

**Trabajo carcelario y vías de comunicación: la construcción del Camino Carretero y el
Ferrocarril de Antioquia, 1871-1876**

José Alejandro Cruz Giraldo

Jalejandro.cruz@udea.edu.co

Trabajo de grado para optar por el título de historiador

Asesor:

César Augusto Lenis Ballesteros

Historiador

Universidad de Antioquia

Facultad de Ciencias Sociales y Humanas

Departamento de Historia

Medellín

2021

Agradecimientos

Son años los que han transcurrido desde que comencé a realizar la presente monografía. Durante este tiempo he recibido la ayuda diligente de muchas personas, quienes, como lectores, amigos o críticos, han puesto delante de mí innumerables peldaños. A los empleados de la Universidad de Antioquia y el Archivo Histórico de Antioquia, a mis maestros y a mis amigos, a todos les agradezco. Sin embargo, quisiera mencionar de manera especial a Johan Esteban Zapata Colorado por su perseverancia y acertados comentarios, al profesor César Augusto Lenis Ballesteros por sus enriquecedoras recomendaciones y confianza en un trabajo que batallaba contra el tiempo y a Carolina V. C. por sus cariñosas reprimendas al incitarme a escribir bien.

Finalmente, esta monografía está dedicada a mis padres, Gloria Cristina Giraldo y Arley Cruz, así como a mi hermano, Edwin Cruz. Su constante apoyo, eterna paciencia e inquebrantable confianza han hecho posible cada una de las líneas que acompañan este trabajo.

Contenido	Página
Resumen.....	8
Palabras Clave.....	10
Abstract.....	10
Keywords.....	12
INTRODUCCIÓN.....	13
FUENTE DE ARCHIVO.....	28
Capítulo 1. DE MEDELLÍN AL RÍO MAGDALENA	
1. Caminos coloniales en una sociedad con miras al mercado mundial.....	36
1.1. El Camino Carretero.....	44
1.2. El Ferrocarril de Antioquia.....	62
Capítulo 2. PENALIDAD Y TRABAJO: PRESIDIO, CASA DE RECLUSIÓN Y COLONIAS PENALES	
2. Ideología e instituciones penales.....	83
2.1 El conservatismo antioqueño: un liberalismo católico.....	84
2.2. Vagancia y trabajo.....	88
2.3. La tradición penal liberal: el Código Penal de 1837.....	95
2.4. El Código Penal de 1867.....	99
2.4.1. El Presidio.....	101

2.4.2.	La Casa de Reclusión.....	106
2.4.3.	La Colonia Penal.....	109

Capítulo 3. EL USO DE PRESOS COMO FUERZA DE TRABAJO EN EL CAMINO CARRETERO Y EL FERROCARRIL DE ANTIOQUIA

3.	Presos y peones: la mano de obra.....	115
3.1.	Clima y geografía.....	116
3.1.1.	La salubridad como discurso: de Puerto Murillo a Patiburú.....	119
3.1.2.	Obtener mano de obra: la fundación de la Colonia Penal y las poblaciones de La Magdalena y Puerto Berrío.....	123
3.1.3.	Un éxito dudoso: la Colonia Penal y la administración Berrío.....	130
3.1.4.	Un grave incidente: el traslado de la Colonia Penal y la exploración de Cisneros.....	135
3.1.4.1.	La Colonia Penal en cuestión: ¿por qué trasladar el establecimiento?.....	142
3.1.4.2.	Una localización definitiva: la Colonia Penal en Puerto Berrío.....	146
3.2.	El Presidio: régimen laboral y condiciones de trabajo.....	150
3.2.1.	Herramientas y especialización del trabajo.....	151
3.2.2.	Orden y disciplina.....	158
3.2.3.	Cantidad de presidiarios.....	165
3.3.	La Colonia Penal: régimen laboral y condiciones de trabajo.....	173
3.3.1.	Orden y Disciplina.....	178
3.3.1.1.	El decreto de 18 de julio de 1874.....	181
3.3.1.2.	Contratación y régimen laboral en Puerto Berrío.....	185

3.3.1.3.	Transgresión de la disciplina: la fuga.....	197
3.3.2.	Los reclusos en La Magdalena.....	203
3.3.3.	Los reclusos en Puerto Berrío.....	219
3.3.4.	Una mirada económica.....	223
3.3.5.	Temores y críticas.....	237
3.3.6.	Clausura.....	245
CONSIDERACIONES FINALES.....		250
FUENTE Y BIBLIOGRAFÍA.....		256
ANEXOS.....		260
1.	Clasificación de la población de Antioquia por oficios según el censo de 1869.....	260
2.	Observaciones de la exploración realizada por George Butler Griffin para la construcción de un Camino Carretero, 1870.....	262
ÍNDICE DE MAPAS, TABLAS Y CUADROS		Páginas
Mapa 1.	Ruta del Camino Carretero.....	48
Mapa 2.	Ubicación aproximada de las secciones iniciales del Camino Carretero.....	51
Mapa 3.	Ubicación del pueblo de La Magdalena.....	126
Tabla 1.	Resumen del presupuesto para el bienio económico de 1872-1873.....	55
Tabla 2.	Gastos trimestrales del Camino Carretero en 1872.....	56

Tabla 3. Caída anual de lluvias en varias partes del mundo para 1871, expresadas en pulgadas cúbicas.....	116
Tabla 4. Comparación de presupuestos para los bienios económicos de 1872-1873 (Casa de Reclusión) y 1874-1875 (Colonia Penal) del Estado Soberano de Antioquia.....	133
Tabla 5. Clasificación de las secciones del Camino Carretero y los gastos mensuales del personal según Informes del Ingeniero para 1871.....	167
Tabla 6. Clasificación de las secciones del Camino Carretero y los gastos mensuales del personal, según los informes del ingeniero entre enero y julio del año 1872.....	170
Tabla 7. Labores realizadas en las secciones del Presidio entre marzo y julio de 1874....	172
Tabla 8. Nombramientos de empleados de la Colonia Penal entre 1873 a 1876.....	175
Tabla 9. Horarios de trabajo en el Ferrocarril de Antioquia para 1876.....	191
Tabla 10. Filiación de reclusos fugados de la Colonia Penal entre 1873-1876.....	202
Tabla 11. Clasificación por distritos y sexos de presos de la Colonia Penal a los que se otorgó rebaja de pena, desde marzo hasta diciembre de 1873.....	205
Tabla 12. Cantidad de bajas entre marzo y diciembre de 1873 en la Colonia Penal de La Magdalena	208
Tabla 13. Clasificación de la existencia de reos según su sexo entre junio y diciembre de 1873 en la Colonia Penal de La Magdalena.....	210
Tabla 14. Gastos de Caja de la Administración del Tesoro concernientes a la Colonia Penal en 1873.....	211

Tabla 15. Clasificación por distritos y sexos de presos de la Colonia Penal a los que se otorgó rebaja de pena, desde enero hasta diciembre de 1874.....	214
Tabla 16. Existencias de reclusos en la Colonia Penal durante 1875.....	215
Tabla 17. Cantidad de bajas entre marzo y diciembre de 1875 en la Colonia Penal de La Magdalena	217
Tabla 18. Existencias de reclusos en la Colonia Penal entre enero, febrero y marzo de 1876.....	221
Tabla 19. Gastos mensuales del Presidio y la Colonia Penal en 1874.....	224
Tabla 20. Comparación entre presupuesto bienal 1874-1875 y el gasto anual del Presidio y la Colonia Penal en 1874.....	226
Tabla 21. Gastos de Caja de la Administración del Tesoro concernientes a la Colonia Penal en 1874.....	227
Tabla 22. Comparación de los gastos mensuales de la Colonia Penal en 1874 y 1875.....	230
Tabla 23. Comparación entre el presupuesto bienal y los ingresos y gastos anuales del Presidio y de la Colonia Penal entre 1874-1875.....	232
Tabla 24. Gastos de la Colonia Penal entre enero y noviembre de 1876.....	234
Tabla 25. Comparación entre el presupuesto del bienio económico 1876-1877 y los gastos registrados entre febrero y noviembre de 1876.....	235
Cuadro 1. Plano del Camino Carretero al Magdalena por George Butler Griffin.....	46

Resumen

En esta investigación se estudia el papel jugado por los reclusos del presidio y de la Colonia Penal de Patiburrú en la construcción del Camino Carretero (1871-1874) y el Ferrocarril de Antioquia (1874-1876), las obras más importantes que se iniciaron durante la hegemonía conservadora. Para desarrollar el tema, la monografía se ha dividido en tres capítulos. El primero constará de tres apartados. En el primero de ellos, se explica cuál era la situación de los caminos antes de que se empezara la construcción de estas obras. De igual manera se describe cuál era la institución encargada de administrar los recursos y por qué las élites antioqueñas estaban interesadas en vincular, a través de una vía, a Medellín y al río Magdalena. En los siguientes apartados se realizó un contexto histórico general sobre el proceso de construcción del Camino Carretero y el Ferrocarril de Antioquia, y se hizo énfasis en los proyectos, los contratos y los problemas más importantes a los que se enfrentaron ambas empresas.

El segundo capítulo es un esfuerzo por analizar algunos de los principios rectores que determinaron la forma en que se castigaba en la sociedad antioqueña durante la vigencia del Estado Soberano. Las posturas éticas y morales frente al trabajo, la fuerte influencia de la religión católica y la tradición liberal son expuestas y relacionadas con los fundamentos disciplinares que reglamentaron los propósitos penales de cada institución, los deberes de los empleados y presos, los horarios, así como el régimen de conducta y la organización de los tres establecimientos de trabajo penal más importantes de la época: el Presidio, la Casa de Reclusión y la Colonia Penal.

En el último capítulo se estudia la participación del Presidio y la Colonia Penal en el proceso de construcción del Camino Carretero y el Ferrocarril; por lo tanto, es el más extenso

e importante de la monografía. Inicialmente se realiza un análisis de la geografía y el clima de los terrenos por donde se trazaron ambas obras y se ubicaron los establecimientos de castigo. Lo que permite acceder a las condiciones laborales y a los principales inconvenientes que se presentaron en el avance de los trabajos. También se da cuenta del discurso gubernamental que justificó la instalación de recintos penales en puntos clave de la construcción. Sin embargo, los argumentos que los sustentaron son revisados y controvertidos.

Teniendo en cuenta que el Presidio y la Colonia Penal fueron las únicas instituciones de trabajo carcelario que se emplearon en el transcurso de las obras, se dedican dos apartados para examinarlas de forma individual. Así, se considerarán las cantidades de presidiarios y reclusos que participaron a lo largo de los años, las actividades que realizaron y, cuando la fuente lo permite, las herramientas que utilizaron, sus sexos, oficios y lugares de procedencia. Además, se describe y problematiza la aplicación de las medidas disciplinarias que rigieron los establecimientos, durante los trabajos.

También se evalúan las cifras de gastos e ingresos, en relación con los presupuestos bienales del Estado Soberano de Antioquia, para determinar la viabilidad económica de estas instituciones penales. El capítulo concluye con dos apartados. En el primero se retratan las concepciones que se tenían de la Colonia Penal, a partir de las solicitudes de conmutación de pena de algunos condenados y de los artículos publicados por la prensa opositora del gobierno. Finalmente, se detalla el proceso de clausura de la Colonia, el cual coincide con la caída del conservatismo antioqueño. La investigación concluye que, si bien la cantidad de los presos ocupó un lugar secundario frente al peonaje (trabajadores a quienes se les contrataba a cambio de un jornal), su importancia fue crucial en los momentos en que los

peones escaseaban, algo común de ambas obras, al tal punto, que los dirigentes antioqueños y los empleados del Carretero y el Ferrocarril ocultaron o mintieron sobre las verdaderas condiciones en que los presidiarios y reclusos debieron trabajar.

Palabras clave: Camino Carretero, ferrocarril de Antioquia, trabajo carcelario, vías de comunicación, antioquia siglo XIX, Estado Soberano de Antioquia, colonia penal, presidio, Patiburú, Patiburrú, Puerto Berrío, presos y reclusos.

Abstract: This research studies the role played by prisoners of the prison and the Penal Colony of Patiburrú in the construction of the Camino Carretero (1871-1874) and the Ferrocarril de Antioquia (1874-1876), the most important works that were initiated during the conservative hegemony. To develop the topic, the monograph has been divided into three chapters. The first will consist of three sections. In the first, the situation of the roads was explained before the construction of these works began. In the same way, it is described which was the institution in charge of managing the resources and why the elites of Antioquia were interested in linking, through a road, to Medellín and the Magdalena River. In the following sections a general historical context was carried out on the construction process of the Camino Carretero and the Ferrocarril de Antioquia, and emphasis was placed on the projects, contracts and the most important problems that both companies faced. The second chapter is an effort to analyze some of the guiding principles that determined the way in which society was punished in Antioquia during the period of the Sovereign State. The ethical and moral positions against work, the strong influence of the Catholic religion and the liberal tradition are exposed and related to the disciplinary foundations that regulated the penal purposes of each institution, the duties of employees and prisoners, hours, as well as the rules of conduct and organization of the three most important penal labour establishments of the

time: the Presidio, the House of Confinement and the Penal Colony. In the last chapter the participation of the Presidio and the Penal Colony in the process of construction of the Road and the Railroad is studied; therefore, it is the most extensive and important of the monograph. Initially, an analysis is made of the geography and climate of the land where both works were designed and the punishment facilities were located. This allows access to working conditions and the main disadvantages that arose in the progress of work. It also gives an account of the governmental discourse that justified the installation of penal enclosures in key points of the construction. However, the arguments that supported them are revised and controversial.

Taking into account that the Prison and the Penal Colony were the only institutions of prison work that were used in the course of the works, two sections are dedicated to examine them individually. Thus, the numbers of convicts and prisoners who participated over the years, the activities they carried out and, where the source permits, the tools they used, their sexes, trades and places of origin will be considered. In addition, it describes and problematizes the application of the disciplinary measures that governed the establishments, during the work.

Expenditure and income figures are also evaluated in relation to the biennial budgets of the Sovereign State of Antioquia to determine the economic viability of these penal institutions. The chapter concludes with two sections. The first one portrays the conceptions of the Penal Colony, based on the requests for commutation of sentence of some convicts and articles published by the opposition press of the government. Finally, the process of closing the colony is detailed, which coincides with the fall of Antioquia's conservatism. The research concludes that, while the number of prisoners was secondary to the peonage

(workers who were hired in exchange for a daily wage), their importance was crucial at times when labourers were in short supply, a common feature of both works, to the point that the leaders of Antioquia and the employees of the Carretero and the Railroad hid or lied about the real conditions in which the convicts and prisoners had to work.

Keywords: Camino Carretero, Ferrocarril Antioquia, prison work, communication routes, Antioquia XIX century, Estado Soberano de Antioquia, penal colony, prison, Patiburú, Patiburrú, Puerto Berrío, prisoners and inmates.

