propuestas relativas a la construcción del Ferrocarril de Antioquia, las siguientes Compañías o Casas: Samper & Ca., de París; Luis N. Wyse, James Cherry, Santodomingo Navas, Charles Patin, R. de pala y W. J. Curtis.

La Junta auxiliar dispuso que se archivaran todas las propuestas hechas, por juzgarlas desventajosas.

Trabajos de Mr. Jones. –El día de 30 de Julio de 1891 llegó a Medellín el Sr. Anthony Jones con un Cuerpo de Ingenieros, contratados para hacer el trazado de la línea, el cual debería servir para la celebración de algún contrato de construcción, caso que se presentara alguno favorable. Inmediatamente se principiaron los trabajos por una sección de ingenieros; en Octubre del mismo año vino otra sección que se ocupó en el trazado, en el valle del Nus.

Cuando se discutían las bases del contrato celebrado con los Sres. Punchard, Mc. Taggard Lowter & Ca., en Septiembre de 1892, el Cuerpo de Ingenieros a órdenes de Mr. Jones había terminado los trabajos de campo y se iban a principiar a dibujar los planos, cuando el Gobierno despidió a Mr. Jones por no considerar necesarios sus servicios, a causa de haberse celebrado el contrato con la mencionada Compañía Inglesa.

Mr Jones presentó el 15 de Julio de 1892 el presupuesto del costo total de construcción de Medellín a Pavas, inclusive el equipo, y dicho presupuesto sube a la cantidad de \$ 5,165.000 (moneda nacional, computado el cambio al 100%).

*Contrato de Punchard, Mc. Taggart, Lowther & Ca.* –El 26 de Mayo de 1891 dictó el Gobernador de Antioquia el Derecho número 289, por el cual, en atención a lo resuelto por la Junta Auxiliar, en sesión de 14 de Abril del mismo año, se dispuso el envío a Europa de una comisión singular, con el objeto de celebrar *ad referendum* contratos para un empréstito y para la construcción del Ferrocarril. Se fijó el honorario del Comisionado en 2,000 libras esterlinas y 500 más para gastos de transporte. Se nombró para desempeñar esta comisión al Sr. Alejandro Barrientos, a quien se le dieron instrucciones escritas para el desempeño de ella, y acompañado del Sr. Santiago Pérez Triana partió para Europa

con el carácter de Comisionado para celebrar contratos de empréstito y de construcción, los que no serían válidos sin la aprobación del Gobierno.

En Julio de 1892 regresaron a Medellín los Sres. Barrientos y Pérez Triana y traían, para someter a la aprobación del Gobierno, un contrato *ad referendum*, celebrado con la Casa inglesa de Punchard, Mc. Tagart, Lowther & Ca.

Este contrato fue largamente discutido: Por Decreto número 457, de 21 de Julio de 1892, se nombraron consultores del Gobierno en el asunto del Ferrocarril de Antioquia, a los Sres. Dr. Teodomiro Llano, D. Miguel Vásquez B., General Lucio Restrepo, D. Alfonso Angel y D. Camilo Restrepo C., y por Decreto número 458 de la misma fecha, se nombró al Dr. Luis Eduardo Villegas, Abogado Consultor.

Estando reunida la Asamblea, expidió el 8 de Agosto de 1892 una Ordenanza por la cual se reformaba la 16 de 1888, y en ella se disponía que todo contrato que se celebra para la construcción de vías férreas dentro del Departamento, necesitaría la aprobación de la Asamblea.

El Gobernador negó la sanción a este proyecto de Ordenanza y declaró clausurada la Asamblea.

Con los Sres. Barrientos y Pérez Triana había venido el Sr. William Ridley, con amplios poderes de la Casa Punchard, Mc. Taggart, Lowther & Ca., para negociar con el Gobierno de Antioquia, y como el contrato *ad referendum* no fue aprobado por el Gobierno, se entró a discutir nuevos contratos de construcción y empréstito con el apoderado Sr. Ridley.

La Junta Consultora rindió un largo informe el 8 de Agosto de 1892, en el cual declara lo siguiente:

1º. Que en las actuales circunstancias, no sería cuerdo gravar nuestro Tesoro con un empréstito crecido, que con el andar del tiempo, podría ser insoportable carga y dar lugar a mil reclamaciones y dificultades demasiado serias;

2º. Que el contrato de construcción tampoco es exequible ni en el fondo ni en la forma.

Con motivo de este informe, adverso a los contratos proyectados, así como de la actitud que había asumido la Asamblea, se siguió una larga discusión en que se examinaron los diversos presupuestos sobre construcción del Ferrocarril, y se estudiaron los contratos propuestos.

Por último, el 24 de Septiembre de 1892 se firmaron los contratos de construcción y de empréstito celebrados con los Sres. Punchard, Mc. Taggart, Lowther & Ca., así:

1º. –*Contrato de Construcción.* –Los contratistas se comprometieron a construir el Ferrocarril de Puerto Berrio a Medellín, por la cantidad de 1.250,000 libras esterlinas.

El Gobierno del Departamento les cedía la parte construída con todos sus accesorios y elementos, y les concedía las demás gracias y extenciones que se habían estipulado en contratos anteriores.

Los Contratistas se comprometían a construir toda la línea de Puerto Berrío a Medellín en 4 años, contados desde el 1º de Enero de 1893.

2º. –*Contrato de Empréstito.* –Para que el Gobierno Departamental pudiera atender a los compromisos pecunarios que le imponía el contrato de construcción, los Contratistas se comprometieron en hacer de su propio peculio, o a conseguir con otros prestamistas, a la mayor brevedad posible, un empréstito por la suma real de 1.500,000 libras esterlinas, las cuales ganarían intereses de 6% anual.

Para garantizar estos intereses, el Gobierno empeñaba la Renta de licores del modo siguiente:

Hasta por la suma en moneda colombiana equivalente a 50.000 libras esterlinas en el año, mientras la línea estuviera construyéndose hasta frente a la población de Barbosa, y de allí en adelante, por la suma equivalente a 70.000 libras esterlinas cada año.

El empréstito debería efectuarse en 3 o 4 emisiones, ninguna de las cuales se haría a un tipo de descuento que pasara del 20%.

*Contrato adicional.* –El 10 de Noviembre de 1892, celebraron en Bogotá un contrato adicional los Sres. Baltasar Botero U., Juan P. Gómez y Jorge Bravo, como recomendados por el Gobierno de Antioquia, con el Sr. William Ridley, apoderado de la Casa inglesa.

En este contrato se aclaran algunas disposiciones de las anteriores, y se estipula que los Contratistas asegurarían el cumplimiento de sus obligaciones contraídas con una fianza de 10.000 libras esterlinas.

Todos estos contratos requerían para su validez la aprobación del Excelentísimo Sr. Vicepresidente de la República, la cual les fue impartida el día 10 de Noviembre de 1892.

*Contrato número 2 de 1893.* –Este contrato, celebrado el 4 de Enero de 1893, entre el Sr. José Manuel Goenaga y William Ridley, apoderado de la Casa inglesa, trata del modo de cumplir con lo establecido en la Ley 67, de Noviembre de 1890.

Según dicho contrato, el Gobierno de la República se obligó a pagar a los Contratistas, durante veinte años, la cantidad de 37.000 libras esterlinas, por año, para lo cual emitiría de una vez libranzas sobre las Aduanas por la suma total de \$ 7.500,000, en pago de las 750,000 libras esterlinas a que asciende la subvención en 20 años, cotizando las libras esterlinas al precio de 200% por moneda nacional.

*Contrato número 6 de 1893.* –Este contrato, firmado en Bogotá el 9 de Enero de 1893, por Jorge Bravo, Delegado del Gobierno de Antioquia, y William Ridley, apoderado de los Contratistas, se refiere a la garantía y modo de pagar los intereses del empréstito y a algunas otras condiciones relativas a éste.

*Entrega del Ferrocarril a los Contratistas.* –El día 26 de Enero de 1893, el Secretario de Hacienda, Sr. Abel González, entregó la Empresa al Sr. Chales T. Spencer, como apoderado de los Sres. Punchard, Mc. Taggard, Lowther & Ca., según consta en contrato de aquella fecha, firmado en Puerto Berrío, en el cual consta que dicho contrato no introduce novación en los de construcción y empréstito.