Introducción

En 1864, luego de la victoria conseguida en la batalla del Cascajo, el partido conservador se hizo con la administración del Estado Soberano de Antioquia. Este permanecería en el poder hasta principios de 1877, cuando el partido liberal recuperó la dirección del Estado. Durante estos trece años, la élite mercantil y conservadora antioqueña, concentrada en Medellín, logró consolidar su poder e imponer sus intereses a través de diversos proyectos políticos, sociales y económicos.

Entre ellos, las inversiones que los integrantes de esta élite poseían en tierras y en comercio fueron un aliciente para que en la década del setenta se ejecutaran un camino carretero (1871-1874) y un ferrocarril (1874-1876),¹ que desde Medellín, pasando por el valle del Nus, llegaran hasta la banda izquierda del río Magdalena, aunque la construcción de este último se llevó a cabo desde el río Magdalena. La importancia de estas obras residía en la prioridad de establecer vías comerciales que facilitaran y fortalecieran la comunicación y el intercambio con el interior de la Unión y con el mercado exterior, por medio del río Magdalena; además, las tierras por donde se trazarían ambos caminos aumentarían su valor, cumpliendo con los fines especulativos de sus propietarios.

Para elaborar ambos proyectos y desarrollar las tierras era preciso contar con la fuerza de trabajo suficiente, pero los habitantes del Estado no siempre estaban dispuestos a dirigirse a lugares distantes, ya que podían representar un riesgo para su salud y los alejaban de sus

¹ En 1876 la guerra federal obliga a los conservadores antioqueños a detener los trabajos en el ferrocarril. Al año siguiente, estos pierden la guerra y los liberales se hacen con el gobierno de Antioquia. De tal manera que, a partir de 1877, el ferrocarril continuó su construcción bajo la administración del gobierno liberal. Como el presente trabajo de grado se ocupa del periodo correspondiente a la hegemonía conservadora, se ha elegido 1876 como la fecha límite de la investigación; lo no quiere decir que para tal fecha se haya completado la construcción del ferrocarril.

tierras y sus familias. Por este motivo, el Poder Ejecutivo recurrió a fuerza de trabajo carcelaria. Sin embargo, en cuanto se profundiza en esta cuestión, salen a la luz diversos inconvenientes.

De acuerdo con el historiador británico Roger Brew, las primeras introducciones al valle del Nus que se iniciaron en la década de 1870 para “abrir paso a la construcción del ferrocarril y despejar monte para establecer haciendas de ganado” fueron llevadas a cabo por “convictos”, quienes “se enviaron a vivir [...] en condiciones insalubres y sometidos a la disciplina más brutal”² en una colonia penal establecida allí. Esta versión es parcialmente verdadera. En la década del setenta efectivamente se creó una colonia penal en las inmediaciones de las selvas del Nus, pero las primeras introducciones en la zona fueron anteriores a este establecimiento, y para la construcción de un camino carretero y no de un camino de rieles o haciendas, como lo manifestó el referido autor.

Estas imprecisiones históricas se explican por el poco interés que había y ha suscitado el tema en la historiografía, pues poco se ha dicho en cuanto al Camino Carretero, al proceso de construcción de este y del ferrocarril y, aún menos, en cuanto a la participación y significancia de los presos en ambas empresas. Para cerciorarse de esto basta con revisar el panorama.

No se conocen monografías que aborden como tema principal el Camino Carretero, y las investigaciones que se han elaborado sobre caminos y vías en Antioquia han pasado de largo este asunto, concentrando su atención en proyectos contemporáneos a este, como el ferrocarril. Por ejemplo, en el 2014 se publicó una investigación dirigida por el Grupo de

² Roger Brew, *El desarrollo económico de Antioquia desde la Independencia hasta 1920* (Medellín: Editorial Universidad de Antioquia, 2000) 31-32.

Historia Empresarial de la Universidad EAFIT que tuvo por nombre “De caminos y autopistas: Historia de la infraestructura vial en Antioquia”. En esta solo se dedican unas pocas líneas al Camino Carretero, en las que se informa que inició en 1871 y que fue planeado para conectar Medellín con el río Magdalena, pero que, debido a los altos costos, su construcción solo se adelantó hasta Barbosa para dar paso a un ferrocarril.³

Esta misma situación se presenta con el libro “Ferrocarriles y tranvías en Antioquia” del historiador Juan Santiago Correa Restrepo, quien, aunque ofrece una cantidad superior de información y afirma que se usaron presos, expone la obra en unas cuantas páginas y la menciona como un simple precedente del ferrocarril.⁴ Mayor esfuerzo por dilucidar el tema se muestra en una obra mucho anterior, “Berrío el Grande”, perteneciente al presbítero Juan Botero Restrepo, en la que se contextualizan las discusiones de la época en torno a la construcción de dos tipos de caminos: carretero o de rieles. En ella se da cuenta del por qué se optó inicialmente por el primero, aunque el autor no profundiza en los tres años en que el proyecto fue ejecutado. Resulta pertinente señalar que esta obra no está exenta de equívocos. Botero afirma que Remolino Grande fue el puerto hacia donde se dirigió el carretero, cuando en realidad fue puerto Murillo; lo que reafirma el desconocimiento sobre el tema.⁵

En lo concerniente a la fuerza de trabajo empleada en esta obra, el historiador Juan Santiago Correa Restrepo sostiene que fue emprendida con presos, aunque no ofrece más información. Por otro lado, en la investigación del historiador Aquiles A. Echeverri, “El ferrocarril de Antioquia o el despertar de un pueblo”, se afirma que durante la construcción

³ Víctor Manuel Álvarez Morales (Coordinador/a), *De caminos y autopistas: historia de la infraestructura vial en Antioquia* (Medellín: Gobernación de Antioquia; Universidad EAFIT, 2014) 104, 126 y 127.

⁴ Juan Santiago Correa Restrepo, *Ferrocarriles y tranvías en Antioquia* (Bogotá: CESA, 2012) 36-41.

⁵ Juan Botero Restrepo, *Berrío el grande* (Medellín: Secretaría de Educación y Cultura, 1977) 229-232.

del Camino Carretero fueron usados un total de 1.500 personas, conformadas en su mayoría por criminales;⁶ aunque Echeverri no extiende sus reflexiones. Sin duda alguna, estos autores se referían a la participación de los presidiarios y los reclusos, pero sus palabras pierden credibilidad y contenido al no sustentarlas con evidencia.

Con respecto al Ferrocarril de Antioquia, múltiples autores han estudiado la evolución del proyecto. Entre los más destacados —incluyendo las obras antes mencionadas— se encuentran los trabajos de José María Bravo⁷ y Gabriel Poveda Ramos⁸ que, si bien se aproximan al problema de la construcción del ferrocarril, pasan de largo el tema haciendo breves apuntes, ya que estos se enfocan principalmente en las relaciones contractuales entre los ingenieros y el Poder Ejecutivo del Estado Soberano de Antioquia, así como en las dificultades que se presentaron para el avance de la obra. Por lo demás, en sus análisis tratan de forma superficial los primeros años de construcción del camino de rieles, que coinciden con los años en que el gobierno conservador estuvo a cargo de la empresa.

Existe un pequeño libro llamado “Un gran trabajo obrero en Antioquia: el ferrocarril de Antioquia”⁹ del abogado Edgar Guillermo Escobar Vélez. Este autor considera su estudio de índole marxista, pero contrario a lo que se espera, examina varios aspectos del ferrocarril exceptuando el mismo trabajo obrero, que se supone da nombre al libro, limitando su

⁶ Aquiles Echeverri M., *El ferrocarril de Antioquia o el despertar de un pueblo: estudio histórico, socio-económico y cultural que presentaba el Estado de Antioquia en 1874* (Medellín: Colección Academia Antioqueña de Historia, 1974) 66.

⁷ José María Bravo Betancur, *Monografía sobre el Ferrocarril de Antioquia* (Medellín: Editorial Autores Antioqueños, 1993).

⁸ Gabriel Poveda Ramos, *Antioquia y el Ferrocarril de Antioquia* (Medellín: Idea, 1874).

⁹ Edgar Guillermo Escobar Vélez. *Un gran trabajo obrero en Antioquia: El ferrocarril de Antioquia* (Medellín: Editorial Salesiana, 1975).

investigación a resumir el contexto económico y social y a mencionar decretos, cartas y otros documentos para desarrollar temas similares a los de Bravo y Poveda.

Sin embargo, como excepción a esta tendencia, la historiadora Libia J. Restrepo en su monografía titulada “La práctica médica en el Ferrocarril de Antioquia, 1875-1930”¹⁰ dispone de dos capítulos para atender cuestiones referentes a los trabajadores del ferrocarril. En el primero de estos, describe la insalubridad de los terrenos, que se caracterizaron por ser ciénagas en las que se trabajaba con el cuerpo sumergido en aguas pestilentes y pantanos profundos, donde los peones, zapadores y presidiarios eran “devorados” por mosquitos, bajo los rayos abrazadores del sol, y eran instalados en chozas de paja para dormir o ser atendidos al enfermar.

En el segundo capítulo, Restrepo trata asuntos como la procedencia de los peones, el reglamento de disciplina que les fue impuesto o las cantidades que se emplearon a lo largo de la construcción; no obstante, su interés reposaba en esclarecer cómo estas condiciones incidieron en las enfermedades acaecidas en la obra, así como en el proceso de institucionalización de la práctica médica en la empresa ferroviaria, por lo que no analiza estos aspectos de forma sistemática, ni se detiene en las labores en sí mismas, más allá de hacer una breve descripción de las actividades que realizaron los trabajadores.

De acuerdo con su título, esta monografía abarca los años correspondientes a 1875-1930, pero en realidad la autora comienza el análisis desde 1878, cuando ya la administración de Antioquia estaba dirigida por el partido liberal. Para efectos de sustentar esta afirmación, resulta conveniente tener en cuenta lo que sigue. En el primer capítulo de su libro, la fuente

¹⁰ Libia Restrepo de Quintero, *La práctica médica en el ferrocarril de Antioquia, 1875-1930* (Medellín: La Carreta Editores, 2004).

utilizada para introducir al tema sobre las condiciones de trabajo en la empresa corresponde a un informe de 1878, año para el que ya se habían adelantado 18 kilómetros de vía férrea. Luego de esto, emplea registros que datan de fechas posteriores. Lo anterior también ocurre en el segundo capítulo, pues la información de la que se vale es extraída de documentación posterior a 1881 y en su mayoría a 1900.¹¹

De manera que los años que van de 1875 a 1877 son prácticamente omitidos. A raíz de esto, Restrepo no tiene en cuenta precedentes cruciales para la organización de los trabajos en el ferrocarril, como el reglamento dictado por Francisco Javier Cisneros en 1876, el cual podría explicar la forma adoptada por el reglamento de 1894, establecido por el administrador Rafael Torres Mariño.¹² De igual modo, podría haberle dado una mayor relevancia a la Colonia Penal, la cual menciona únicamente como un lugar del que se reclutaron algunos presos para suplir la insuficiencia de peones en los primeros años.¹³

Como es notable, el desconocimiento de las labores llevadas a cabo en los años de administración conservadora es una regla general en la historiografía del Camino Carretero y el Ferrocarril de Antioquia, pero los vacíos son mucho mayores cuando se afronta la cuestión de la mano de obra y particularmente del uso de presos.¹⁴ De allí que sea esencial escudriñar la bibliografía sobre las instituciones penales vigentes durante esta época en

¹¹ Ver los capítulos “La construcción del ferrocarril de Antioquia” y “los obreros del ferrocarril”. Restrepo de Quintero 19-47.

¹² Para la autora este reglamento tiene su “semilla” en la organización militar de los zapadores dirigidos por el general Francisco Jaramillo, quien estuvo al mando de algunas secciones en la empresa. Sin embargo, esas disposiciones tienen múltiples coincidencias con el reglamento elaborado por Javier Cisneros, que fue anterior a la participación de Jaramillo en la empresa.

¹³ Restrepo de Quintero 24.

¹⁴ Libia J. Restrepo de Quintero cita documentos en los que se registraron cantidades aproximadas a cien reos entre los trabajadores del ferrocarril durante 1890 y 1894. Sin embargo, no ofrece más información. Esta temporalidad es posterior a los años del gobierno conservador por lo que no resulta útil para los fines de esta monografía. Restrepo de Quintero 32, 35.

Antioquia para hallar respuestas. No obstante, ninguna de las publicaciones de este tipo tiene por tema principal la aplicación efectiva de las penas de trabajo en alguna de las vías de comunicación que aquí se investigan, por lo que el panorama conserva su aridez.¹⁵

Entre las obras consultadas, ninguna arroja información sobre el uso de presos durante la construcción del Camino Carretero. En cambio, el artículo del historiador Rodrigo Campuzano Cuartas, “El sistema carcelario en Antioquia durante el siglo XIX”, da cuenta de la creación de la Colonia Penal, mencionada antes por el historiador Roger Brew. Pero, a diferencia de este último, Campuzano presenta una mayor cantidad de información sobre este establecimiento, el cual fue ubicado entre “Patiburú y la Magdalena, en la nueva frontera selvática entre Medellín y Puerto Berrío”.¹⁶

Según él, la Colonia se creó en 1871 a través de la ley 200 de ese año, aunque la norma solo fue aplicada hasta enero de 1873, cuando se cerró la Casa de Reclusión. Pese a afirmar que la finalidad del establecimiento era servir como un lugar de reclusión para colonizar nuevos territorios, sostiene que Cisneros utilizó a los internos de la Colonia Penal en la construcción del ferrocarril, de manera que abarató costos y suplió problemas de personal. Sin embargo, debido a los inconvenientes generados por el clima insalubre y la distancia del lugar, esta fue trasladada y finalmente clausurada, aunque el autor no especifica

¹⁵ En 1895, Miguel Martínez presentó su tesis de doctorado “Criminalidad en Antioquia” en la que exploró el tema de los establecimientos de castigo, pero su énfasis estuvo en los efectos punitivos que estos tenían sobre los índices de criminalidad. Así, los establecimientos de castigo que implementaban el trabajo como medio de corrección, como el Presidio, la Casa de Reclusión y la Colonia penal, no se relacionan con las obras públicas o privadas en las que su aplicación se hizo efectiva. Miguel Martínez, *La criminalidad en Antioquia* (Medellín: Facultad de derecho de la Universidad de Antioquia, 1895).

¹⁶ Rodrigo Campuzano Cuartas, “El sistema carcelario en El Estado Soberano de Antioquia durante el siglo XIX”, *Historia y sociedad* 07 (2000): 99.

el nuevo sitio donde se reubicó o la fecha en que se cerró: “No se ha establecido la duración de esta institución pero la impresión es que no fue mucha”.¹⁷

Aun cuando Campuzano no ofrece más información de la mencionada Colonia, su artículo es una muy buena introducción a cómo funcionó el sistema carcelario antioqueño a lo largo del siglo XIX. Este historiador analiza los precedentes de los modelos penales implementados desde el comienzo de la República en el país y la relación entre los códigos del gobierno central y los regionales, específicamente los antioqueños. Su análisis de la evolución del presidio urbano, principal establecimiento de trabajo carcelario, permite comprender cómo fue estructurado, cuáles eran las condiciones en que permanecían los reos y qué tipo de trabajos realizaban.

A través de informes registrados en diversas fechas como 1820, 1853, 1873, 1875 y 1880, entre otras, Campuzano logra describir la estructura de empleados que generalmente componía los diversos establecimientos de castigo, al igual que las herramientas básicas de administración de las que se valían estos, como los libros de altas y bajas, de visitas o de decretos. También define los procedimientos que se seguían desde la llegada de los reos y durante su estadía, las actividades que efectuaban y el reglamento que rigió la disciplina interna. Igualmente, aborda asuntos como el suministro de alimentos y vestidos, el estado de las instalaciones y las principales medidas de seguridad que se tomaban para conservar la disciplina y evitar las fugas.

Por tales aportes, su investigación es fundamental para esclarecer los usos que se les dio a los presos al momento de la elaboración de las obras públicas. Es fundamental, pero no

¹⁷ Campuzano menciona que, aún luego del cierre de la Colonia Penal, el Estado Soberano continuó enviando presidiarios. Campuzano 99-100.

suficiente. Es poca la literatura sobre el sistema penal antioqueño y, debido a ello, existen grandes vacíos en el tema. En este sentido, Campuzano no está libre de cometer una inconsistencia conceptual al expresar el término “presidarios de la colonia”,¹⁸ para referirse a los reos, reclusos o presos de la Colonia Penal. Su falta reside en que, en términos estrictos, un presidiario era quien pagaba su condena en el Presidio y esta institución era completamente distinta a la Colonia Penal.

Por otra parte, el hecho de que su estudio esté orientado hacia un análisis general del sistema carcelario implica que diversos temas queden sin tratar, algo de lo que Campuzano es muy consciente. En el caso particular de la participación de los presos en la construcción de caminos, este manifestaba que:

Los resultados económicos del sistema carcelario de trabajo están por evaluarse; aparentemente dicho sistema fue parte muy importante en la construcción de grandes obras públicas, para una región como Antioquia, dadas sus dificultades geográficas y topográficas, las requería con urgencia para su comunicación. Como aún no se cuenta con investigaciones sobre el sistema de caminos y vías públicas en el siglo XIX, el aporte carcelario está por verse.¹⁹

Esta apreciación corrobora el estado precario en que se encuentran los estudios sobre el Camino Carretero y el Ferrocarril de Antioquia en relación con el empleo de criminales como fuerza de trabajo. Pero, como se ha sugerido, los vacíos son mucho mayores. En el caso del Carretero se ignora casi todo sobre la obra, mientras que, en el caso del ferrocarril, el desconocimiento reside fundamentalmente en el periodo conservador. A consecuencia de ello, se han dejado de lado aspectos como el proceso de construcción de ambas obras durante la hegemonía conservadora, la relación entre instituciones penales y las empresas en que se

¹⁸ Campuzano 99.

¹⁹ Campuzano 104.

usaron los reos e incluso temas más puntuales, como las actividades en las que estos sujetos se ocuparon, las condiciones a las que fueron sometidos o su importancia como mano de obra en ambas empresas. En vista de lo anterior, esta monografía pretende aportar algunas luces a estas tinieblas temáticas.

En términos conceptuales, las contribuciones de Michael Foucault serán fundamentales. Este filósofo ha indagado en las relaciones de poder que se instituyen al interior de los establecimientos de castigo y ha teorizado acerca de las técnicas o tecnologías²⁰ del poder penal moderno, para desvelar los principios de dominación que rigen a estos sistemas. En su obra, “Vigilar y castigar: el nacimiento de la prisión”,²¹ identifica un cambio crucial entre el derecho penal del *ancient régime* y los códigos modernos. De la aplicación de castigos-espectáculos dirigidos fundamentalmente al “cuerpo”,²² en los que se incluían la pena capital, el desmembramiento, las heridas o la humillación pública, se pasó a la adopción de técnicas reguladas-púdicas, que por medio de la imposición de normas al interior de un establecimiento, afectarían la conducta de los condenados o, en términos de Foucault, su “alma”.²³

²⁰ “[...] estos mecanismos del poder, estos procedimientos de poder, hay que considerarlos como técnicas, es decir, como procedimientos que han sido inventados, perfeccionados, que se desarrollan sin cesar. Existe una verdadera tecnología del poder o, mejor, de los poderes, que tiene su propia historia”. Edgardo Castro, *El vocabulario de Michel Foucault. Un recorrido alfabético por sus temas, conceptos y autores* (Argentina, Universidad nacional de Quilmes, 2004) 594.

²¹ Citada anteriormente.

²² Así reflexiona David Garland al abordar el concepto de cuerpo en Foucault: “El cuerpo humano es el material primario que es atrapado y moldeado por todas las instituciones políticas, económicas y penales. Los sistemas de producción, dominación y socialización dependen fundamentalmente de subyugar el cuerpo” Garland 167; sin embargo, Foucault propone que los castigos del antiguo régimen se caracterizaban por atacar directamente el cuerpo, siendo este el objeto del castigo. En cambio, en la modernidad el cuerpo pasa a ser un instrumento, un medio, para afectar el “alma” o la psique. Foucault, *Vigilar* 15-24.

²³ El cuerpo y el alma son usados por Foucault como ejes para describir el cambio de objeto del castigo. En la nota anterior se hizo una breve explicación de lo que este entendía por cuerpo. Por su parte, el alma es para él un equivalente de “lo que los psicólogos denominan la psique, el yo, la subjetividad, la consciencia o la personalidad”. Es “la sede de los hábitos” y por lo tanto el objeto de las técnicas disciplinares modernas. Ver: Garland 167 y Foucault, *Vigilar* 32.

Fue una metamorfosis que sustituyó el objeto principal del castigo, pero que no dejó de implicarlo. Según Foucault, solo es posible llegar al alma a través del cuerpo. El poder debe tocarlo, para luego insertarse en sus acciones y sus actitudes, sus discursos y cotidianidad.²⁴ No cesa de estar inmerso en relaciones de poder y dominación. En consecuencia, la pena de trabajo no está exenta de este principio, pues el aprovechamiento productivo de los individuos involucra necesariamente un ejercicio del poder sobre el cuerpo:

[...] su constitución como fuerza de trabajo solo es posible si se halla prendido en un sistema de sujeción (en el que la necesidad es también un instrumento político cuidadosamente dispuesto, calculado y utilizado). El cuerpo solo se convierte en fuerza útil cuando es a la vez cuerpo productivo y cuerpo sometido.²⁵

Este sometimiento y esta productividad (docilidad-utilidad) usan el cuerpo como medio, pero en realidad van dirigidas hacia el alma; por tal razón, no implican necesariamente el uso de la fuerza, una apropiación o el éxito de la ideología en sí, sino una “estrategia”,²⁶ en la que sus “efectos de dominio” pueden ser atribuidos a “unas disposiciones, a unas maniobras, a unas tácticas, a unas técnicas, a unos funcionamientos”.²⁷ Es decir, a unas medidas disciplinares,²⁸ que controlan las operaciones del cuerpo y ejercen una coerción constante, regidas por una codificación específica.

²⁴ Garland 168.

²⁵ Foucault, *Vigilar* 28.

²⁶ Este concepto “no debe comprenderse como el plan de acción de algún estratega específico. Más bien es un término que se refiere a un patrón discernible de práctica institucional o acción política que opera en distintos ámbitos. Estas prácticas o acciones son estructuradas y, hasta cierta medida, calculadas, aunque no necesariamente coordinadas, por un solo político u organismo”. Garland 167.

²⁷ Foucault, *Vigilar* 29.

²⁸ “Estos mecanismos implican “una coerción ininterrumpida, constante, que vela sobre los procesos de la actividad más que sobre su resultado y se ejerce según una codificación que retícula con la mayor aproximación el tiempo, el espacio y los movimientos. A estos métodos que permiten el control minucioso de las operaciones del cuerpo, que garantizan la sujeción constante de sus fuerzas y les imponen una relación de docilidad-utilidad, es a lo que se puede llamar las “disciplinas”. Muchos procedimientos disciplinarios existían desde largo tiempo atrás, en los conventos, en los ejércitos, también en los talleres. Pero las disciplinas han llegado a ser en el trascurso de los siglos XVII y XVIII unas fórmulas generales de dominación”. Foucault, *Vigilar* 126.

Para que se cumplan estas condiciones, los individuos son encerrados de forma total o parcial, en espacios que por regla son emplazamientos funcionales donde “se fijan unos lugares determinados para responder no solo a la necesidad de vigilar, de romper las comunicaciones peligrosas, sino también de crear un espacio útil”,²⁹ en otras palabras, se les dispone en lugares que permiten su sometimiento y facilitan su aprovechamiento productivo. Para lograrlo, se discriminan estos sitios según su función: descansar, trabajar, pernoctar, alimentarse, etc.

En dichos espacios, se procura lograr una “economía del tiempo” designando momentos en los que es posible hacer algo, expresarlo o no hacer nada. Se cuantifica el tiempo y se establecen ritmos. Los cuerpos son sometidos diariamente a ocupaciones determinadas en lugares y tiempos determinados. Se establecen “ciclos de repetición”³⁰ y las faltas son respondidas con amonestaciones. Los horarios deben ser cumplidos. Aunque no basta con esto. También se debe sacar el mayor provecho para asegurar “la calidad del tiempo”, aplicando métodos como el “control ininterrumpido, [la] presión a los vigilantes, [o] la] supresión de todo cuanto pueda turbar y distraer [...]”.³¹

Finalmente, esta traslación de objetivo y mecanismos, incluye también la sustitución de los técnicos del castigo. Un nuevo “ejército entero de técnicos”³² releva al verdugo, dice Foucault. Médicos, sacerdotes, maestros, directores y capataces entran en escena y componen la jerarquía de vigilancia que cumple con las medidas dispuestas en los códigos penales. Son

²⁹ Foucault, *Vigilar* 132.

³⁰ Foucault, *Vigilar* 137.

³¹ Foucault, *Vigilar* 139.

³² Foucault, *Vigilar* 13.

ellos quienes retienen, reprimen, ordenan, enseñan y normalizan³³ las conductas. Sus funciones se especializan y se dividen, entre ellas: conservar el cuerpo y corregir las faltas éticas, morales e intelectuales, así como inspeccionar, vigilar y velar por el cumplimiento de las actividades o llevar un registro permanente de los comportamientos, el personal, los salarios, los gastos, etc.

Los técnicos son los agentes directos encargados de hacer cumplir con la exactitud, la aplicación y la regularidad, elementos que configuran las exigencias disciplinarias.³⁴ En ellos se aglutinan distintos órdenes, desde el militar, hasta el del hospital y la escuela. Imponen gestos, lenguajes y conductas, todo encaminado a manipular, que es lo mismo a aprovechar el cuerpo y transformar el alma.³⁵ Las cárceles, los presidios, las casas de reclusión y las colonias penales están constituidas de una estructura bien definida de estos “ingenieros de la conducta”, como también los llamaba Foucault. La teoría elaborada por Foucault permite acceder a los procesos particulares que ocurren en el interior de los aparatos penales y problematizarlos en el caso específico del Presidio y de la Colonia Penal mientras se usaron en el Camino Carretero y el Ferrocarril.

Estas cuestiones se abordan a lo largo de tres capítulos. El primero constará de tres apartados. En el primero se explicará cuál era la situación de los caminos antes de que se

³³ “El concepto de normalización se refiere a aquella forma de regulación que impone normas encaminadas a lograr una conducta adecuada y corregir las desviaciones de la norma”. Garland 164.

³⁴ “La exactitud y la aplicación son, junto con la regularidad, las virtudes fundamentales del tiempo disciplinario”. Foucault, *Vigilar* 139.

³⁵ Así se expresaba Foucault al hacer un comentario a los “jefes” carcelarios de la colonia penal de Mettray: “Son en cierta manera unos técnicos del comportamiento: ingenieros de la conducta, ortopedistas de la individualidad. Tienen que fabricar unos cuerpos dóciles y capaces a la vez: controlan las nueve o diez horas de trabajo cotidiano (artesanal o agrícola); dirigen los desfiles, los ejercicios físicos, la escuela de pelotón, el acto de levantarse, el de acostarse, las marchas ritmadas por el clarín o el silbato; organizan la gimnasia, inspeccionan la limpieza, asisten a los baños. Educación que va acompañada de una observación permanente; sobre la conducta cotidiana de los colonos, se obtiene sin cesar un conocimiento; se la organiza como instrumento de apreciación perpetua”. Foucault, *Vigilar* 274.

empezara la construcción de estas obras. De igual manera se describirá cuál era la institución encargada de administrar los recursos y por qué las élites antioqueñas estaban interesadas en vincular, a través de una vía, a Medellín y al río Magdalena. En los siguientes apartados se hará un contexto histórico general sobre el proceso de construcción del Camino Carretero y el Ferrocarril de Antioquia, poniendo énfasis en los proyectos, los contratos y los problemas más importantes a los que se enfrentaron ambas empresas.

El segundo capítulo es un esfuerzo por analizar algunos de los principios rectores que determinaron la forma en que se castigaba en la sociedad antioqueña durante la vigencia del Estado Soberano. Las posturas éticas y morales frente al trabajo, la fuerte influencia de la religión católica y la tradición liberal serán expuestas y relacionadas con los fundamentos disciplinares que reglamentaron los propósitos penales de cada institución, los deberes de los empleados y presos, los horarios, así como el régimen de conducta y la organización de los tres establecimientos de trabajo penal más importantes de la época: el Presidio, la Casa de Reclusión y la Colonia Penal.

En el último capítulo se estudia la participación del Presidio y la Colonia Penal en el proceso de construcción del Camino Carretero y el Ferrocarril; por lo tanto, es el más extenso e importante de la monografía. Inicialmente se realiza un análisis de la geografía y el clima de los terrenos por donde se trazaron ambas obras y se ubicaron los establecimientos de castigo. Lo que permite acceder a las condiciones laborales y a los principales inconvenientes que se presentaron en el avance de los trabajos. También se da cuenta del discurso gubernamental que justificó la instalación de recintos penales en puntos clave de la construcción. Sin embargo, los argumentos que los sustentaron son revisados y controvertidos.