*Trabajos de los Contratistas.* –La Casa de Puchard, Mc. Taggard, Lowther & Ca., no hizo sino algunos trabajos técnicos relacionados con la construcción del Ferrocarril, y construyó unas pocas obras en la línea vieja de Puerto Berrío a Pavas. Iban transcurriendo casi diez meses sin que los Contratistas hubieran empezado la construcción de una obra que deberían terminar en 4 años; no habían suministrado el empréstito y se encontraban en imposibilidad de conseguirlo, según consta en telegramas recibidos de Londres; el país había desembolsado por causa de esos contratos la suma de \$ 259,013-25, así:

El Gobierno Nacional	\$ 148,883.70
El Gobierno del Departamento	\$ 110,129.55
	-----
Suma	\$ 259,013.25

y no viendo como mejorar la situación, el Gobernador, Sr. Miguel Vásquez B., dictó el 19 de Octubre de 1893, la siguiente

RESOLUCION:

- 1º. El Departamento suspende el cumplimiento de sus obligaciones en lo relativo a los contratos sobre construcción del Ferrocarril de Antioquia y sobre empréstito;
- 2º. Opta desde luégo por la resolución de tales contratos con indemnización de perjuicios;
- 3º. El Departamento se reserva el derecho de alegar nulidad en los contratos; y
- 4º. Se procederá en consecuencia.

La Asamblea, que estaba entonces reunida, aprobó la resolución dictada por el Gobernador, y declaró además que en la Ordenanza 16 de 1888, no se autorizó al Gobernador para contratar empréstito destinados a la construcción del Ferrocarril.

*Ordenanza número 4, de 2 de Noviembre de 1893.* La Asamblea de 1893 expidió esta Ordenanza, por la cual se puso a la Empresa bajo la dirección inmediata de una Junta Directiva, compuesta del Gobernador y dos ciudadanos, que serán elegidos por la Asamblea cada dos años.

Para la ejecución de la obra se dispuso que la Junta nombrara un Gerente y un Ingeniero en Jefe, quienes tendrían voz y voto en la Junta. El Ingeniero en Jefe, tendrá a su cargo el ramo técnico, y el



Gerente, será el Jefe del Ramo Administrativo, y dichos empleados deben nombrar los empleados subalternos que fueren necesarios, sometiendo el nombramiento a la aprobación de la Junta Directiva.

Para el bienio de 1893 a 94 se votó la cantidad de \$ 500,000, para atender a los trabajos de la Empresa, tanto de sostenimiento y administración, como de construcción.

También se dispuso por esta Ordenanza que los productos de explotación ingresan al Tesoro del Departamento, y que se fundara un periódico oficial, para mantener al público al corriente de la marcha de la Empresa.

La Asamblea nombró miembros principales de la Junta Directiva a los Sres. Carlos Restrepo C. y Alonso Angel, y suplentes a los Sres. Manuel J. Alvarez C., Antonio J. Gutiérrez, Apolinar Villa y Manuel A. Uribe S.

En Noviembre de 1893, la Empresa pasó de manos de los Sres. Punchard, Mc. Taggart, Lowther & Ca. a las del Gobierno del Departamento, quien continuó manejándola por medio de un Administrador.

Por Decreto de la Gobernación, número 684, de 20 de Diciembre de 1893, se ordenó la continuación de los trabajos y la instalación de la Junta Directiva; y por Decreto número 901 del mismo mes y año, se reglamentó la Ordenanza número 4.

El 20 de Diciembre de 1894 se instaló la Junta Directiva; el 3 de Enero de 1894, nombró Gerente de la Empresa al Sr. Rafael Torres Mariño, y el 12 del mismo mes fue nombrado, Ingeniero en Jefe, interino, el Sr. Fabriciano Botero.

El 24 de Enero de 1894, se dirigió la Junta a Puerto Berrío a enterarse del estado en que se encontraba la Empresa, y a dictar las disposiciones conducentes a la continuación de la obra.

Desde entonces se ha trabajado en el sostenimiento y reconstrucción de la línea antigua de Puerto Berrío a Pavas, y se ha continuado la construcción hacia adelante, trabajos que sólo se interrumpieron en el año de 1895, por causa de la guerra.

El 28 de Febrero de 1895 se inauguró el tráfico hasta Monos.

A consecuencia de haber suspendido en Mayo de 1891 los trabajos de Pavas en adelante, las obras que se habían hecho, para abandonarlas después a la acción destructora del tiempo, habían sufrido de tal manera, que muchas de ellas hubo que rehacerlas por completo.

Los 4 ½ kilómetros de Pavas a Monos, son quizá los más difíciles y costosos de toda la línea, y la construcción de ellos costó la suma de \$ 349,914-15. Si a esta cantidad se agregan los \$144,256-25 que se costearon en 1890 y 1891, tenemos que en la construcción total de aquel trayecto ha gastado el Tesoro del Departamento la gruesa suma de \$ 494,170-40.

El 7 de Agosto de 1897 se inauguró la estación de Caracolí, situada en el kilómetro 58.

Los 7 kilómetros comprendido entre Monos y Caracolí costaron próximamente la suma de \$333,331.32 ½ , y se dice próximamente, por que aún faltan por incluir en esa cantidad algunos gastos que se hicieron en los primeros días del mes de Agosto.

Los trabajos de Pavas a Monos fueron ejecutados por administración, y los de Monos en adelante por contratos parciales, bajo la dirección del Cuerpo de Ingenieros de la Empresa.

De Caracolí en adelante hay actualmente trabajos de construcción establecidos hasta el kilómetro 70. En estos trabajos había empleado la Junta hasta el 31 de Julio de 1897 la suma de \$ 122,811-50.

A los trabajos de reconstrucción en la línea antigua, ha prestado la Junta especial atención, pues ha dispuesto la construcción de obras de hierro o de mampostería en lugar de las de carácter transitorio que había antes. En estos trabajos ha empleado hasta el 30 de Junio de 1897 la suma de \$ 102,940-47 ½.

La Asamblea de 1894 votó para el bienio de 1895 a 1896 la cantida de \$ 1.200,000, la cual fue cubierta por el Tesoro del Departamento.

*Ordenanza número 15, de 7 de Julio de 1896.* –Por esta Ordenza, que adiciona y reforma la 4 de 1893, se votó para el bienio de 1897 a 1898 la suma de \$ 1.300,000, la que podrá elevarse a \$ 1.600,000, si los recursos del Tesoro lo permiten.

La Asamblea de este año nombró miembros principales de la Junta a los Sres. Alonso Angel y Carlos Restrepo C., y suplentes a los Sres. Manuel A. Uribe S., Eusebio Cortés, Esteban Alvarez y Dr. Francisco Arango.

*Ley 61, de 3 de Noviembre de 1896.* –Por esta ley se subvenciona cada kilómetro de Ferrocarril que se construya por los Departamentos, con la cantidad de \$ 10.000 en oro, o su equivalente en moneda nacional.

Esta subvención se cubrirá en bonos que ganan el 6% de interés anual, los cuales serán amortizados, un año después de su emisión, con un 10% del producto bruto de todas las Aduanas de la República.

En atención a lo dispuesto por esta ley, el Gobierno del Departamento ha solicitado la subvención correspondiente a 7 kilómetros, construidos de Monos en adelante, y ha sido decretada yá la subvención para 3 de ellos.

En Junio de 1895 entró a ejercer como Gerente el Sr. Fabriciano Botero, y en Marzo de 1896 salió de New York el Sr. F. F. Whittekin, en virtud de contrato celebrado para desempeñar por tres años las funciones de ingeniero en Jefe, destino que desempeña actualmente.

*Resultado de las negociaciones con la Casa de Punchard, Mac. Taggart, Loether & Ca.* –Como resultado de los acontecimientos descritos en relación con los contratos celebrados con la Casa de Punchard, Mc. Taggard, Lowther & Ca., se ha visto el país envuelto en enojosas reclamaciones diplomáticas. Con este motivo la Nación se subrogó al Departamento de Antioquia, y actualmente se ventila la cuestión ante un Tribunal suizo nombrado árbitro para decidir el asunto”.

\*\*\*

En la *Reseña Histórico-Legal* del Dr. Tobar (Diciembre de 1914), que completa la del Dr. Botero, se continúa la relación de la vida del Ferrocarril en estos términos:

“El 3 de Noviembre de 1896 dictó el Congreso la Ley 61, por la que se concedía a los ferrocarriles que se construyeran por los Departamentos un auxilio de diez mil pesos por kilómetro, pagaderos en bonos por su valor nominal, amortizables con un 10% del producto bruto de las aduanas. Ganaban un 6% de interés anual, y la subvención podía pedirse desde que se construyera el primer kilómetro.

El 28 de Febrero de 1895 se había inaugurado el tráfico hasta Monos, y el 7 de Agosto del 97 se inauguró la Estación Caracolí. Fue entonces cuando el descarrilamiento de una máquina produjo el desastre de Marengo y la gloriosa muerte del negro maquinista Juan Machado, quien permaneciendo solo e impasible en su puesto, añadió a las gloriosas de Antioquia una tan grande y limpia como desconocida por la mayoría de nuestro pueblo. Hoy una estación de la vía lleva el nombre del gran maquinista como primer tributo de justicia rendido a su memoria: algo más merece. Su estatua de bronce deberían levantarse al lado de los rieles, como ejemplo y estímulo a las masas populares que también templado carácter produjeron. Para ello podría abrirse una subcripción en toda Antioquia. Sería triste que casi un millón de habitantes de las dos Antioquias no tuvieran con qué honrra a sus héroes.

El Decreto número 3 de Agosto de 1898 destinó para la terminación del Ferrocarril el producto íntegro de la Renta de licores de la Provincia del Centro.

El Sr. C. L. Wright presentó una propuesta de contrato para la terminación del Ferrocarril en Febrero de 1900. El proyecto se llevó en efecto al estudio de la Junta Directiva, pero como por aquellos tiempos estalló la última sangrienta guerra de los tres años, su consideración hubo de suspenderse indefinidamente.

En Junio de 1901 se nombró Gerente al Sr. Luis A. Isaza, en reemplazo del Dr. Fabriciano Botero.

En Junio de 1903 se nombró al Dr. Carlos Cock Gerente de la Empresa. Este señor ha desempeñado el cargo en dos períodos distintos, el último de los cuales terminó en 1913, cuando fue llamado a la Gobernación del Departamento.

El Sr. Tomás Arturo Acebedo sucedió al Dr. Cock, en su primer período, por nombramiento de Diciembre de 1904; al mismo tiempo desempeñaba las funciones de Ingeniero en Jefe, papel que llenaba desde Julio de 1903.

Es bueno hacer notar aquí que hoy día desempeña las funciones de Gerente con el nombre de Superintendente General, el Dr. Juan de la Cruz Posada.

Tenemos, pues, que los Gerentes del Ferrocarril han sido los Sres. Rafael Torres Mariño, Fabriciano Botero, Luis A. Isaza, Carlos Cock, Tomás Arturo Acebedo y Juan de la Cruz Posada. Sobre el Dr. Acebedo conviene anotar que murió el 1909, de enfermedades adquiridas en gran parte en los climas donde vivió en cumplimiento de sus deberes de Ingeniero en Jefe, y que, como homenaje a sus servicios, una de las estaciones del Ferrocarril lleva su nombre.

Recuerda también otra de las estaciones el nombre y los servicios del joven Fernando Isaza V., uno de los primeros exploradores de las húmedas selvas de la Malera, donde contrajo la dolencia que lo llevó a la tumba en Puerto Berrío, en medio de la consternación de Cisneros y sus demás camaradas. Poco tiempo después le siguió al sepulcro el señor Juan de Dios Martínez: Podemos decir que estos dos abnegados luchadores inauguraron la serie de mártires notables del Ferrocarril.

El 29 de Abril de 1905 se celebró un contrato entre el Sr. Ministro de Obras Públicas y el Sr. J. F. Ford, para la construcción de varias líneas férreas, entre las cuales se contaba la de Antioquia. Ford no pudo cumplir sus obligaciones y solicitó una prórroga; pero como no pudo formalizar el contrato y murió en Mayo de 1907, el Gobierno declaró la caducidad.

Entramos ahora en un nuevo y delicado período: El régimen de la administración del General Reyes no podía menos de afectar el Ferrocarril de Antioquia. Las Asambleas Legislativas que por entonces sustituyeron a los Congresos, empezaron una serie de tentativas más o menos encubiertas para llevar a manos del Gobierno Nacional el Ferrocarril, anulando la influencia que el pueblo antioqueño ejercía por medio de su Junta en aquella obra que bien puede llamar carne de su carne y sangre de su sangre.

La primera Ley a tan lamentable objeto encaminada se dictó el 22 de Abril de 1905, con el número 27. La Asamblea Nacional Constituyente y Legislativa, de tan dudosa constitucionalidad, autorizó al Ejecutivo para "vender o enajenar como mejor convenga y con el fin de desarrollar las vías férreas, los ferrocarriles de propiedad de la Nación o de los Departamentos, procediendo en este último

caso de acuerdo con ellos". Lo autorizaba también para comprar con el mismo fin los existentes en el País.

Si observamos los tiempos en que esta ley se daba, podemos afirmar que la armonía entre el Departamento y el Ejecutivo Nacional no pasaba de ser una bella teoría. Reducida a forzoso silencio la opinión pública, aquel acuerdo sería una simple concordancia de voluntades entre el Sr. Presidente y el Sr. Gobernador. Antioquia podía asistir sin voz ni voto al sacrificio de sus esperanzas más largo tiempo acariciadas.

Dado el primer paso no había por qué detenerse, y la Ley 60 de 30 de Abril de 1905 dio el segundo, al declarar nacionalizadas todas aquellas vías que por su importancia necesitasen de cuantiosos recursos para su sostenimiento. Es claro que en ellas quedaba comprendido el Ferrocarril de Antioquia.

Por el Decreto número 1,106 de 26 de Julio del mismo año le tocó a la Gobernación de Antioquia, que por entonces ejercía D. Benito Uribe, suspender la Junta Directiva. En ese decreto, considerando que el Ferrocarril había sido nacionalizado; que el Gobierno debía administrarlo sin sujeción a Juntas de ninguna especie; y, por último, que estando pendiente el derecho de optar el mismo Ferrocarril, según el contrato celebrado por el Gobierno con una Casa extranjera, se hacía innecesario el funcionamiento de la Junta Administrativa, para cumplir de un modo más directo y rápido la acción ejecutiva nacional, dispuso que la Gobernación administrara el Ferrocarril por conducto de la Secretaría de Hacienda, con independencia de las Juntas creadas por las Ordenanzas números 4 de 1893 y 22 de 1903. Estas juntas quedarían como simples cuerpos de consulta *ad-honórem* para cuando la Gobernación quisiera oírlos.

Sobre el Decreto número 164 de 18 de Noviembre de 1905 por el cual se rebajó la tarifa del Ferrocarril para el transporte de ganado, conviene anotar que tal paso es cuestión muy debatida entre nosotros: Opinan algunos que fomentar por este medio la introducción del ganado gordo de Bolívar es arruinar la industria pecuaria del Departamento; afirman otros, que por el contrario, producirá un bienestar general abaratando un artículo de primera necesidad. Nos abstenemos de emitir concepto sobre el particular, por creer el punto bastante problemático.

El 24 de Julio dictó la Gobernación un largo decreto sobre el modo de hacer efectivo el acarreo gratuito por el Ferrocarril de algunos artículos que por leyes, ordenanzas o contratos tenían derecho a ello. Por el 137 de 14 de Septiembre del mismo año, se aprobó la resolución por la que el Ingeniero en Jefe restableció una sección de Ingenieros para el sostenimiento de la línea.

El 5 de Junio de 1905 la Junta Directiva proclamó por una resolución la irresponsabilidad civil de los Administradores del Ferrocarril por los saldos que resultaron por mala fiscalización contra los Cajeros de la Empresa; el Gobernador derogó esta resolución por su Decreto 1,288 de 13 de Diciembre de 1906 y ordenó que los Administradores practicaran una visita mensual a los Cajeros y enviaran a la Gobernación copia del acta que con tal motivo levantarán.

El 21 de Febrero de 1907 el Sr. Ministro de Obras Públicas celebró con el Sr. Emiliano Isaza, apoderado del Departamento, un contrato sobre el Ferrocarril de Antioquia. Por él se obligó el Departamento a construir sin solución de continuidad los kilómetros comprendidos entre Providencia – kilómetro 85 –y el pie de la Quiebra (hoy Cisneros, kilómetros 109), y la Nación se comprometía a suministrar en calidad de préstamo los fondos necesarios. En tales condiciones se construyeron 17 ½ kilómetros, hasta Sofía.