Teniendo en cuenta que el Presidio y la Colonia Penal fueron las únicas instituciones de trabajo carcelario que se emplearon en el transcurso de las obras, se dedican dos apartados para examinarlas de forma individual. Así, se considerarán las cantidades de presidiarios y reclusos que participaron a lo largo de los años, las actividades que realizaron y, cuando la fuente lo permite, las herramientas que utilizaron, sus sexos, oficios y lugares de procedencia. Además, se describe y problematiza la aplicación de las medidas disciplinarias que rigieron los establecimientos, durante los trabajos.

También se evalúan las cifras de gastos e ingresos, en relación con los presupuestos bienales del Estado Soberano de Antioquia, para determinar la viabilidad económica de estas instituciones penales. El capítulo concluye con dos apartados. En el primero se retratan las concepciones que se tenían de la Colonia Penal, a partir de las solicitudes de conmutación de pena de algunos condenados y de los artículos publicados por la prensa opositora del gobierno. En el final se detalla el proceso de clausura de la Colonia, el cual coincide con la caída del conservatismo antioqueño.

Si bien el primer capítulo muestra un panorama general del proceso de construcción del Carretero y el Ferrocarril, el tercero se detiene en el trabajo directo, como el realizado por presidiarios y reclusos. Con esto se espera reivindicar la participación de actores que han sido relegados por la historiografía, con la intención de responder a la queja que el poeta alemán Bertolt Brecht formuló en uno de sus versos de 1934:

¿Quién construyó Tebas, la de las Siete Puertas?
 En los libros figuran solo los nombres de reyes.
 ¿Acaso arrastraron ellos bloques de piedra?³⁶

³⁶ Bertolt Brecht, “Preguntas de un obrero que lee”: *Historias de almanaque*, trad. Joaquín Rábago (España: Alianza Editorial, 1987) 58.

Fuente de Archivo

La mayor parte de esta monografía está compuesta por una gran variedad de fuentes primarias. La parte más significativa de esta fue recopilada en el Archivo Histórico de Antioquia, donde reposan impresos y manuscritos de diversa índole. Por ejemplo, las publicaciones del Boletín Oficial del Estado Soberano, donde se pueden encontrar documentos como oficios, decretos, contratos e informes, entre otros.³⁷ De estos, los “informes del ingeniero” fueron de los más útiles, pues en ellos se plasmaba toda la información pertinente para dar cuenta de los avances de la obra al Poder Ejecutivo del Estado Soberano. No obstante, no todos llegaron a publicarse.

En el caso del Camino Carretero, el ingeniero George Butler Griffin debía enviar un informe mensual a la Secretaría de Hacienda. El primero de ellos, data del 1 de abril de 1871 y el último del que se tiene registro del 1 de octubre de 1872. En total fueron diecinueve los informes de los cuales se hallan nueve con el puño y letra de Griffin en el fondo República de la serie Regeneración, tomo 2001, documento 1, folios 26-31, 50-57, 73-84, 138-148, etc., aunque todos fueron publicados en el Boletín oficial del Estado Soberano. Su impresión comenzó a partir del lunes 10 de abril de 1871, número 453, folios 331-332. En estos se describe de forma detallada las actividades que realizaba cada una de las secciones de trabajo, así como los incidentes o novedades que se presentaban en ellas. Los jornales y las herramientas también solían aparecer, por lo que se llevó un riguroso registro de cada uno de los gastos de la empresa. Esta información permitió un acercamiento en términos cualitativos,

³⁷ Alejandro Callejas, *Resumen o compilación de las leyes, decretos, resoluciones y demás actos oficiales publicados en el período oficial del estado: a contar de 1 de enero de 1863 a 31 de diciembre de 1880* (Colombia: Imprenta del Estado, 1884).

pues fue posible verificar cuáles eran las condiciones de trabajo y los avances de la obra. Igualmente, su contenido permitió la elaboración de tablas para identificar la proporción de los peones y presidiarios, así como la naturaleza de las herramientas y el aumento de las secciones de trabajo y su ubicación.

En el caso del Ferrocarril solo fueron elaborados cuatro informes para 1876, firmados por Juan de Sahagún Martínez, el encargado de la empresa cuando Cisneros estuvo ausente. Aun cuando estos brindan información relevante y resultan de utilidad para describir los avances en los primeros meses de construcción, su contenido es menos detallado que los elaborados por Griffin. No incluyen información sobre las cantidades de trabajadores y a causa de su número reducido, no ofrece posibilidades de sistematización.

En términos económicos, los presupuestos, los gastos del Tesoro y los balances mayores fueron esenciales para elaborar tablas que describieran el tipo y el valor del gasto generado tanto por el Camino Carretero y el Ferrocarril, como por el Presidio y la Colonia Penal. En estos se discriminaba los Departamentos de Estado. El de Obras Públicas, que incluía los establecimientos de castigo y las vías de comunicación, no era la excepción. De manera que se logró analizar la evolución económica de algunos establecimientos y obras, con las excepciones y las limitantes que se señalarán en el texto.

El Boletín Oficial también reunía los contratos entre los ingenieros y el Poder Ejecutivo, los reglamentos que determinaban los trabajos en los establecimientos de castigo, las filiaciones por fallecimiento y fuga de los reos y una gran variedad de actos administrativos, pero los más convenientes para la investigación fueron las gracias de rebaja de pena y los informes de altas y bajas de la Colonia Penal. En estos documentos se registraron las salidas por rebaja de pena, muerte, traslado o cumplimiento de la pena y la

existencia de reclusos en establecimientos de castigo. Debido a estos fue posible presentar un panorama más claro y detallado de los individuos condenados, su sexo, su procedencia, su número, sus nombres y apellidos, etc. Pese a ello, la publicación intermitente e incompleta de estos documentos y de muchos otros (algo característico de la época) dificulta el análisis y afecta los resultados. De allí que, a través de ellos solo sea posible captar las tendencias, más no los fenómenos unívocos o las conclusiones definitivas.

Por otro lado, dejando de lado el Boletín Oficial, se aprovecharon otras series documentales como la de Hacienda Pública o Documentos Varios para rescatar informes de Cisneros que nunca fueron publicados en el Boletín Oficial, pero que ofrecen una valiosa información en torno a los negocios que mantuvo en el exterior, sus socios, las herramientas que importaba o los impedimentos y temores a los que debió responder mientras se llevó a cabo la obra. Además, las exploraciones realizadas por George Buttler Griffin y las practicadas por su sobrestante, Julián Álvarez, están entre la documentación consultada en estos archivos. En estas se hallan estudios de los suelos y el clima, descripciones geográficas y se señalan los principales inconvenientes, que en el futuro serían tan problemáticos. Debido a que en ellos se encuentran el derrotero de estos empleados, fue posible elaborar mapas en los que señaló —en conjunto con documentos mencionados— la ruta del Camino Carretero y la ubicación precisa de algunas de las secciones de trabajo de esta empresa; así como de La Magdalena y la Colonia Penal.

Teniendo en cuenta que estas descripciones debían contener un alto nivel de objetividad, pues de ellas dependía la planeación de los tramos y el éxito de la obra, se toman como referentes para contrastar los discursos que posteriormente fueron pronunciados o publicados por los dirigentes antioqueños y los mismos ingenieros, quienes procuraron

modificar las características de los terrenos en sus pronunciamientos públicos con la finalidad de hacerlos más atractivos.

Fuera de las fuentes encontradas en el Archivo Histórico de Antioquia, otro tipo de documentos fueron esenciales para la investigación. La recopilación de leyes y decretos o los Códigos Penales permitieron profundizar en el contexto jurídico de la época y en las normas que regían el funcionamiento de los establecimientos de castigo. Por otro lado, la famosa memoria sobre la construcción del Ferrocarril de Antioquia del ingeniero Francisco Cisneros, así como algunos de sus artículos publicados, fueron aprovechados para enriquecer las reflexiones de esta monografía.

Una de las fuentes más fértiles en descripciones y datos es el testimonio del peón Cipriano Tobón, quién acompañó a Cisneros en sus primeras exploraciones. Este fue publicado en el clásico libro de Gabriel Latorre, Javier Cisneros y el Ferrocarril de Antioquia.³⁸ En la presente investigación se ubica el testimonio de Tobón en un panorama mucho más amplio que permite rastrear sus imprecisiones, pero, al mismo tiempo, resaltar sus virtudes como fuente. Sin embargo, resulta conveniente señalar algunas precauciones que debe tenerse con este documento.

Gabriel Latorre Jaramillo (1868-1935) publica su libro en 1924. De acuerdo con el autor, esta biografía le fue encargada por la Dirección del Ferrocarril de Antioquia. Esto influye de manera decisiva en los hechos que selecciona y en el tono edificante de su narrativa. Esta se torna en una épica en la que Cisneros es figurado como el héroe. No

³⁸ Gabriel Latorre, *Francisco Javier Cisneros y el ferrocarril de Antioquia* (1924) 10-17. Recuperado de: http://tesis.udea.edu.co/dspace/bitstream/10495/381/1/LatorreGabriel_2009_FerrocarrilAntioquiaResena.pdf (24/09/2019).

obstante, Latorre también fue profesor de la Universidad de Antioquia y miembro fundador de la Academia Antioqueña de Historia, por lo era un académico profesional. Su texto está construido a partir de una gran cantidad de documentación primaria que, para alguien perteneciente a la junta del Ferrocarril de Antioquia y encargado por la dirección, le era de fácil acceso.³⁹

De lo anterior, se concluye que “Javier Cisneros y el Ferrocarril de Antioquia” posee dos caras, la del literato que exalta a un personaje (Latorre publicó poesía) y la del erudito que se informa por medio de una abundante documentación. Este carácter ambivalente es determinante para comprender el testimonio de Cipriano Tobón. De acuerdo con Latorre, se trata de un “ingenuo relato” perteneciente a Cipriano Tobón, un peón que exploró las selvas de la Malena junto con Javier Cisneros. Además, este agrega que el testimonio transcrito en su libro correspondía a extractos de la fuente, aunque conservaba su “original narración”. Pero la escritura de la fuente no parece coincidir con el lenguaje típico de un peón —uso constante de muletillas, expresiones cotidianas o palabras propias de la jerga popular—, sino con las de alguien que poseía dotes literarias.

Así mismo, es posible dudar de quienes aparecen en la narración. Sobre Pío Bermúdez y Flora Castaño, dos experimentados monteros de Yolombó, no se tiene más información que la suministrada por Latorre. Este es el mismo caso de Cipriano Tobón, quien no figura en la lista de peones fundadores del Ferrocarril de Antioquia,⁴⁰ así como es el de los cuatro

³⁹ Javier Mejía Cubillos, *Diccionario biográfico y genealógico de la élite antioqueña y viejocaldense. Segunda mitad del siglo XIX y primera del XX* (Colombia: Red Alma Mater, 2012) 117.

⁴⁰ Luis Eduardo Villegas y Carlos Vélez S, *Informe de la comisión enviada por el gobierno del Estado Soberano de Antioquia a la inauguración del Ferrocarril de Antioquia entre Puerto Berrío y la Malena* (Medellín: [sin publicador], 1880) 19. Al momento de realizar la exploración de la Malena habían pasado varios meses desde que se iniciaron los trabajos en el Ferrocarril. Cipriano Tobón debió llegar después. Esto explicaría que su nombre no se encuentre entre el de los peones fundadores.

reclusos de la Colonia Penal que los acompañaban: Julián Parra, Aparicio Morales, Jenaro Álvarez y Rudesindo Arteaga. Según los datos recopilados del Boletín Oficial, entre marzo de 1873 y junio de 1876 se registraron 541 presos que salieron de la Colonia Penal debido a que se les rebajó la pena por buen comportamiento.⁴¹

Teniendo en cuenta que —siguiendo el testimonio de Cipriano Tobón— los reclusos de la colonia le fueron asignados a Cisneros para que lo acompañaran, aun cuando este no tenía más defensa que su arma y un peón armado (C. Tobón), entonces es improbable que estos reclusos los identificara el mal comportamiento. Por el contrario, estos debían ser los más confiables, para que no escaparan o comprometieran la seguridad de Cisneros. Sin embargo, ninguno de ellos aparece entre los registros de rebaja de pena. Existe un Aparicio Morales, pero a este le fue dada la libertad el 26 de abril de 1873,⁴² dos años antes a la exploración. En consecuencia, no se trata del mismo individuo.

En otro orden de ideas, en el libro no se da razón de cómo se obtuvo el testimonio de Tobón; pese a ello, por la descripción que Latorre hace de este, es posible suponer que se trató de una entrevista: “Cipriano Tobón, nacido en Medellín, donde aún vive, y que con

⁴¹ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, 5 de mayo de 1873, n. 574, f. 130-131; 12 de mayo de 1873, n. 575, f. 139-140; 16 de junio de 1873, n. 579, f. 171; 8 de septiembre de 1873, n. 592, f. 383; 7 de octubre de 1873, n. 601, f. 360; 27 de noviembre de 1873, n. 609, f. 360; 1 de diciembre de 1873, n. 610, f. 440; 29 de diciembre de 1873, n. 616, f. 486-487; 9 de febrero de 1874, n. 622, f. 546; 6 de abril de 1874, n. 630, f. 608; 13 de abril de 1874, n. 631, f. 618; 8 de julio de 1874, n. 639, f. 696-697; 29 de julio de 1874, n. 642, f. 729; 17 de agosto de 1874, n. 648, f. 786; 21 de septiembre de 1874, n. 653, f. 826; 28 de diciembre de 1874, n. 666, f. 949; 20 de enero de 1875, n. 681, f. 64; 8 de febrero de 1875, n. 696, f. 120; 19 de marzo de 1875, n. 730, f. 256; 4 de abril de 1875, n. 746, f. 319; 20 de mayo de 1875, n. 779, f. 450; 23 de agosto de 1875, n. 833, f. 900; 25 de agosto de 1875, n. 835, f. 908; 21 de octubre de 1875, n. 883, f. 1123; 20 de noviembre de 1875, n. 908, f. 1231; 18 de noviembre de 1875, n. 929, f. 1316; 21 de enero de 1876, n. 16, f. 64; 12 de febrero de 1876, n. 34, f. 135; 18 de marzo de 1876, n. 64, f. 255; 1 de junio de 1876, n. 110, f. 443; 3 de junio de 1876, n. 112, f. 452; 19 de julio de 1876, n. 145, f. 586 y 22 de julio de 1876, n. 147, f. 594

⁴² Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, 12 de mayo de 1873, n. 575, f. 139.

orgullo noble se ufana de haber participado en tan bella empresa, recordando siempre con el más respetuoso cariño a su gran jefe”.⁴³

Los aspectos señalados ponen en duda la veracidad del testimonio suministrado por la Latorre; aun con todo, no es posible concluir que se trata de una impostura. No todos los que aparecen en la narración son imposibles de rastrear. Tal es el caso de los ingenieros Juan F. Pérez, Ernesto L. Luaces y Vicente Marquetti. Además, los acontecimientos coinciden en el tiempo con otros hechos, como lo fue la inundación de Puerto Murillo y la exploración realizada para ubicar el nuevo puerto. Los espacios, el clima y las fechas, aunque a veces carecen de precisión, no son contrarios a las fechas, hechos y lugares hallados en documentos posteriores. Por consiguiente, es preciso dudar de la veracidad total del documento, lo que no implica que este pierda su utilidad como documento histórico. Nuevamente, la visión estética del autor se mezcla con la del erudito. Así, el testimonio de C. Tobón puede ser considerado como un documento modificado, con adornos y detalles inventados, pero sobre un fondo verídico.⁴⁴

Finalmente, resulta necesario manifestar que la mayor parte de la documentación consultada fue producida por las instituciones y los funcionarios del Estado Soberano. Por lo tanto, reproducen en su mayor parte el discurso oficial, mientras que las voces contrarias o subalternas se ubican en una posición subyacente respecto a este. Esta dificultad se intenta suplir a partir del contraste entre los contenidos de los diferentes documentos, algo fructífero y eficaz, como se espera demostrar a lo largo del texto. Igualmente, se acude a las solicitudes de conmutación de pena de algunos reos y a la prensa opositora, como el “Pueblo” (1871) y

⁴³ Latorre 10.