El Decreto 191 de 21 de Mayo de 1907 elevó la cuantía de las multas en el Ferrocarril, multas que por la depreciación del papel moneda se habían hecho casi nugatorias. El número 198 del mismo año (28 de Agosto) suprimió el puesto de Abogado del Ferrocarril, por razón de economías, y resolvió que las consultas las resolviese directamente la Secretaria de Hacienda.

Por aquellos tiempos surgieron grandes diferencias entre el comercio antioqueño y la Compañía de navegación fluvial y, teniendo en cuenta los graves perjuicios que eso ocasionaba, el Gobernador elevó a cuarenta días el término de bodegaje gratuito en Puerto Berrío, para el café destinado a la exportación; el mismo día se expidió el Decreto 200 que, con el fin de favorecer la industria minera, rebajó a seis pesos por tonelada y por kilómetro la tarifa de transporte de los minerales, cuyo peso no bajase de 9 toneladas, remitidas de una vez y por una misma persona o entidad.

El 5 de Marzo de 1908 se expidió el largo Decreto 202 “reglamentario de los procedimientos sobre exención de fletes en el Ferrocarril de Antioquia”; por el número 205 de 22 de Junio se nombró al Sr. D. Rufino Gutiérrez Agente de la Empresa en Bogotá, y por el 206 de 1º de Julio del mismo año se autorizó al Gerente del Ferrocarril para inaugurar 17 ½ kilómetros de Ferrocarril, hasta el punto llamado Palmichala, que en adelante se llamaría Estación Sofía.

El Decreto 207 de 28 de Febrero hizo una rebaja al café que se exportara por el Ferrocarril.

En la misma fecha el Consejo Directivo del Departamento dictó su Acuerdo número 17 que fue sancionado al otro día por el Gobernador, por el cual se facultó a este funcionario para hacer extensivas las exenciones concedidas a las Compañías de tejidos a todas las empresas que implantaran nuevas industrias en Antioquia. Estas exenciones serían temporales mientras por ley, ordenanza o decreto no se dispusiera lo contrario. Correspondía al Consejo Departamental declarar cuando cesaba el derecho

de exención, lo que tendría lugar, por ejemplo, al pasar el Ferrocarril a poder de otra entidad distinta al Departamento.

El Gobernador quedaba obligado a declarar extinguido tal derecho desde el momento en que se comprobara que a su amparo los agraciados defraudaban las rentas públicas.

La Ley 7, de 31 de Marzo de 1909, determinó la manera como debía terminarse el Ferrocarril de Antioquia, decretando que la obra continuara por administración, conforme a la Ordenanza número 4 de 2 de Noviembre de 1893. Se le reconoció también a la obra el derecho al pago de la subvención establecida por la Ley 61 de 1896. El Gobernador de Medellín, de acuerdo con las prescripciones de la misma Ordenanza, quedaba facultado para arbitrar los recursos departamentales necesarios y los empréstitos que la pronta terminación de la obra requiriese.

Esta Ley, apoyada por el Presidente General Reyes, le mereció efusivos telegramas de felicitación de los más connotados personajes de Medellín, y señala el primer paso de reparación dado por los Poderes Públicos en el asunto del Ferrocarril. El Coongreso reunido en 1909, a la caída del antiguo régimen de Asambleas, derogó el Decreto Administrativo número 4 de 1905 y la Ley 27 del mismo año; es decir, quitó al Gobierno Nacional la facultad de vender o enajenar los ferrocarriles de la Nación o de los Departamentos, y la de contratar empréstitos sobre ellos. Esto se hizo por la Ley 4 de 31 de Agosto.

El Sr. Julio Uribe S., que había sido comisionado para contratar un empréstito en el Exterior, lo hizo el 15 de Mayo de 1909, en París, por Contrato celebrado con los Sres. E. de Joannis y Ca., quienes se obligaban a suministrar un empréstito de frs. 15.000,000. El Contrato pasó al estudio de la Junta Directiva, entidad que no se considero suficientemente facultada para autorizarlo. Así terminó la negociación.

Antioquia estaba fraccionada en minúsculos Departamentos que no lograban echar por tierra la unidad indisoluble de la raza; pero el mismo Congreso, por su Ley 65 de 14 de Diciembre, reintegró la patria chica, devolviéndole los bienes que le pertenecían, en 31 de Diciembre de 1904, menos aquellos de que, ya habían dispuesto la Nación. El Ferrocarril volvió así a su legítimo dueño.

Volvamos ahora a estudiar las contingencias sufridas por la Junta. El Decreto 229, dado por el Dr. Dionisio Arango como Gobernador de Medellín, el 15 de Mayo de 1909, restableció en sus funciones la Junta Directiva del Ferrocarril de Puerto Berrío a Medellín, con el mismo personal que debía tener según la Ordenanza 4 del 93, con la excepción de que en lugar del Secretario de Hacienda entraba a formar parte de ella el Secretario General que entonces ejercía sus funciones. Era Secretario de la Junta el Contador de la Gerencia del Ferrocarril, conforme a una Ordenanza de 1898.

Al Dr. Arango sucedió en la Gobernación el Sr. D. Eduardo Vásquez J., uno de los hombres que más han impulsado la construcción del Ferrocarril, y a quien éste debe importantes servicios prestados en el Exterior, luégo que el Sr. Vásquez abandonó su puesto por renuncia. Al restablecer la Secretaría de Hacienda, modificó virtualmente la anterior disposición en cuanto al Secretario General se refería. Investido el Secretario de Hacienda de las mismas funciones que tenía antes de la supresión de su oficina, es claro que entraba a formar parte de la Junta.

El Decreto número 45 de 28 de Septiembre, adicionó el Presupuesto con el producto del impuesto sobre consumo del tabaco, a razón de 11.000 pesos oro mensuales, aproximadamente. De este crédito adicional se destinaron a la continuación del Ferrocarril 31.000 pesos. Vienen luégo algunos otros decretos de auxilio al Ferrocarril, a los cuales se debe el incremento tomado por la obra en ese tiempo.

El 3 de Febrero de 1910 se inauguró la Estación Cisneros –antigua Quiebra –acto que solemnizaron con su presencia el Excmo. Sr. Presidente de la República, General Ramón González Valencia, el Sr. Ministro de Obras Públicas, Dr. Carlos J. Delgado y muchos importantes personajes del País.

El Decreto número 10 de 1º de Mayo de 1910 declaró sin efecto el 1.106 de 26 de Julio de 1905, y restableció en sus funciones la Junta Superior de Ferrocarriles con los mismos miembros que tenía al tiempo de su eliminación.

El Ferrocarril de Antioquia no sólo ha sido una obra de redención económica, sino que también ha contribuído eficazmente a la educación de nuestro pueblo con la formación de notables ingenieros. Lo que en seguida viene nos mostrará su alta labor educativa. El Decreto 395 de Febrero de 1904 habia creado varias becas en la Escuela Nacional de Minas de Medellín; el 72 de 18 de Diciembre de 1911 concedió a la Junta Directiva del Ferrocarril la adjudicación de tales becas. Desde entonces viene distribuyéndose entre los estudiantes pobres.

Quien observe con mediana atención la historia del Ferrocarril, notará que desde los primeros trabajos se consideró imposible construirlo en un tiempo razonable, con los solos recursos del Departamento. En los últimos años esta opinión tomó fuerza de verdad axiomática, y se empezó a trabajar activamente para la consecución de un empréstito.

Sin embargo, para ello se tropezaba con grandes dificultades. La sangrienta guerra civil de 1899 a 1903 no sólo consumió las fuerzas del País, sino que echó por tierra el poco crédito que en el extranjero conservaba. Algunas Casas comerciales del interior ofrecieron su ayuda, pero nuestros ricos son todavía demasiado pobres para cargar con el peso de un empréstito suficiente. Mucho han servido,



sin duda, las sumas por ellos facilitadas en diversas ocasiones, pero no bastan. El empréstito gestionado por el Sr. D. Julio Uribe S., en París, no fue aceptado por considerarse sus condiciones demasiado gravosas para el Tesoro. Después de su administración, eminentemente favorable para el Ferrocarril, de la cual se retiró por renuncia, D. Eduardo Vásquez J. fue comisionado para negociar el empréstito, pero sus labores no fueron coronadas por el éxito, si bien preparó el terreno a su sucesor.