⁴⁴ Marc Bloch, *Apología para la historia o el oficio de historiador* (México: FCE, 2018) 105-120.

“El Ciudadano” (1875) que reposan en la sala Patrimonial de la Universidad de Antioquia, entre otros documentos, con la intención de exponer puntos de vista opuestos a los del gobierno, pero sin dejar de señalar que estos también respondían a intereses parciales.

Capítulo I

De Medellín al río Magdalena

1. Caminos coloniales en una sociedad con miras al mercado mundial

En 1769, un ingeniero y matemático inglés, James Watt, patentó una máquina de dos condensadores que funcionó con base en la energía proporcionada por vapor de agua y que, a la larga, cambió la manera en que la producción y la circulación de mercancías se realizaban en todo el mundo. Inicialmente, su invento sirvió en distintos ámbitos económicos como salinas, minas de carbón o altos hornos,⁴⁵ pero no fue hasta que se aplicó en los transportes cuando la máquina de vapor alcanzó su mayor potencial.

Hasta entonces, los medios de transporte eran impulsados por la potencia muscular humana, la tracción animal o las fuerzas de la naturaleza. Por lo que sus capacidades en el campo se reducían a la resistencia de los cuerpos y la exigencia de buscar cercanía con espacios geográficos donde se encontraran aguas navegables. Esto limitó por mucho tiempo la capacidad de las sociedades para intercambiar y comunicar. En cambio, el vapor superó aquellas restricciones, a la vez que impulsó una revolución en la fuerza y la rapidez de las máquinas por agua y tierra, al adaptarse a barcos y ferrocarriles, generando la posibilidad de trasladar grandes cantidades de mercancías y personas a velocidades nunca antes conocidas en la historia de la humanidad.

⁴⁵ De 496 máquinas de vapor que se construyeron en el último cuarto del siglo XVIII, 164 se utilizaron para bombear agua en minas, 24 inyectaron aire en altos hornos y 308 suministraron energía motriz a otras máquinas. Remito al lector al capítulo once “la máquina de vapor” de la obra de Thomas Kingston Derry y Trevor I. Williams, *Historia de la tecnología, volumen II desde 1750 hasta 1900* (Medellín: Siglo XXI Editores, 1977) 449-497.

El ferrocarril, desde el punto de vista económico, expandió el horizonte de circulación de las mercancías, disminuyó los costos de transporte, permitió un descenso de las pérdidas por daños ocasionados, redujo las distancias temporales, produjo ingresos por cobros a pasajeros y superó los límites de los mercados locales, lo que significó satisfacer una mayor demanda de las mercancías exportables. Estos beneficios le hicieron lo suficientemente atractivo como para ser empleado por distintos países. Las cifras de vías construidas en la segunda mitad del siglo XIX permiten observar la magnitud del fenómeno. Para la década de 1850 —antes de la guerra civil de 1861-1865—, Estados Unidos aumentó sus vías férreas de 16.000 a 48.000 kilómetros.⁴⁶ En otros casos como los de Alemania,⁴⁷ Francia,⁴⁸ Bélgica⁴⁹ y Gran Bretaña, para 1873, contaban con 23.880, 18.503, 3.757 y 25.875 kilómetros de vías, respectivamente.⁵⁰

La fiebre del ferrocarril invadió el mundo en el transcurso del siglo XIX y los comerciantes e industriales hicieron de él su mayor motor comercial, afianzando kilómetro a

⁴⁶ Kingston, *Historia* 437 y 445.

⁴⁷ Su industrialización es tardía, puede ubicarse más o menos a partir de 1850-1860, tres factores contribuyeron en eso: La *Zollverein* (unión aduanera) de los años treinta, que había dado un amplio poder comercial a Prusia; sus avances en vías ferroviarias —entre 1850 y 1880 se multiplican abismalmente— y las “ambiciones prusianas personificadas en Bismarck”. Ver: Kingston, *Historia* 435-437 y Valerio Castronovo, *La Revolución Industrial* (Argentina: Centro Editor de América Latina, 1977) 59-63.

⁴⁸ A partir de 1820 Francia inicia su proceso de revolución. Las máquinas industriales eran de procedencia inglesa y en muchos casos, añadidas por ingleses residentes. Sin embargo, entre 1853 y 1870 se da su mayor expansión con el inicio de amplios proyectos para completar vías ferroviarias, construir obras públicas y reducir las tarifas de aduanas. Ver: Thomas Kingston Derry y Trevor I. Williams... 434-435.

⁴⁹ Bélgica contaba con carbón y material de hierro; además, su posición geográfica le permitía participar en el tráfico comercial. Las invenciones que se generaban en Inglaterra llegan en cuestión de días. “En los años 30 [1830] los belgas vendían maquinaria a Holanda, Alemania y Rusia, y fabricaban ya sus propias locomotoras. Cuando el ferrocarril Bruselas-Malinas fue inaugurado en 1835, transportaba más pasajeros que los que circulaban por todas las líneas existentes en Inglaterra” Ver: Kingston, *Historia* 426.

⁵⁰ Ángel León Conde y Eduardo Gutiérrez Benito, *Alemania: desde la unificación hasta 1914* (Madrid: Akal, 1985) 19. La primera línea férrea para el transporte de viajeros y mercancía funcionó en Inglaterra, entre Stockton y Darlington, a partir de 1825. En Francia, la primera entró en funcionamiento en 1832; por su parte Bélgica construyó la suya en 1834 y Alemania en 1835. Víctor Sánchez Blanco, *Desarrollo de las líneas férreas en Europa: Aspectos históricos. La red de transportes ferroviarios españoles* (No se encuentra esta información, 1994) 24 Recuperado de: <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/2778334.pdf> (14/05/2019).

kilómetro los mercados terrestres y marítimos, tejiendo en una sola unidad un mercado internacional que arrasó las anteriores medidas del tiempo de intercambio y puso a la vista de los países económicamente fuertes y de los periféricos la necesidad de incentivar los transportes y especialmente el ferrocarril, como medio para alcanzar el progreso y la prosperidad.

Las élites conservadoras antioqueñas no fueron la excepción a la regla, pues estaban al tanto de estos adelantos llevados a cabo en Europa y en Norte América. Para ellas la construcción de un ferrocarril era el medio ideal para desarrollar el comercio de Antioquia e incentivar otras esferas económicas como la agricultura y la industria. No obstante, las condiciones materiales eran problemáticas para la consecución de estas aspiraciones.

La región antioqueña presentaba serias dificultades al ser atravesada de sur a norte por dos de las vertientes de la cordillera de los Andes, la Occidental y la Central, configurando un territorio quebrado, rodeado de grandes y medianas montañas, valles, cañones y costas aluviales; además, su vegetación constaba de bosques secos, húmedos, muy húmedos, pluviales y páramos, lo que hacía sumamente difícil habitarlos o siquiera explorarlos. Solo una pequeña parte del total de su territorio correspondía a valles⁵¹ y, a pesar de que las condiciones climáticas propiciaron la existencia de gran variedad de afluentes, ríos, riachuelos, quebradas y arroyos que desembocan en las arterias principales, la escasa

⁵¹ “Los valles interiores del Estado son muy reducidos, y sólo como una sexta parte de su extensión es llana. Las montañas forman una trabazón casi indefinible. Los flancos de las Cordilleras están cruzados por montañas secundarias, fuertes, contrafuertes, pequeñas eminencias y sinuosidades de mayor o menor importancia, por cuyos intervalos se precipitan ruidosos, corren apresurados, o serpentean mansamente, grandes ríos, torrentes, arroyos, arroyuelos, fuentes y manantiales que, recogiendo sucesivamente sus aguas, las depositan en las arterias principales, que descargan el excedente en el Magdalena, Cauca, y Atrato. Notables por su extensión ó por su feracidad son los territorios inmediatos al Magdalena, al Nare y al Cauca y los valles de Rionegro, Medellín, Evéjico y Urrao”. Javier Francisco Cisneros, *Memoria sobre la construcción de un ferrocarril de Puerto Berrío a Barbosa* (New York: Imprenta y Librería N. Pone de León, 1880) 25

navegabilidad de sus ríos se reducía al Magdalena, al Atrato y al cauce inferior del Cauca. Por lo tanto, su geografía dificultaba la movilización en los centros urbanos interiores y las transacciones comerciales con los demás Estados Soberanos y con el exterior. Así era descrita esta situación por los habitantes prestantes de Barbosa en 1874:

Antioquia, entre ríos y montañas de oro, es un emporio subterráneo, es un inmenso bazar en el desierto, es una virgen rica heredera de legados inconmensurables, que va abriendo ya los ojos; es un gigante que ya se acuerda de su fuerza y de sus ligaduras para romperlas. ¡Tres siglos de sueño, ya bastan! Aislada, incrustada, hundida, sepultada en las profundidades de las cordilleras central y occidental, cuyos abruptos estribos abarcan casi toda la extensión de su territorio, haciendo de su suelo una sola gigantesca y ramificada montaña que lo oprime y oscurece. Antioquia es un coloso en la cuna, abrumado por gigantes como el San Miguel, San Ignacio, Santa Helena, San Mateo, Frontino, Horqueta, Paramillo, cerro León, Bravo y Parado, etc., cuya mole y pesadumbre precipitan las tinieblas de la noche, retardan su oriente y prolongan el sueño secular del gran pueblo [...], la imperiosa necesidad de abrirse paso a discreción, al través de los muros de granito que lo separan de la civilización europea.⁵²

A lo anterior se sumaban sus elementales y toscos medios de transporte que constaban de cargueros humanos y bestias, como bueyes, caballos y mulas. El historiador Rafael Darío Muriel afirmaba que de estos, la mula era la predilecta, pues tenía la considerable capacidad de cargar entre 100 y 120 kilos, demostrando gran resistencia para largos viajes y para subir grandes pendientes o descender en profundos cañones.⁵³ Era el principal vehículo para atravesar Antioquia por viajeros locales o extranjeros, funcionarios y, especialmente, por arrieros y comerciantes. Es preciso recordar las palabras de médico antioqueño Manuel Uribe Ángel:

Que los asiáticos se queden con sus elefantes, los egipcios y árabes con sus camellos y todos los pueblos de la tierra con sus caballos; pero que por Dios dejen las mulas para los antioqueños. Sin tal semoviente la vida es difícilísima, casi incomprensible en esta comarca.⁵⁴

⁵² Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 30 de marzo de 1874, n. 629, f. 601.

⁵³ Rafael Darío Muriel F., *Colombia: Comercio y Transportes 1850-1929* (Colombia: Editorial Pi, 2009) 29

⁵⁴ Manuel Uribe Ángel, *Recuerdo de un viaje de Medellín a Bogotá, 1862* citado en: Tisnés R. y Zapata H., *El Ferrocarril de Antioquia* (Medellín: imprenta departamental, 1980) 65.

Los rudimentarios métodos de carga no requerían de complejos caminos y, por ello, la mayor parte de las redes viales existentes en el territorio eran trochas y caminos de herradura. Para la época, la principal vía que conectaba a Medellín con Bogotá y el Mar Caribe era el camino de Nare, vigente desde la época colonial. En palabras del historiador Cesar A. Lenis: “el camino histórico de la gobernación con el resto del mundo”. Este partía de Medellín hacia los campos mineros de Yolombó, Zaragoza y Remedios —un ramal se dirigía hacia Yarumal y Santa Rosa de Osos—, y de Yolombó hacia el sur-este, hasta el poblado de Nare, a orillas del río Magdalena”.⁵⁵ Sin embargo, el camino de “Palaguas-Juntas”, que atravesaba poblaciones como las de Rionegro, Marinilla y San Carlos, fue otro de los más importantes y también comunicó a Medellín con el río Magdalena.

Aún con la importancia que estos caminos tuvieron durante todo el periodo colonial y la mayor parte del siglo XIX, presentaban variados inconvenientes a la hora de transitarlos. Entre ellos, la existencia de múltiples afluentes que debían ser cruzados por puentes inseguros y de pobre calidad o senderos que con el invierno recrudecían las dificultades para franquearlos.⁵⁶ El geógrafo James Parsons aseguraba que en condiciones favorables, un viaje de Nare a Medellín podía tardar aproximadamente diez días, pero en tiempo de lluvia, en que la calidad y la solidez de la tierra cedían, estos podían aumentar a 12 o incluso a 14 días.⁵⁷

⁵⁵ “el antiguo camino de Nare vinculó, desde la época de la colonia, a Medellín con Bogotá. Se partía de Medellín hacia los campos mineros de Yolombó, Zaragoza y Remedios (un ramal se dirigía hacia Yarumal y Santa Rosa de Osos); de Yolombó hacia el sur-este, hasta el poblado de Nare, a orillas del río Magdalena”. Muriel 27-28.

⁵⁶ En temporadas de lluvia mejoraba el transporte en el Magdalena, dado que todos los tramos se hacían navegables, pero los caminos de herradura se enlodaban, retrasando el transporte de las cargas. En temporadas secas, el transporte en mulas aumentaba su rapidez, pero los vapores encontraban obstáculos para navegar el río Magdalena cuando este bajaba su nivel, lo que implicaba una seria obstrucción en la fluidez del transporte. Muriel 27.

⁵⁷ James Parsons, *La Colonización Antioqueña en el occidente de Colombia* (Bogotá, Carlos Valencia editores, 1979) 195-196.