El 28 de Junio de 1912, mediante escritura pública número 1.043 otorgada ante el Notario primero del Circuito de Medellín, el Gobernador del Departamento Dr. Francisco E. Tobar, usando de las facultades que le habían conferido la Asamblea, confirió el Dr. Jorge Rodríguez un poder especial para marchar al extranjero y conseguir un empréstito para el Ferrocarril en las más favorables condiciones posibles.

Según sus instrucciones, el Dr. Rodríguez procedió de acuerdo con D. Eduardo Vásquez J. y, el 25 de Octubre de 1912, celebró un contrato con Le Crédit Financier et Industriel sobre el citado empréstito, contrato que bien pronto recibió la aprobación del Gobierno Departamental.

Como el original francés corre publicado en el Informe del Sr. Secretario de Hacienda, D. Gabriel Latorre, nos abastecemos de copiar todas las cláusulas del contrato, reduciéndonos a algunas de las más importantes. El valor nominal del empréstito era de doce millones quinientos mil francos (12.500,000 frs.). El Departamento paga un 6% de interés anual sobre el valor nominal. Como descuento inicial se fijó la rata de 13 ½ %. Antioquia garantizó el pago de la deuda con el 77% de la Renta de Tabaco, y con los productos netos de la explotación del Ferrocarril. Una vez cancelada la hipoteca que gravaba la Empresa por la deuda existente de 100.000 L, se procedería a construir una nueva a favor de los tenedores de las obligaciones que por este contrato se emitieron. En 1913 el Departamento debió pagar solamente los intereses de 1914 en adelante, \$ 175.000 para el servicio de la deuda.

Representaron al Crédit los Sres. Edmond Coignet y A. Cavellier.

Sin duda las condiciones obtenidas no fueron las más ventajosas que pudiera desear Antioquia; pero dada la falta casi absoluta de crédito en el Exterior y la intranquilidad que por entonces producía en el mundo financiero la complicada situación balcánica, preludio aparente de un conflicto omnieuropeo, no pudieron ser otras. Quien abrigue dudas sobre este punto, puede ver las aclaraciones rendidas por el Dr. Rodríguez al Gobierno Departamental, aclaraciones que corren publicadas en el antes citado documento del Secretario de Hacienda.

Aquí hacemos una digresión, justificada por sus relaciones con la terminación del Ferrocarril. Antioquia no ha descansado un momento en su marcha redentora hacia el progreso. Se acercaban

apenas al Valle de Medellín los rieles del Ferrocarril sin estar aún solucionado el costoso problema de La Quiebra, cuando las miradas de la raza claváronse en nuevos horizontes, como buscando en las playas del Caribe, principio de otras audaces empresas. A moción del Dr. Ramón Arango dictó la Asamblea su Ordenanza número 3, de 25 de Marzo de 1913, por la cual se ordenó al Gobernador la formación de dos secciones de ingenieros, que hicieron el estudio preliminar de las vías férreas económicamente realizables para poner en comunicación el Valle de Aburrá u otro central en el Departamento con el Océano Atlántico. Por su Ley 64, de 12 de Noviembre de 1913, el Congreso declaró de utilidad pública la mencionada vía y resolvió auxiliarla con 15.000 pesos por kilómetro construído, una vez que, llegado el Ferrocarril de Antioquia a Medellín, el Gobierno resolviese emprender la obra.

Por Decreto número 550 de 1914, el Gobernador procedió a nombrar miembros de una Comisión exploradora para ella.

Volvamos ahora a los asuntos del empréstito. A fines del año de 1913 supo el público de una manera cierta y oficial una triste noticia que ya de tiempo atrás de rumoraba: Le Crédit Financier et Industriel no pudo cumplir de una manera completa sus compromisos con Antioquia, y de la suma total del empréstito apenas logró colocar ochocientos mil pesos oro (\$800.000), suma correspondiente a ocho mil obligaciones: Quedaban diez y siete mil por cubrir.

Entabláronse entonces nuevas negociaciones con Le Crédit, y mediante ellas se le libró de la obligación de pagar las sumas restantes, quedando el Departamento con la plena propiedad de los bonos por emitir.

.....  
.....

La Ordenanza número 52 de 29 de Abril de 1913 creó dos puestos de gran importancia en el Ferrocarril. Uno de ellos fue el Ingeniero Interventor, cuyas principales obligaciones son las de fiscalizar técnicamente la Empresa, cuidar del buen servicio del tráfico, proponer mejoras a la Junta en los puntos que estime convenientes, rendir informes a las Asambleas Departamentales, oír las quejas del público y las de los empleados, inspeccionar con frecuencia la línea, etc., etc. Tiene voz en al Junta para todo lo referente a su oficio, pero carece de voto. El Segundo empleo es el de Auditor del Ferrocarril con obligación de examinar las cuentas, objetarlas, firmar los balances una vez que los halle conformes, visitar las Oficinas de la línea para fiscalizar de un modo efectivo su contabilidad, proponer mejoras en este ramo, de acuerdo con el Ingeniero Interventor, etc. Tiene también este último empleado el derecho

de informarse de todo lo relativo a cuentas, para cuyo fin se le dará acceso a los libros de contabilidad y demás comprobantes.

El Decreto número 483 de 1913 (6 de Junio) reglamentó el artículo 9 de la anterior Ordenanza que facultaba a la Junta para reglamentar la contabilidad de la Empresa. Eximió a las Oficinas del Ferrocarril de observar todos los requisitos y formalidades que a las demás oficinas se les exigen, y facultó a la Junta para formar un reglamento especial, análogo a los que usan las buenas empresas particulares.

En nuestra opinión son muy de alabar estas últimas disposiciones: La enorme extensión que va tomando la Contabilidad del Ferrocarril de Antioquia hacía indispensable la prescindencia de una multitud de formulismos que, lejos de perfeccionar el mecanismo de la Administración, lo entorpecían de una manera creciente. Por regla general, en las leyes como en las máquinas, la sencillez constituye la norma de perfección.

La Oficina General de Cuentas del Departamento había expedido un Decreto (número 2 de 31 de Agosto de 1912) que fue un Reglamento de Contabilidad para el Ferrocarril. En él colaboró eficazmente la Junta. Pero fue abrogado por el Reglamento que la Junta expidió el 27 de Junio de 1913 y el Gobernador aprobó el día 30 del mismo mes. La Junta procedió conforme al Decreto de la Gobernación número 483 de 6 de Junio, por el cual se reglamentaba el artículo 9 de la Ordenanza número 52 de 29 de Abril de 1913.

Para llevar los rieles hasta la ciudad de Medellín, después de que las dificultades del empréstito pusieron la Empresa en mala situación económica, se consiguieron con nuestro comercio las siguientes sumas, como cuentas corrientes:

Con el Banco Alemán Antioqueño, doscientos mil pesos (\$200.000) al 15% de interés anual, garantizados por seis mil de los bonos no suscritos;

Con el Banco de Sucre, cincuenta mil pesos (\$50.000) al mismo interés, sin garantía de ninguna clase;

Con los Sres. Miguel y Carlos Vásquez, diez mil pesos (\$10.000) en las mismas condiciones del anterior;

Con los Sres. Hijos de Fernando Restrepo y Ca. cincuenta mil (\$50.000) en las mismas condiciones, salvo la obligación por parte del Ferrocarril de dar un aviso previo con término de dos meses para cancelarlo.

El lunes 9 de Marzo de 1914 se dio al servicio la última parte de la sección ferroviaria del Porce, es decir, la comprendía entre la Estación Acebedo y la Estación Medellín. Los Diputados de la Asamblea

Departamental acudieron en tren especial a solemnizar el acto y recorrieron la línea hasta Botero. Puede decirse que el Ferrocarril de Antioquia está concluido, exceptuando la difícil Quiebra que, según el actual Superintendente Dr. Juan de la Cruz Posada, es asunto de cuatro o seis años si se consigue el capital necesario”.

\*\*\*

Concluida ya la inserción de los datos pertinentes de nuestros ilustrados predecesores en la historia del Ferrocarril de Antioquia, continuamos con nuestras observaciones propias la tarea.