Las dificultades que implicaba realizar un viaje por el camino de Nare, pueden confirmarse a través de los testimonios de la época:

Basta contemplar, en lo más fragoso de nuestras tierras en lo más recio del invierno, una recua de cien a doscientas mulas, viniendo de la bodega de Nare, en la mitad de una cuesta pedregosa, bajo los rayos de un sol abrazador o un diluvio de agua, por estrechos y resbaladizos canalones, oprimidos los lomos, ijares y flancos por una carga de hierro, plomo o acero, o por los sunchos y puntas salientes de largos cajones de pino, tropezando acá y allá contra las erguidas puntas de granito, bajo el peso de diez o doce arrobas, centuplicadas por las dificultades, ladeándose a cada instante, rozando y lamiendo sin cesar el cuello, ancas y lomos desgarrados de aquellos animales enhambrecidos (Sic) con diez y más días de privación, sedientos y maltratados a látigo y sin otra voz amiga que los ajos empellones y demonios del arriero ensordecido, que repercuten cóncavas las montañas; basta este espectáculo colonial, inmoral, primitivo y salvaje, para envidiar los tiempos del Génesis [...] El viajero que va para Bogotá, Europa etc., necesita indispensablemente entre nosotros una mula estupenda, silla, acciones, estribos (o baúles de cobre), tiro, pretal, grupa, jáquima, cabezal, sudadero, freno, bayetón, caucho, ruana, zamarros anchurosos de caucho o piel de bestia, espuelas de grandes rodajes y bien correadas, bota alta, gran sombrero enfundado de hule y trapo, látigo o zurriaga, un fámulo para su séquito, bastimentos, salud robusta, revólveres y dinero, si quiere viajar seguro como caballero.⁵⁸

En tal estado de cosas, la opción más factible para la élite mercantil antioqueña era mejorar las vías de comunicación, al construir caminos y carreteras que permitieran vencer los obstáculos naturales, conectar centros interiores con ríos navegables y consolidar el comercio con el exterior. Es importante apuntar que en esta época se entendía por caminos “las vías de comunicación tanto por agua como por tierra, y sus anexidades, como puentes, calzadas, tambos, almacenes para depósito de mercancías y todas las demás obras necesarias para el buen servicio de las vías de comunicación”⁵⁹ y los gobernantes estaban dispuestos en poner los mayores esfuerzos en fomentar todos estos elementos.

⁵⁸ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 30 de marzo de 1874, n. 629, f. 602.

⁵⁹ Orlando Antonio Aguilar Gómez y otros, *Las finanzas públicas en el Estado de Antioquia, 1857-1885* (Medellín: sin publicador, 1987) 155.

Estos eran tenidos como un medio crucial para expandir el comercio y alcanzar el progreso material de la sociedad antioqueña. Por este motivo, el Estado integró a sus instituciones una dependencia responsable de estos asuntos. La entidad encargada de llevar a cabo estas tareas fue la Secretaría de Hacienda y Fomento, la cual tenía bajo su responsabilidad la administración de los ingresos y los egresos generados por los distintos departamentos de Estado.⁶⁰ Dentro de estos se encontraba el de Obras Públicas, el cual se dividía en Presidio, Casa de Reclusión —luego de 1872, Colonias Penales—, Edificios Públicos y Vías de Comunicación. Y aunque todos estos ramos estaban dirigidos al mejoramiento de la infraestructura pública, algunos de ellos se usaron por completo en la esfera de los transportes.

En 1867, el secretario de hacienda y fomento del Estado Soberano de Antioquia, Abraham Moreno, se expresaba de la siguiente manera al referirse a los caminos:

Los caminos son, como muy bien se ha dicho, las arterias que mantienen la vitalidad del país. De allí dependen el desarrollo de la industria, la preponderación [sic] del comercio, el adelanto de las ciencias, las artes y todos los demás elementos de prosperidad; y por lo mismo, jamás será demasiado el esmero que en semejante asunto se ponga.⁶¹

Pese a lo anterior, vale preguntarse: ¿era la totalidad de la sociedad antioqueña la que encontraba cumplidos sus intereses en la constante búsqueda por desarrollar las vías de comunicación?, ¿podía lograrse en una región donde la mayor parte de la población ejercía profesiones agrícolas y mineras que no generaban excedentes más que para la subsistencia de su grupo familiar? La carencia de productos sobrantes del trabajo anulaba los beneficios

⁶⁰ Departamentos de Gobierno, Justicia, Interior, Instrucción Pública, Hacienda, Guerra y Obras Públicas.

⁶¹ Moreno Abraham, "Informe del Secretario de Hacienda presente al ciudadano Gobernador del Estado" (del 10 de julio de 1867) en: Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, 5 de septiembre de 1867, n. 235, f. 340.

que la gran masa antioqueña podía esperar de las ambiciones de unos cuantos individuos pertenecientes a la élite.⁶² Este grupo vislumbraba en el cumplimiento de sus metas el florecimiento del Estado; presentían que sus medidas eran las más adecuadas para el tejido social. Sin embargo, eran ellos los protagonistas de la sociedad, en otras palabras, consumir sus propios objetivos era el medio propicio para replicar su discurso y hacer pasar como universales sus intereses de clase.

El hecho de que la navegación a vapor en el río Magdalena se hubiera afianzado⁶³ durante el primer gobierno de Tomás Cipriano de Mosquera⁶⁴ resultó ser un estímulo para que las élites de Medellín tomaran con seriedad la tarea de conectar⁶⁵ su capital con este

⁶² El historiador inglés, Roger Brew, definió esta élite como: “[...] las doscientas personas de ingreso más alto y estaba compuesta por comerciantes que vendían mercancía extranjera, unos pocos propietarios de minas y los miembros jóvenes de esas familias. Estos individuos percibían cerca del 58,4 % del ingreso gravado. Los principales miembros de cada familia estaban dedicados al comercio y muy pocos tenían la minería como interés primordial, y los otros eran abogados, médicos, empleados del gobierno, profesores, etc. Desde el punto de vista social, la “élite” era muy homogénea y estaba casi toda relacionada entre sí por una serie de matrimonios, pero no formaba una casta exclusiva y admitía miembros nuevos, procedentes de clases inferiores, que habían surgido a través del comercio. La fortuna de los más ricos de estos comerciantes era conspicua en los círculos colombianos, donde tenían un puesto destacado como financistas y hombres de negocios, debido a que controlaban gran parte del artículo exportable más seguro que tenía el país, que era el oro”. Brew, *El desarrollo* 57-58.

⁶³ El éxito de los vapores fue relativo; por una parte, aunque logró normalizar la navegación a vapor, los fletes continuaron elevados. El hecho de que algunos tramos no fueran navegables por la variabilidad de la temporada permitió que viejos medios de transporte como barcos y champanes continuaran funcionando y haciendo competencia, lo que resultó en un estancamiento de los altos precios de transporte y en un débil incremento de las importaciones —que dependió en gran medida de la demanda de tabaco en el exterior—. Muriel 25.

⁶⁴ El gobierno conservador de Tomás Cipriano de Mosquera (1845-1849) se caracterizó por los logros obtenidos en cuanto al aumento de las exportaciones del país. Su administración concentró los proyectos gubernamentales en la apertura de vías de comunicación para incentivar el comercio, en los estímulos a la navegación a vapor del río Magdalena y, finalmente, en la exportación de materias primas como elemento de prosperidad económica. El secretario de hacienda del gobierno de Mosquera, Florentino González, fue el mayor promotor de las “exportaciones tropicales”. Subrayó la necesidad de aumentar la producción de tabaco en el Valle del Magdalena para aprovechar la derogación de los aranceles por parte de Inglaterra, donde esperaba encontrar un excelente mercado. Como efecto, se abolió el estanco de tabaco para ofrecerlo a los capitales privados y se redujeron los aranceles aduaneros en un 25 %. Estas medidas, en consonancia con las inversiones en la navegación a vapor y el incremento de la demanda de tabaco en el mercado exterior, aumentaron las exportaciones en un 31 %. A pesar de que en el ámbito de la economía “del mundo atlántico” la expansión no fue significativa, la bonanza inspiró a las élites granadinas para que insistieran en los potenciales de la comercialización de productos distintos a los metales preciosos y, por lo tanto, a crear todas las condiciones propicias para la prosperidad del comercio exterior. Frank Robinson Safford, *Colombia: país fragmentado, sociedad dividida: su historia* (Bogotá: Editorial Norma, 2002) 367-381.

⁶⁵ Aquí se utiliza el término “conectar”, pero debe entenderse como la mejora en las vías de comunicación existentes para que sirvieran como rutas transitables por parte de medios de transporte modernos. Esto explica

afluente. De esta manera, durante las administraciones conservadoras de Pedro Justo Berrío (1864-1873) y Recaredo de Villa (1873-1876) se intentó llevar a cabo dos proyectos con tal fin: la construcción de un camino carretero (1871-1874) y un ferrocarril (1874-1876).

1.1. El Camino Carretero, 1871-1874

El primer intento por parte de una administración de Antioquia⁶⁶ por comunicar tanto su capital como el resto de su territorio con Colombia y el mundo, por medio de un camino “moderno” con dirección a un río navegable que conectara al mar, se hizo en 1866, bajo el gobierno de Pedro Justo Berrío.⁶⁷ Su objetivo era el de construir un “camino de hierro” que conectara a Medellín con el Golfo de Urabá. Este proyecto estuvo a cargo del ingeniero inglés Enrique Meiggs en 1869, quien había trabajado previamente en la construcción de

por qué el primer proyecto que llevó a cabo el Estado Soberano para tal objeto se haya tratado de un camino carretero o de rieles en 1866 —en la administración de Pedro Justo Berrío—, y no de trochas o caminos de herradura, que ya existían.

⁶⁶ Aquí solo se habla en los límites cronológicos del Estado Soberano de Antioquia. Ya existían intereses por comunicar a Antioquia con el mar en periodos anteriores. En 1813, Juan del Corral quiso anexar Citará (Chocó), para contar con el camino de Urrao que comunicaría la provincia de Antioquia con el pacífico, mejorando el comercio y la defensa ante una confrontación militar con las fuerzas realistas. Su propuesta no fue aceptada y en respuesta solicitó a Francisco José de Caldas, que era ingeniero militar, el trazo de una ruta comercial por el río Atrato. Caldas elaboró los planos, pero el proyecto no se llevó a cabo. Alejandro García Hernández, *Juan del Corral, el defensor de Antioquia en la reconquista* (Prospectiva en justicia y derecho, 2019) Recuperado de: <https://projusticiaydesarrollo.com/2019/04/07/juan-del-corrall-el-defensor-de-antioquia-en-la-reconquista/> (04/06/2019).

⁶⁷ Esto se hizo a través de la aprobación de la Ley 78 del 30 de abril de ese año. En un artículo del periódico El Mundo de Colombia, el historiador José María Bravo afirma que antes de esta fecha se había dado un precedente con Pascual Bravo, quien en su panfleto *Ensayo sobre la situación de la República, sus causas y remedios* “[...] planteó la necesidad de la construcción de un camino de Medellín al río Magdalena, que diera término al gran aislamiento que tenía Antioquia. Para algunos, habló de un camino de rieles”. Pero al revisar tal documento sorprende no encontrar ninguna mención sobre este asunto. En el texto, Pascual Bravo habla del comercio y de puertos únicamente al mencionar que por la guerra y la desintegración federal se habían tomado medidas para cerrarlos; nunca se menciona lo que afirma J. M. Bravo. A efectos de corroborar lo anterior, ver: Pascual Bravo, *Ensayo sobre la situación de la República: sus causas y su remedio* (Medellín: Imprenta de Balcázar, 1860) Recuperado de: <http://babel.banrepcultural.org/cdm/ref/collection/p17054coll10/id/1168> (08/06/2019).

José María Bravo, *Proceso histórico del ferrocarril de Antioquia II* (Colombia: El Mundo, 2016). Recuperado de:

https://www.elmundo.com/portal/opinion/columnistas/proceso_historico_del_ferrocarril_de_antioquia_ii.php#.XPY0IBZKjIU (08/06/2019) La autoría de Pascual Bravo para unir la capital con el Magdalena no puede ser desmentida solo por lo anterior. El Historiador Aquiles Echeverri, basado en la obra de Jorge Ospina Londoño, recuerda el papel precursor de Pascual Bravo, pues según Ospina, fue el primero en concebir la idea y propagarla. Echeverri 65.

ferrocarriles en Perú, Chile y Norte América.⁶⁸ Aunque se desconocen las razones, los contactos con Meiggs no tuvieron éxito y por ello el propósito de construcción del camino se descartó.⁶⁹

Sin embargo, otros historiadores como el colombiano Aquiles Echeverri M. han afirmado que la vía propuesta por Meiggs se dirigió al río Magdalena y no al Golfo de Urabá.⁷⁰ La versión de Echeverri puede ser respaldada si se tiene en cuenta que, luego de ser sancionada la ley 78 de 1866 que decretó la construcción del camino, los grandes terratenientes de Medellín presionaron para que la vía pasara por sus propiedades ubicadas a lo largo de la hoya del río Nus.⁷¹ Con el fin de asegurar sus intereses, en los años posteriores promovieron la creación de la denominada Sociedad Agrícola de Inmigración que, según el historiador económico Juan Santiago Correa Restrepo, tenía el propósito de evitar que aquellas tierras cayeran en manos de los colonos al obtener su propiedad legal, cuando estos últimos iniciaran el desmonte de tierras y se comenzara la construcción de la vía férrea.⁷² En

⁶⁸ “En 1868, el ingeniero Enrique Meiggs propuso construir el famoso camino de hierro de Medellín al Golfo de Urabá. Aquel tenía experiencia en empresas constructoras de ferrocarriles en Norte América, Chile y Perú. El Gobierno nacional autorizó, el 15 de enero de 1869, la construcción del ferrocarril. En una nota de prensa de *El Historiador* n° 99, escrita por Juan B. Londoño, se señalaba la importancia de realizar dicha obra para evitar una situación similar a la usurpación de Panamá”. Carolina María Horta Gaviria, *Espacio salvaje y colonización de Urabá, 1840-1960* (Medellín: Universidad Nacional de Colombia, 2019) 86. Recuperado de: <http://bdigital.unal.edu.co/71199/1/32256906.2019.pdf> (09/06/2019).

⁶⁹ White, Ferrocarril de Urabá. De los boletines oficiales de 1868 y 1869 citado en: Horta 86. Juan Santiago Correa Restrepo afirma que “Sin embargo, los contactos con Meiggs fracasaron” pero no da razones de esto. Juan Santiago Correa Restrepo, “El ferrocarril de Antioquia: empresarios extranjeros y participación local”, *Estudios Gerenciales* 28. 123 (2012): 152. Recuperado de: <http://www.scielo.org.co/pdf/eg/v28n123/v28n123a10.pdf> (10/06/2019).

⁷⁰ “Lo cierto del caso fue que el señor Meiggs había prometido enviar exploradores y levantar planos, para dar presupuestos, ya que era necesario conocer si era factible la construcción de una vía de rieles en el territorio del Estado y, si las erogaciones consiguientes estaban en el radio de sus posibilidades”. Echeverri 67-68.