El trasmontar la Cordillera que separa las hoyas del Nus y del Porce, ha sido una de las cuestiones que más haya preocupado a las dirigentes de la Empresa y a la opinión pública en Antioquia. El trasmontar la Cordillera que separa las hoyas del Nus y del Porce, ha sido una de las cuestiones que más haya preocupado a los dirigentes de la Empresa y a la opinión pública en Antioquia. El problema está todavía sin resolverse de manera definitiva.

Esta muralla natural nos ha impuesto una lamentable solución de continuidad, que divide en dos secciones la línea en la depresión de La Quiebra.

Para facilitar la comunicación entre estas divisiones, se construyó un carretable de 28 kilómetros entre Cisneros, estación terminal del Nus, y la de Botero, nombrada así en recuerdo del antiguo Gerente de la Empresa Dr. Fabriciano Botero, que la sirvió durante mucho tiempo con recomendable celo y eficacia. Tal estación es el punto de partida primitivo de la ferrovía del Porce.

Después de serios estudios y discusiones, la Junta Directiva, tomando como base la construcción, en época propicia, de un túnel de 3 ½ kilómetros de longitud para atravesar La Quiebra, decidió prolongar la vía por la banda occidental, primero, hasta Santiago; y por la oriental, después, hasta el Limón, que son las proyectadas bocas de aquel tunel.

La Estación de Santiago se inauguró solemnemente el 27 de Marzo de 1918, con asistencia del Excelentísimo Señor Presidente de la República, Doctor José Concha; del Sr. Ministro de Obras Públicas, Doctor Jorge Vélez, del Sr. Gobernador del Departamento, Gral. Pedro J. Berrío, del Superintendente General de la Empresa, Dr. Juan de la Cruz Posada y de otras notables personalidades. Con este nuevo trayecto, la línea del Porce quedaba aumentada en cerca de 12 kilómetros. La estación intermedia de Porcecito había sido inaugurada en Enero de 1917.

La Estación del Limón, punto extremo de la División del Nus, fue inaugurada el 7 de Abril de 1920, durante la Gobernación del Gral. Pedro Nel Ospina. El trayecto, desde Cisneros, mide 8.808 metros.

El Ingeniero Dr. Pablo E. Pérez, Comisionado por el Gobierno Nacional para la recepción, consigna en su Informe oficial el siguiente concepto:

“Muy hermosos golpes de vista ofrece la línea de Cisneros a “El Limón” con sus largos desarrollos (entre los puntos extremos apenas había una distancia directa de tres kilómetros y medio) y me complazco en reconocer que su trazo, fruto de largos estudios, y su construcción honran a la Ingeniería del País”.

En obediencia a una Ordenanza de la Asamblea (No. 8, de 30 de Marzo de 1917), se construyó un nuevo Carreteable, aprovechando parte del antiguo, para atravesar la Quebra entre Santiago y El Limón, vía que después de algunas variantes, mide hoy unos 10 kilómetros y puede recorrerse por los viajeros, en magníficos automóviles, en menos de 40 minutos.

La longitud del Ferrocarril del Nus es de 118 kilómetros; y de 72 kilómetros la del Ferrocarril del Porce.

\*\*\*

Coronado el magno esfuerzo de traer la línea hasta Medellín, aunque con el problema de La Quebra siempre en planta, se ha ocupado la dirección de la Empresa, durante los últimos años, en mejorar la vía existente, en atender a la construcción o terminación de varias obras anexas importantes y en dotarla del material rodante necesario para la intensidad tomada por el tráfico. La relación pormenorizada de todos estos trabajos consta en los Informes del Superintendente General, del Ingeniero Jefe y de los Superintendentes seccionales. La situación que pudiéramos llamar técnica y la eficacia de los servicios prestados a los pasajeros, que encuentran además de las ventajas usuales en esta clase de locomoción, las comodidades del *Hotel Magdalena*, en Puerto Berrío, y del Restaurante de El Limón, han sido generalmente estimadas como muy satisfactorias. Otro tanto puede decirse en lo que al transporte de carga se refiere.

\*\*\*

No obstante su indiscutible utilidad, su importancia considerable como factor de progreso y la simpatía unánime que inspira, el Ferrocarril a Puerto Berrio no es suficiente para las necesidades de Antioquia, que busca camino al mar y que urgentemente requiere llevar a otras regiones de su territorio la influencia del riel civilizador y comunicarse en esa forma con Departamentos vecinos.

A realizar tan justo anhelo van dirigidas varias Ordenanzas de la Asamblea, a saber: la N.º 8, de 30 de Marzo de 1913; la No. 31, de 25 de Abril, la No. 37, del 28, la No. 47, del 29 del mismo mes, todas tres del año de 1919; la No. 86, de 12 de Junio, y la No. 98, de 10 de Diciembre de 1920.

En ellas se disponía, en resumen, la exploración de las vías más practicables para establecer ferrocarriles hacia Urabá, hacia puntos navegables del Río Cauca y hacia el Río Arma, a fin de empalmar allí con el que se está construyendo en el vecino Departamento de Caldas, próspero hijo de Antioquia. Para la ejecución de las obras que, por las exploraciones y estudios preliminares se resolviera acometer, se daban autorizaciones al Gobernador para que, con la colaboración de la Junta Directiva del Ferrocarril de Antioquia y un grupo de asesores especiales en casos determinados, procediera a hacer las gestiones necesarias para la consecución de empréstitos suficientes en el Exterior, y compara, si se estimaba conveniente, la totalidad o parte de las acciones del Ferrocarril de Amagá, cuyo privilegio podría tal vez presentar tropiezos para la realización del plan que se adoptase.

Se han hecho y se hacen aún exploraciones y estudios en lo relativo al llamado "Ferrocarril de Urabá"; pero, como resultados positivos, no hay hasta ahora sino dos, de particular importancia: la compra de la casi totalidad de las acciones del Ferrocarril de Amagá, y la iniciación de trabajos de construcción, desde el remate de éste (Estación "Camilo C. Restrepo"), con el propósito de llevarlos hasta Bolombolo, a orillas del Río Cauca, en un trayecto de 39 kilómetros. De Medellín a la estación antes nombrada, hay construídos y en explotación 58 kilómetros.

Las negociaciones preliminares para un arreglo con la Compañía del Ferrocarril de Amagá, fueron singularmente laboriosas y delicadas; se procedió en ello con suma cautela, solicitando el dictamen de competentes Abogados y el consejo de muy distinguidas personas de Medellín, y después de tratos particulares con los más poderosos accionistas de aquella empresa, el Departamento adquirió, por compras sucesivas, 9,895 acciones de las 10.000 en que ella se divide, por la cantidad de \$ 1.979,000. Dueño ya, prácticamente, de la empresa, el Gobierno acometió la construcción del Ferrocarril del Cauca, como ya se ha dicho.

Para atender al cargo de esta deuda y a otras necesidades del Ferrocarril de Antioquia, y previa consideración del asunto por su Junta Directiva, con la cual procedió en perfecto acuerdo, el Gobernador del Departamento, Dr. Ricardo Jiménez Jaramillo, dictó, fundándose en autorizaciones

pertinentes de la Asamblea, el importante Decreto No. 65 de 1923 (Noviembre 5), que es, en nuestro concepto, el más significativo documento que en materia de crédito público pueda exhibirse en la historia económica de Antioquia.

En su parte resolutive, el memorado Decreto dice así:

Art. 1°. Solicitase un préstamo especial al tipo corriente de interés del mercado, que es el uno por ciento (1%) mensual, hasta por la suma de dos millones quinientos mil pesos (\$2.500,000) oro amonedado, con plazo hasta cinco (5) años, pudiéndose pagar los intereses por mensualidades vencidas. Este préstamo se puede hacer fraccionado en cantidades no menores de cien pesos (\$100), según lo determinen los mutuantes.

Art. 2°. El Departamento se reserva el derecho de devolver el préstamo que se haga conforme a este Decreto, en cualquier tiempo, dentro del plazo, con aviso público de sesenta (60) días de anticipación. La redención en esta forma podrá hacerse total y parcialmente, y en este último caso la amortización de los pagarés correspondientes se hará por sorteo que verificará la Junta Directiva del Ferrocarril de Antioquia.

El éxito de esta operación fue completo. El público suscribió íntegramente el empréstito, y los pagarés se cotizan hoy con prima en el mercado.