⁷¹ Correa, “El ferrocarril...” 152.

⁷² Las mayores adjudicaciones fueron entregadas a portadores de bonos gubernamentales. Juan Santiago Correa Restrepo cuenta nueve adjudicaciones de importancia. Una de ellas a Francisco Villa del Corral y a Jorge Bravo, socios de la Sociedad Agrícola y de Inmigración. “Además de esta adjudicación, ocurrieron otras nueve de menor cuantía a portadores de bonos gubernamentales. El promedio de adjudicaciones a seis de los portadores fue de 3.500 hectáreas; igualmente, la familia de Greiff cambió bonos adicionales por otras 2.100 hectáreas, mientras que el promedio de colonos pobres era de 27 hectáreas”. Correa, “El ferrocarril...” 152 y Correa, *Ferrocarriles y tranvías* 35-41

la versión de Echeverri, la vía al Magdalena a cargo de Meiggs sufrió el mismo resultado y fracasó.

Posterior a esta tentativa, el ingeniero inglés George Butler Griffin propuso la construcción de un ferrocarril, bajo su dirección, con destino al río Cauca. Pero su oferta fue rechazada por el gobierno, porque este río contaba con pocos tramos navegables y la ruta señalada por él “beneficiaría mercados como los de Yarumal y Santa Rosa de Osos en perjuicio de Medellín”. También planteó la posibilidad de un trayecto con dirección al río Atrato, pero al lindar con terrenos pertenecientes al Estado Soberano del Cauca y adolecer de grandes dificultades técnicas la idea fue desestimada.⁷³

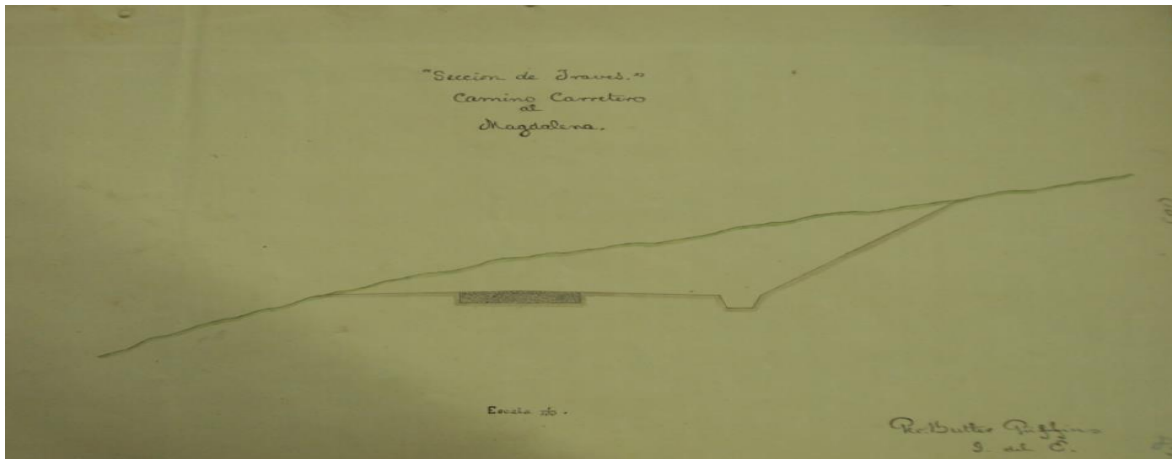
Fracasados los primeros ensayos por llevar a cabo una vía férrea y luego de agrios debates,⁷⁴ en 1870 se iniciaron los trámites para la construcción de un “camino de ruedas” desde Medellín hasta el río Magdalena. Para su diseño y ejecución se contrató nuevamente a Butler Griffin mediante una nota oficial de instrucción del Poder Ejecutivo del Estado Soberano de Antioquia, el 21 de mayo de ese año. La exploración de sus terrenos inició diez días después y el ingeniero entregó el informe a la Secretaría de Hacienda y Fomento del Estado el 15 de septiembre (cuadro 1).⁷⁵

⁷³ Juan Santiago Correa Restrepo, *De Puerto Berrío a la Quiebra: el ferrocarril de Antioquia y los empresarios nacionales y extranjeros*, 7. Recuperado de: <https://repository.cesa.edu.co/bitstream/handle/10726/222/20.DE%20PUERTO%20BERRIO%20A%20LA%20QUIEBRA.pdf?sequence=6&isAllowed=y> (28/08/2019).

⁷⁴ Para un acercamiento más detallado de las propuestas que se hicieron entre 1866 y 1870, cuando se comenzaron las exploraciones del carretero, consultar: Botero Restrepo 229-232.

⁷⁵ AHA, República/Documentos varios. T. 2916, doc. 4, f. 63r-87r

Cuadro 1. Plano del Camino Carretero al Magdalena por George Butler Griffin



Fuente: AHA, República/Documentos Varios. T. 2916, doc. 4, f. 83.

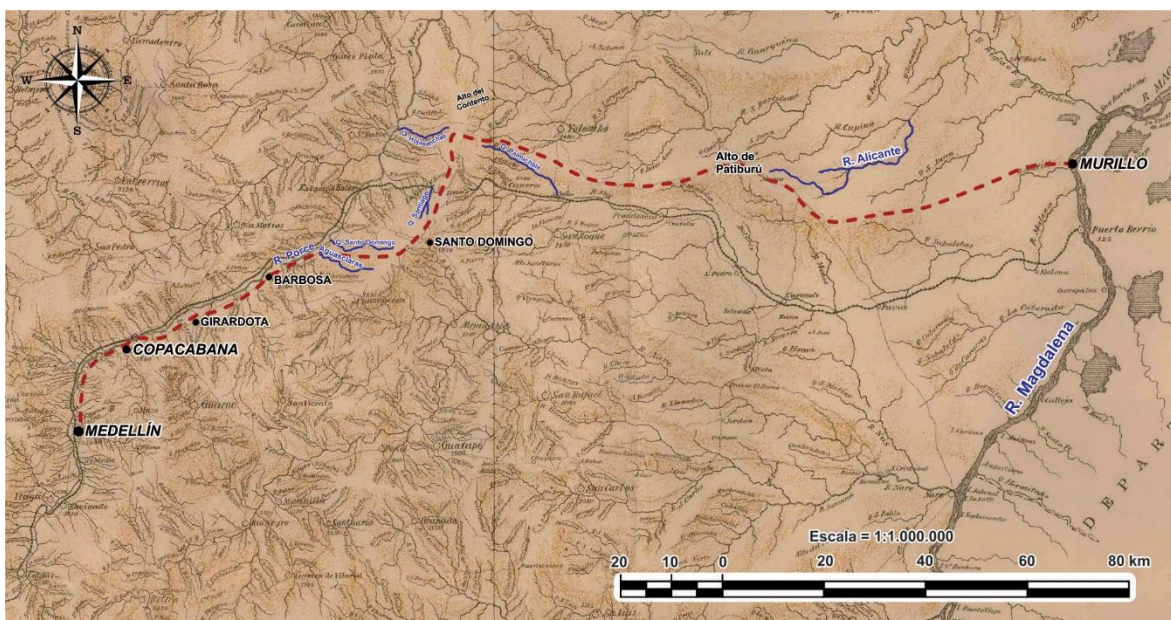
La ruta diseñada por Griffin iba entre Copacabana y el puerto Murillo —después de noviembre de 1871 llamado Puerto Berrío por iniciativa del ingeniero inglés—,⁷⁶ en la ribera occidental del río Magdalena.⁷⁷ Sin embargo, el trazado definitivo comenzaba desde Medellín hacia el norte, avanzando por el margen derecho del río, a través de Copacabana, Girardota y Barbosa. Luego, cruzando las quebradas Aguas Claras, Santo Domingo y

⁷⁶ En un informe fechado el 4 de noviembre de 1871 y dirigido al secretario de hacienda, Abraham Moreno, Griffin propone el nombre de Puerto Berrío como reemplazo de Murillo, en honor al presidente del Estado. Ver: AHA, República/Regeneración. T. 2001, doc. 1, f. 21r.

⁷⁷ Griffin exploró terrenos hacia el norte de Barbosa y el oeste de Yolombó, en las inmediaciones de la quebrada Hojasanchas, cerca del río Porce. Luego hizo un recorrido a través del río “Chiquinquirá” que lo llevó hacia el Nus. Inmediatamente, continuó su marcha y pasó por los puntos de Socorro, Sardinas y la Plata; de este último bajó con dirección sureste, hacia el río Nare. Prosiguió a través de un camino de trocha hasta San Roque y de allí hacia el Norte, con regreso a Yolombó. El daño de un instrumento de medición y una fiebre impidieron que Griffin siguiera adelante y, entre el 9 de julio y el 26 del mismo mes, debió reposar en Yolombó. Finalmente, para conseguir información del ingeniero y geógrafo colombo-sueco, Carlos Segismundo de Greiff, Griffin se dirigió a Remedios por el camino real que atravesaba el alto de la Tetona. No obstante, de Greiff había fallecido para cuando llegó. De Remedios, Griffin se dirigió hacia el sureste, pasando por la quebrada la Regla con la intención de llegar a puerto Murillo. De este puerto se devolvió por la misma ruta hasta Yolombó. De esta localidad, tomó el camino antiguo llamado “de la cordillera” para llegar a Santo Domingo y, finalmente, recorrió el “camino real” que de este sitio llegaba a la capital, Medellín. AHA, República/Documentos Varios. T. 2916, doc. 4, f. 64-78.

Santiago pasaría el río Nus —por un lugar cercano a la Quebra— con dirección a Hojasanchas, al sur del Alto de Contenido. De Hojasanchas, el Camino seguiría la cuchilla madre entre el valle del Porce y el “mayor del Magdalena”, yendo por las inmediaciones de la quebrada Palmichala hasta el Alto de Patiburú. Finalmente, de este lugar se seguiría una “pierna” con dirección a Murillo “entre las aguas que al lado del norte van a la quebrada de «la Regla» y los caños «Colorado» y «Santa Cruz de oro» al sur”⁷⁸ —este último probablemente se trataba de la Quebrada Sabaletas o Malena (mapa 1).

Mapa 1. Ruta del Camino Carretero⁷⁹



Elaboración propia. Fuente: T. 2916, doc. 4, f. 64-78 y Colombia. Ministerio de Relaciones Exteriores. Oficina de Longitudes. "Carta geográfica del departamento de Antioquia" 1919. Recuperado de: <http://babel.banrepcultural.org/digital/collection/p17054coll13/id/563> (27/06/2020).

⁷⁸ AHA, República/Documentos Varios. T. 2916, doc. 4, f. 75.

⁷⁹ El mapa base que se utiliza procede de 1919 y es el más exacto de los que se habían creado hasta ese momento. Además, en él aparecen muchos de los lugares que referenció Griffin y que actualmente no existen, así como caminos que se utilizaban en la época y que coinciden con las direcciones que describió el ingeniero.

Los terrenos por los que pasaba eran de características montañosas, de múltiples variaciones altitudinales desde los 460 hasta los 2147.8 metros de altura y de climas malsanos en razón de los cambios continuos de temperatura, que iban de los 16.8° hasta los 29° centígrados, magnitudes características de climas tropicales lluviosos (anexo 2).⁸⁰ El marcado relieve hizo difícil el trazo de la obra y su clima trajo complicaciones para la posterior adquisición y conservación de la mano de obra, de los ingenieros y funcionarios que dirigieron las secciones.

A pesar de estas dificultades y las críticas de los liberales,⁸¹ se decidió continuar con la obra y a partir del 1 de abril de 1871 el ingeniero hizo llegar a la Secretaría de Hacienda y Fomento una serie de informes que daban cuenta de los trabajos realizados en la vía, de los cuales el último fue entregado el 1 de octubre de 1872, a pesar de que continuaron los trabajos hasta el año siguiente.⁸² Estos informes incluían los gastos por jornal y por herramientas, así como también las actividades específicas que se realizaban en cada una de las secciones de la obra.

El plan de Griffin para construir el Camino Carretero era abrir una trocha que comenzara desde ambos extremos con la intención de que terminaran encontrándose entre

⁸⁰ AHA, República/Documentos varios. T. 2916, doc. 4, f. 84.

⁸¹ Los liberales atacaron el proyecto por dos razones. Primeramente, la decisión de trazar la vía por el Magdalena no estaba sustentada por datos suficientes y respondían a los intereses de “particulares”; además, según los liberales existían rutas más convenientes, como la del río Atrato que brindaba mayores beneficios. La segunda razón, se fundaba en que el gobierno no contaba con suficientes recursos para llevar a cabo el proyecto; es decir, que construir el Camino se consideraba prematuro y, por lo tanto, que, de llevarse a cabo, los gastos para la obra serían tomados del pueblo, que por lo demás era pobre. La argumentación de estas críticas puede encontrarse en: El Pueblo, (Medellín) 29 de marzo de 1871, n. 9, f. 35-36.

⁸² El ingeniero Butler Griffin debía enviar un informe mensual a la Secretaría de Hacienda. El primer informe data del 1° de abril de 1871 y el último del que se tiene registro del 1° de octubre de 1872. En total fueron 19 los informes de los cuales se hallan nueve con el puño y letra de Griffin en el Archivo Histórico de Antioquia (AHA, República/Regeneración. T. 2001, doc. 1, f. 26-31, 50-57, 73-84, 138-148, etc.); aunque todos fueron publicados en el Boletín oficial del Estado Soberano. El primer informe se encuentra en: AHA, República/Regeneración. T. 2001, doc. 1, f. 26-31 y Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 10 de abril de 1871, n. 453, f. 331-332.

los altos de Alicante y Patiburú,⁸³ al nororiente de Antioquia.⁸⁴ La parte más importante del grueso de peones se utilizó en la parte occidental, la zona más poblada y cercana al centro del Estado donde, después de trazada la trocha a cargo de Benito A. Balcázar, otras secciones completaban los trabajos del carretero; entre tanto, el sobrestante Julián Álvarez se encargaría de abrir una trocha desde el puerto de Murillo.

Los trabajos en la parte occidental se iniciaron inmediatamente, allí se dividieron las zonas de trabajo en cuatro primeras secciones: Camellón Nuevo,⁸⁵ Bermejál⁸⁶, quebrada “La Loca” y Trocha⁸⁷ (mapa 2). De estas, solamente el “Camellón nuevo” fue adelantado por presidiarios bajo la dirección de Joaquín Posada. Estos fueron utilizados desde el 26 de febrero de 1871, doce días después de firmado el contrato que dio principio a la obra.⁸⁸ En el caso de la parte oriental, Griffin no recibió noticia de Álvarez, sino hasta junio cuando remitió su cuarto informe.⁸⁹

⁸³ En muchos textos también se encontrará el vocablo: Patiburrú, Patiburra o Patiburro. Aquí se adopta la variante Patiburú para referir este lugar.