\* \* \*

No ha sido afortunada la Empresa en la solicitud de empréstitos externos, no obstante la inteligente labor de sus comisionados.

Por Decreto No. 214 de 1919, el Gobernador del Departamento, Gral. Pedro Nel Ospina, nombró a Don Gabriel Posada, Agente Fiscal en el Exterior, con el encargo especial de trabajar por la consecución de un empréstito. El nombrado se trasladó a Nueva York, y después de negociaciones iniciadas y proseguidas con tino ejemplar, celebró un contrato *ad referendum*, por un total de \$ 10.000,000, con un grupo bancario representado por la Guaranty Trust Company, de aquella ciudad, que, de acuerdo con disposiciones legales, se sometió a la consideración de la Asamblea, reunida entonces (Junio de 1920). Los banqueros habían señalado un plazo perentorio para la aceptación o rechazo, por parte de Antioquia, y como las circunstancias del mercado en Nueva York cambiaron de improviso desfavorablemente para una emisión de bonos y había expirado el término fijado sin que la Asamblea, no obstante su buena voluntad y diligencia, hubiese podido aún adoptar una resolución, la propuesta fue retirada, y la negociación fracasó.

Igual o semejante cosa sucedió en 1922, con nuevas negociaciones iniciadas en aquella misma ciudad con la casa de Blair & Co. por el comisionado, Gral. Pedro Nel Ospina, elegido ya en aquella época Presidente de la República. Gracias a su alta posición y a su pericia, logró él llegar a un satisfactorio arreglo para una operación de \$ 20.000,000; pero aprobado ya el contrato por la Junta del Ferrocarril, asesorada de acuerdo con disposiciones de la Asamblea y facultada para obrar sin posterior aprobación de la misma, pasó el asunto al Consejo de Estado en Bogotá, y mientras éste lo estudiaba se paralizó el mercado de bonos suramericanos en Nueva York, y el negocio quedó en suspenso, sin que haya sido posible después el reanudarlo.

Posteriores esfuerzos de la Junta en igual sentido, han quedado también sin resultado alguno hasta el presente.

Nuevo desengaño ha tenido recientemente la Empresa. El Congreso de 1923, por la Ley 67, de 23 de Octubre, dispuso el anticipo de \$ 1.200,000, imputable a la subversión nacional de \$ 20.000 por kilómetro, concedida a la vía férrea de Medellín al Río Cauca, tomando aquella suma de los contados segundos y tercero de la Indemnización Americana. Por inconvenientes legales, el Contralor de la República se abstuvo de dar la autorización precisa para el pago. Es de esperarse que las Cámaras, actualmente reunidas, sabrán subsanar el mla, haciendo justicia a Antioquia.

\*\*\*

Animados de noble emulación por el progreso de nuestra obra ferroviaria, han trabajado por ella activamente, en el período que nos ha tocado en suerte historiar, de 1915 para acá, los Gobernadores que en la administración departamental han ido sucediéndose: Gral. Pedro J. Berrío, Gral. Pedro Nel Ospina, Dr. Julio E. Botero, Dr. Manuel M. Toro, Dr. J. M. Marulanda y Dr. Ricardo Jiménez Jaramillo, actualmente en ejercicio.

Componen hoy la Junta Directiva de la Empresa a más del Gobernador, ya citado, que es su Presidente, el Secretario de Hacienda (Dr. Alfredo Cock A.), Vicepresidente; y los Consejeros principales Sres. D. Nicanor Restrepo R., D. Tomás Uribe Williamson y el Dr. Jorge Escobar Alvarez, nombrados en Mayo retropróximo por la Asamblea, para el período en curso, de dos años. También hace parte de ella, con voz y voto, el Superintendente General.

La Superintendencia General, siempre bien servida, ha estado a cargo de los Ingenieros Dr. Juan de la C. Posada, Dr. Rafael Torres Mariño, Dr. Mariano Ospina Pérez y Dr. Eugenio Gómez G.



Este último se retiró recientemente, por renuncia, y ha sido reemplazado por el Dr. Carlos Gómez Martínez, quien entró a ejercer en Julio.

De tiempo atrás y durante el último lapso, ha actuando como Ingeniero Jefe el Dr. Germán Uribe H., ventajosamente conocido en todo el país.

Los otros empleados superiores de la Empresa, todos muy meritorios, son en la actualidad los siguientes:

Médico Jefe, Dr. Emiliano Henao, que ocupa desde hace treinta y un años ese puesto;

Administrador General, Dr. Eléazar Arango Ferrer;

Superintendente de la División del Nus, Dr. Juan de Dios Ceballos;

Superintendente de la División del Porce, Dr. Ernesto Cadavid; y

Auditor, Dr. F. Gómez.

Según el último Informe de la Superintendencia General, el 31 de Diciembre de 1923 la deuda del Ferrocarril de Antioquia ascendía a \$ 2.354,329,62; y el producto neto total en ese año había sido de \$ 1.089.849.81.

\*\*\*

Tál es, a grandes rasgos, la historia de la obra pública de más trascendencia que Antioquia, después de su emancipación política, haya realizado en su vida de lucha continua y de incesantes inquietudes; fruto de indecibles sacrificios, de perseverancia y de fe; empresa atrevida y preciosa, cuya ardua iniciación debe al héroe que hou enaltece con un perdurable testimonio, que sea elocuente símbolo para las generaciones venideras; estimulante victoria en cuya prolongación tiene fincadas sus más caras esperanzas de redención, y de poder, bienestar y engrandecimiento futuros.

#### TRIBUTO

Este libro ha sido elaborado por orden de la Empresa del Ferrocarril de Antioquia, como una nueva ofrenda a CISNEROS, con motivo de la inauguración de su estatua.

Medellín, Agosto de 1924.

GABRIEL LATORRE

## LA ESTATUA DE CISNEROS

EFE GOMEZ

No; no veo yo a Cisneros como lo creó Tobón Mejía en sus Bronces Victorioso: Erguido en pedestal de mármol blanco repujado de titanes, que en la serenidad del cinemático reposo de sus músculos gloriosos, parecen elevarlo y sustentarlo en la culminación de la apoteosis.

No: no veo yo así a Cisneros.

Lo veo en su crepúsculo.

Cuando se hubo convencido de que era fuerza abandonar su Obra, retraerse a la inacción, la salud arruinada, el alma amarga.

Fórmome yo al Héroe entonces, tácito y sombrío, recogidos los brazos sobre el pecho, en pie sobre una cima de los Andes, recorriendo con ojos melancólicos el relieve azul de las tierras Antioqueñas.

Allá está el Héroe entristecido.

En esas cumbres cimeras, la bóveda del Cielo aparece mayor que media esfera, y el ojo se sumerge en lejanías más hondas que la traza ideal del horizonte en lo infinito.

A los pies del Héroe, tocado por el sol de oro de la tarde, se tiende, vago, el relieve azul de las montañas Antioqueñas.

“Allá –piensa –están sembrados las cunas y los sepulcros de una raza. Por entre los boquerones de esas crestas, a través de las faldas de esos montes, a lo largo de sus torrentes y riachuelos, he soñado yo tender fantástica vía férrea que unir lograrse el Magdalena al Cauca. Palmo a palmo he hollado todo eso. En mis dilatadas excursiones he tejido mi vida a la vida de esas gentes fuertes, viriles y pacientes que como los griegos “tuvieron por hermana de leche a la Pobreza”.

“Es un mar rizado por cataclismos geológicos en donde las crestas de las olas son cimas de millares de metros.

“Sobre ese jirón de tierra ha vivido una raza largos siglos. En las faldas de esos montes; en los valles de esos ríos; a la vera de los campanarios de aldeas y ciudades; en las riendes colinas engramadas y en el fondo oscuro de sus minas, esas gentes han llorado, han reído, han asesinado y han orado; hanse arrojado sollozando sobre el cadáver del que muere y han saltado con lágrimas de gozo al cuello de los que tornan a sus lares; se han agrupado sus hombres, delirantes, en pos de los estandartes de los grandes y hanse lanzado a la civil revuelta a combatir, a merodear, a amar, a sufrir,

a odiar, a vivir y a morir como hombres; y las esposas, las madres, las hermanas y las novias, han ido, lacrimosas y dolientes, a los Santuarios a rezar por ellos.....

“Pero esos mundos de dolor y orgullo, de cobardía y heroísmo, de abnegaciones y de dolos, todo eso que una raza produce y que es la Patria aun más que el territorio mismo, ¿todo eso que es? ¿Es la nada? ¿Es el absurdo? ¿No es siquiera una dimensión del Universo? ¿Conque todo el dolor, los sacrificios todos de los héroes de mi Patria ahogados por la tiranía en lágrimas y en sangre, es como si jamás hubieran sido? ¿Los esfuerzos todos de mi vida por despertar esa raza, que dormita, a la vida del progreso; por labrarme una fortuna para los seres débiles que adoro, por no haber tenido éxito, no son, no existen?”.

Sobre las cimas de cordilleras más y más azules y lejanas, que por sobre otras cimas se asoman, se encaraman, las nubes sobre las nubes se amontonan y por entre sus rasgaduras y cavernas, el rayo de luz penetra, viaja, se aleja... y se extingue en la distancia.

El sol, que va a hundirse, se ve rojo y sin rayos, nadando, suelto, entre una bruma fúlgida, opalina.

Y piensa el Héroe: “¿Qué es mi dolor ante la Totalidad inmesurable? ¿Qué ese sol mismo? ¡Ah! ese orbe gigante, tan enorme para nosotros tan pequeños, es tan solo un glóbulo rojo -¡uno solo! -de las miriadas de millones que ruedan en el torrente circulatorio del Universo. Un glóbulo rojo destinado a producir, por un instante, en nuestro sistema planetario -ínfima porción del tejido vivo del Universo -el metabolismo de la vida.

“¡Cuán enorme el Universo! Pero mucho más que enorme, misterioso. De siglo en siglo, un Laplace, un Newton dan con algún agujero, que, agrandando, deja penetrar fulgores del misterio: a su lumbrere, cegados los cerebros se retuercen, como se retuerce, herida en las pupilas, una ventregada de topos en cuyo agujero penetra un haz de sol de un medio día fulgurante de los trópicos. El cerebro humano no está hecho de semejantes lumbreradas, como la retina del topo no ha sido creada para la luz del medio día.

“Nadamos ciegos en la deslumbradora claridad del Universo.

“Los fenómenos naturales, vienen de lo ignoto y van hacia lo ignoto. Y nos dejan ver, de paso, una porción tan mínima de sus trayectorias colosales, que la ciencia que edificamos, fundada en observaciones tan exiguas, es ciencia irrisoria.

“¡La vorágine tremenda! ¡El misterio inescrutable! Y yo zarparé ¡ay! quizás bien pronto, de la abrigada orilla del vivir hacia ese mar ignoto. Me iré hundiendo, me iré hundiendo. ¿En dónde un cabo para asirme? El polvo que me integra, será absorbido por el torbellino de las fuerzas cósmicas. Y yo

espero ¡temerario! que ese polvo ha de unirse en un sér más alto, hogar de mi conciencia purificada por el dolor y por la vida. Si yo tornase en fragmentos impalpables el divo mármol de la Venus Manca y aventase sus cenizas, ¿sería tan demente que esperase ver de nuevo cujarse esos fragmentos en el propio cuerpo excelso de la Diosa? ¡Tal mi esperanza! ¡Ah! este que me pugne, dolor trémulo al contemplar de frente tus terrores supremos. Muerte augusta, debió de ser el mismo del Divino Rabí Jesús cuando pendiente de un madero vio, en cárdeno relámpago, abrirse a sus pies la Ignota Fauce y la imagen de su Padre extinguirse en la esperanza, cuando clamó aterrado: Padre, ¿por qué me desamparas?.....

“Y cómo se ve, en frente al terror sagrado de la muerte, cómo se ve de dulce, de muelle, de íntima la vida. ¡Cuán deseables la fortuna, la independéncia, la victoria!

“.....¡La fortuna, la victoria! ¡Ah! Yo no he nacido para eso. Mi psiquis rígida, moralmente rígida, inflexible, forjada en siglos por serie interminable de honrados y férreos infanzones, carece de la ductilidad necesaria para reptar por los conductos subterráneos, por donde, en veces, el Exito transita”.

Y con gesto fiero y orgulloso empinó su grandeza moral en frente a la grandeza total, hostil, de la Vida y de la Muerte.

El sol se ha puesto ya. Su luz, refractada por las capas superiores de la atmósfera resuélvese en los matices que la integran. Rojo es el ocaso, violeta es el poniente, y entre los dos tintes extremos, no ya en fajas definidas como las del espectro producido por el prisma, sino en gradaciones innúmeras y puras y fugaces, desenvuélvense, sobre la inmensa bóveda del cielo, los matices todos de las cromáticas graderías que, en los abismos de las vibraciones luminosas, son susceptibles de afectar el ojo humano. Igneas volutas de candente hierro retorcidas a golpes ciclópeos de martillo son las nubes en las fraguas del ocaso; tonos que hacía arriba van tornándose en jacintos, en ámbares y en oros, y hacia la mitad del cielo son un pidor virginal de rosa y nácar.

Las cordilleras allá abajo parecen estar hechas de una sustancia ingrávida y viviente, amasada con luz, con esmeraldas y con oro.

Como corren los colores, y vanse sucediendo, por la superficie de una lámina de acero que, para ser templada, sumergida fue, roja y silbando, en el seno fresco del agua, y luégo puesta a enfriarse al aire libre, así cambian cielo y tierra: Ya son sepia y negro las nubes del ocaso; son plúmbeas las nubes antes róseas.

Sobre un cielo de madre-perla, luce apenas la estrella de la tarde.

Van enseguida apareciendo las estrellas.

Allí están los planetas, compañeros de nuestro en su viaje eterno de dolor.

Allá Sirio, Proción, Canopo, soles pares del Sol nuestro, cuyo calor y cuya luz ven germinar dolores gemelos de los nuestros, sobre los cuales gimen humanidades innumerables, andando siempre, entre tormentos, hacia un progreso irónico, mezcla desgarradora de burla y de quimera.

Y luého, hervideros de soles que integran Universos.

Y hasta el vértigo, enjambres de Universos.

Y nebulosas, capullos de Universos.

*Y sacos de carbón*, negros, caóticos, en los cuales la vida aún no existe o se ha extinguido.

La comba bóveda del Infinito titila formidable: se ven lucir estrellas por debajo de la línea del horizonte. En el suelo, en rededor, no hay más que sombras. Los troncos gigantes de los árboles semejan mástiles, y las cercanas rocas gigantes chimeneas.....El Héroe experimenta la sensación exquisita y sublime de bogar por el espacio a par de esos astros que lo tachonan, infinitos.

“Hacia dónde voy? –clama. –¿Atravieso en este instante los umbrales de la nada o los de un mundo misterioso? .....Pero ¿existe ese mundo?.....¡Ah! Yo lo siento oscilar como un péndulo de oscilaciones necesarias, como un corazón de palpaciones trágicas, jubilosamente trágicas, aquí en el centro mismo de mi conciencia. ¿Conque el movimiento de una hoja de ese árbol que el viento agita es eterno y lo hallaremos siempre en el seno infinitamente elástico del Universo, eternamente igual a sí mismo, como calor, como luz, y esta energía que aquí siento yo dentro de mí, ha de extinguirse? ¿Conque la energía que se llamó Bolívar se aniquiló al quebrarse el frágil organismo?

“¿Y mis amigos muertos, ellos cada uno de los cuales era un Universo, ya no existen? ¿Y el amor de mi vida, la muerta esposa mía, ya no existe, en parte alguna existe? ¡Ah! el que no existáis aquí no prueba que no existáis en parte alguna. No para aniquilaros, para ahorraros martirios, cuando ya fuisteis dignos de morir, moristeis”.

Así, sobre una cima de los Andes, recogidos los brazos sobre el pecho, erguido en frente de la Vida y de la Muerte, desafiando desde su altura moral el Hado adverso, mientras su alma inconforme, férrea, inmensa, oscila como un péndulo trágico entre el caos moral en que el mérito sucumbe y los inicuos cantan himnos a la Victoria y a la Vida. Titán encadenado, voluntariamente encadenado en las leves redes rútilas de la milenaria armonía ética divina. Héroe dilecto de una raza que le adora porque así prefiere ella a sus hombres: vencidos antes de manchados.

Así me finjo yo a Cisneros. Así, si fuese yo un artista, habría exaltarle en Bronce, en Mármol, o en Estrofas!