⁸⁴ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 19 de junio de 1871, n. 470, f. 390.

⁸⁵ El artículo 2° del decreto que dio inicio al Camino Carretero anotaba: “El presidio emprenderá los trabajos del camino carretero en el camellón que forma la continuación de la calle de Carabobo hacia el Norte, dividido en secciones de a 25 hombres, por lo menos, situados a distancias convenientes”. Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 20 de febrero de 1871, n. 442, f. 287.

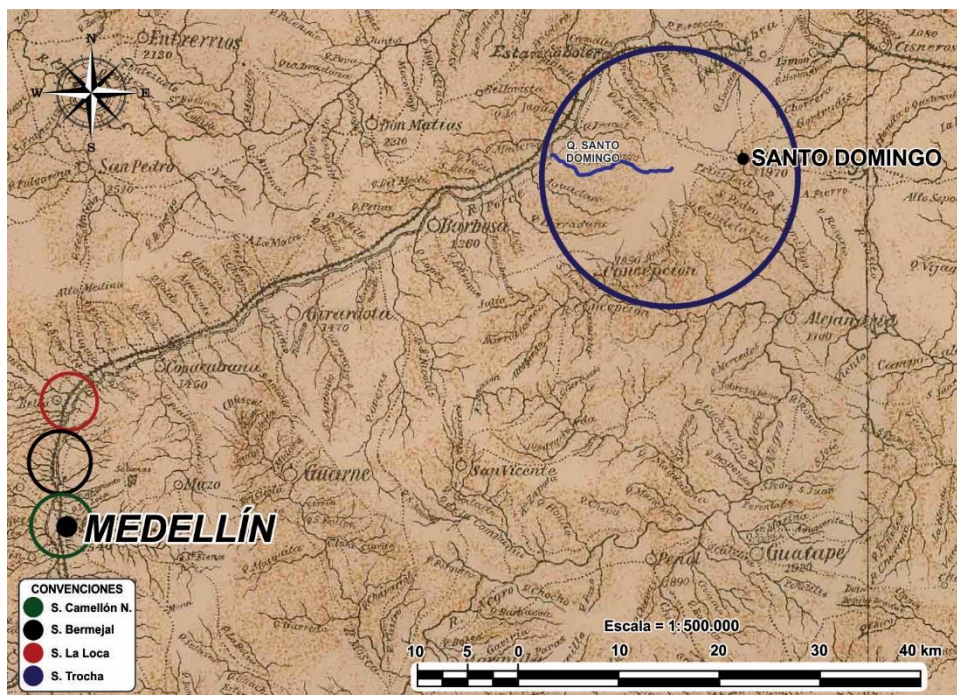
⁸⁶ Ubicado “más allá del Camellón nuevo”. Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 10 de abril de 1871, n. 453, f. 331.

⁸⁷ El inicio de la “Trocha” se ubicaba en “el punto en donde se encuentran el camino de real que de Santo Domingo sigue a Yolombó y el contrafuerte que baja al Magdalena de la cordillera que forma la *divortia aquiarum* entre las aguas que caen a este río directamente y las que vierten al Porce”. Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 10 de abril de 1871, n. 453, f. 331.

⁸⁸ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 20 de febrero de 1871, n. 442, f. 287.

⁸⁹ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 14 de agosto de 1871, n. 475, f. 417-418.

Mapa 2. Ubicación aproximada de las secciones iniciales del Camino Carretero



Elaboración propia. Fuente: Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 20 de febrero de 1871, n. 442, f. 287; lunes 10 de abril de 1871, n. 453, f. 331 y Colombia. Ministerio de Relaciones Exteriores. Oficina de Longitudes. "Carta geográfica del departamento de Antioquia" 1919. Recuperado de: <http://babel.banrepcultural.org/digital/collection/p17054coll13/id/563> (27/06/2020).

El 27 de junio de ese año, Julián Álvarez se encontró con el campamento de B. Balcázar, quien estaba próximo a llegar al Alto de Patiburú. Allí presentó un informe al ingeniero Griffin donde manifestaba los inconvenientes de la ruta, pero recalca los buenos resultados y las “virtudes del terreno” que había atravesado.⁹⁰ Álvarez partió de nuevo hacia Murillo para continuar con la trocha a su cargo y Balcázar llegó el 23 de agosto a su destino,⁹¹ donde detuvo su avance y se encargó de perfeccionar los trabajos ya realizados.

El 20 de agosto de 1871, el poder ejecutivo del Estado Soberano de Antioquia dio vía libre a la creación de Colonias Penales a través de la promulgación de la ley 200. Esta norma

⁹⁰ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 19 de junio de 1871, n. 470, f. 390.

⁹¹ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, martes 3 de octubre de 1871, n. 487, f. 467.

tenía el objetivo de trasladar criminales a las zonas adyacentes al Camino Carretero para realizar trabajos en la obra y, según la legislación, fundar nuevas poblaciones.⁹² Los edificios para ese establecimiento comenzaron a construirse por los empleados del Camino Carretero en 1872, cuando el ingeniero Griffin con la ayuda del sobrestante Balcázar encontraron un sitio adecuado para la fundación de un pueblo, al que llamaron “La Magdalena”, donde temporalmente se ubicaría la Colonia Penal.⁹³

Para 1872, la trocha que conectaba a Patiburú y Puerto Berrío había adquirido las características de un camino de herradura debido a las mejoras que se hicieron en el trayecto. El 12 de agosto, Griffin viajó a la trocha de la cordillera acompañado por Álvarez y Balcázar y cruzaron el camino a lomo de bestias. El alto de Patiburú se había convertido, desde enero, en la base principal de los trabajos del sobrestante Balcázar, quien había recibido instrucciones de Griffin para aumentar la cantidad de peones bajo su mando, de tal forma que continuara con los trabajos del camino y los de “La Magdalena”. Así describió el ingeniero la base de Balcázar para esta fecha:

El tambo de Patiburrú, donde todavía queda el cuartel general del Ayudante Balcázar, cuyo trayecto se extiende hasta el pueblo de la Magdalena [...] está situado en la falda del alto del mismo nombre, de la cima del cual se divisa una gran extensión de terreno. Al norte se ve el cerro de Guamocó en el Estado de Bolívar; al sur el páramo del Ruiz, y todo el valle de Rionegro; al oriente la cordillera de Sumapaz, el peñasco del Aserradero en la entrada a la Sabana de Bogotá, y los valles del Carare y del Rionegro de Cundinamarca, y al occidente el ramal de la cordillera Central que muere entre el Cauca y el Nechí.⁹⁴

⁹² Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 25 de octubre de 1871, n.493, f. 491-492. La misma ley puede encontrarse en: Legislatura del Estado, *Leyes y decretos expedidos por el Estado Soberano de Antioquia en sus sesiones de 1871* (Medellín: Imprenta del Estado, 1872) 132-135.

⁹³ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 29 de julio de 1872, n. 535, f. 233.

⁹⁴ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 18 de noviembre de 1872, n. 551, f. 363.

Griffin se mostró confiado con los avances del camino y, de acuerdo con su pronóstico, podría ofrecerlo abierto al público para el tráfico en diciembre de ese año. Aunque no se tenga noticias, es bastante probable que efectivamente hubiera sucedido como lo preveía el ingeniero, teniendo en cuenta que, durante su visita, él y sus dos sobrestantes cruzaron en bestias el trayecto desde Patiburú hasta el margen izquierdo del río Magdalena, lo que demuestra que el camino de herradura estaba próximo a ser concluido y un plazo de cuatro meses era tiempo suficiente para que se cumpliera el objetivo.

Aún con eso, el Camino Carretero solo se había efectuado hasta Girardota, por lo que faltaban muchas leguas por “encasajar”, puentes por construir, desagües que debían ser fijados, etc. Una situación semejante se presentó en la población de la Magdalena. Aunque allí se estableció legalmente la Colonia Penal, el 10 de enero de 1873, —de acuerdo con un decreto publicado el 21 de diciembre del año anterior—,⁹⁵ enviados los primeros reclusos, sus edificios no se habían concluido. Pese a esto, en su “mensaje a la Legislatura del Estado Soberano de Antioquia” del 20 de Julio de 1873,⁹⁶ el presidente del Estado, Pedro Justo Berrío, apuntaba los éxitos que había tenido la Colonia y presagiaba un futuro prometedor para ella.

Sin embargo, esta situación favorable no fue la misma que presentó el Camino Carretero. En el mensaje aludido, Berrío se encargó de promocionar la Colonia Penal, pero en el caso del Camino Carretero fue más una defensa:

[...] en esta obra el Gobierno ha trabajado tenazmente tratando de vencer todo inconveniente y **despreciando el lenguaje seductor y apasionado de los intereses parciales, que por lo regular se confabulan para matar las empresas de utilidad pública**, sobre todo en países atrasados como el nuestro. La Providencia nos destinó a vivir en estas montañas áridas y escabrosas, donde a primera vista no podemos dar con

⁹⁵ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 13 de enero de 1873, n. 559, f. 9-10.

⁹⁶ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 26 de agosto de 1873, n. 588, f. 249-256.

una ruta por la cual lleguemos fácil u convenientemente a un río navegable. La Colonia nada nos enseñó claramente en este negociado [sic] y en más de medio siglo que tenemos de independencia, hemos permanecido en la misma penosa situación. Montañas elevadas por todas partes, inmensas selvas vírgenes pobladas de fieras, ríos imperiosos formando cascadas invencibles y un terreno arrugado a cada paso y estéril en su mayor parte, esta es la perspectiva que hemos tenido a nuestra vista hasta hace poco tiempo que la ciencia nos dijera con toda seguridad: “Podéis hacer con vuestros recursos un camino de carros que os conduzca en dos días de Medellín al Magdalena”. Este camino que es el que actualmente se construye, no presente ninguna dificultad invencible hasta el mismo puerto y con él Antioquia se salvará de una ruina inevitable, si hay fe y voluntad para continuar esta obra que se encuentra ya muy adelantada. No quiero engañar a los Ciudadanos Diputados con ilusiones poéticas; pero he meditado sobre este asunto, objeto de conversación hasta de las más infelices personas, y mis convicciones son más robustas a cada hora, es decir, yo creo que podemos concluir el camino carretero dentro de pocos años; que su construcción se facilita mucho cada día; que el ferrocarril es para nosotros un bello ideal apenas y que si dejamos el Estado sin la vía de comunicación que hemos comenzado después de haber vencido muchos obstáculos, de haber hecho grandes gastos, Antioquia, a la vuelta de 16 a 20 años, se atrasará profundamente [...] **Habrà muchas personas que por timidez o por falta de experiencia consideran fallida la empresa, como que es la primera de esta que se acomete seriamente en el país.** Por fortuna ella no está a cargo de una compañía en que pudiera incluir el pánico y tener por resultado el desaliento y el descrédito, sino de un Gobierno que tiene medios para infundir confianza.⁹⁷

Estas prevenciones del presidente se explican al observar los gastos generados por el Camino Carretero. Desde el inicio de la obra los recursos provinieron en su totalidad de las arcas del Tesoro del Estado. De acuerdo al presupuesto económico de 1872-1873 se destinaron \$200000 de los \$320920 del Departamento de Obras públicas para construcción y mejora de los caminos públicos del Estado,⁹⁸ lo que correspondía al 31,1 % del total del presupuesto para esos dos años (tabla 1); en otras palabras, fue el ramo al que más fondos se asignaron, teniendo en cuenta que no solo estaban destinados para el Camino Carretero, sino que incluían las demás obras que se estaban construyendo en toda la extensión del Estado.

⁹⁷ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 26 de agosto de 1873, n. 588, f. 254-255. La negrilla no es original del texto.

⁹⁸ Los caminos públicos hacían parte del Departamento de Obras públicas y del ramo “vías de comunicación del mismo”. Al mismo tiempo, el Presidio, la Casa de Reclusión y los edificios públicos también se incluían en el Departamento de Obras públicas. Por esta razón, en la tabla 1 aparece una cantidad mayor. Ver: Legislatura del Estado, *Leyes y decretos expedidos por el Estado Soberano de Antioquia en sus sesiones de 1871* (Medellín: Imprenta del Estado, 1872) 181.

Tabla 1. Resumen del presupuesto para el bienio económico de 1872-1873

Departamento	Cantidad en pesos y centavos
Departamento de Gobierno	\$47226,40
Departamento de Justicia	\$72612
Departamento del Interior	\$61412
Departamento de Obras Públicas	\$320920
Departamento de Instrucción pública	\$36368
Departamento de Beneficencia	\$16940
Departamento de Hacienda	\$85436
Departamento de Guerra	\$2000
Total	\$643014,40

Fuente: Legislatura del Estado, *Leyes y decretos expedidos por el Estado Soberano de Antioquia en sus sesiones de 1871* (Medellín: Imprenta del Estado, 1872), 187.

En su primer año (1871) el Camino Carretero generó un gasto total de \$47296,27 ½,⁹⁹ es decir, un 23,6 % si se compara con los \$200000 que se destinaron para caminos públicos en el presupuesto del bienio económico de 1872-1873 y un 7,3 % respecto al total. De otra forma, esta obra, que era la más importante del Estado, virtualmente estaba dentro de los presupuestos sin generar *déficit*. Es probable que, por tal razón, el Estado Soberano hubiera asignado solo esa cantidad para 1872-1873. Sin embargo, con el aumento de las secciones, el personal y los trabajos de la obra, los gastos también comenzaron a acrecentarse.

El primer trimestre de 1872 costó a la empresa un total de \$43033,95, una cifra bastante aproximada al gasto anual de 1871. Abril, mayo y junio valieron a la empresa \$42586,78 y el último trimestre del que se tiene registro acumuló un total de \$67012,12 ½; en suma, los inusitados aumentos en los costos del Camino Carretero llegaron a una cifra de \$152632,85 ½ para septiembre (tabla 2). Sin haber terminado 1872 se había utilizado una cantidad equivalente a un 76,3 % de los \$200000 asignados para dos años.

⁹⁹ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 29 de enero de 1872, n. 509, f. 28.

Tabla 2. Gastos trimestrales del Camino Carretero en 1872

Trimestre	Gasto
1 enero-marzo	\$43033,95
2 abril-junio	\$42586,78
3 julio-septiembre	\$67012,12 ½
Total	\$152632,85 ½

Fuente: Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 10 de junio de 1872, n. 528, f. 160; lunes 29 de julio de 1872, n. 535, f. 234-235; lunes 18 de noviembre de 1872, n. 551, f. 365.

En vista del irremediable *déficit* que provocaría la continuación de la obra, esta se puso en tela de juicio. Es posible que a ello se refiriera Pedro Justo Berrío con “el lenguaje seductor y apasionado de los intereses parciales, que por lo regular se confabulan para matar las empresas de utilidad pública”. Berrío era partidario de la construcción de un camino carretero, y como lo manifestaba, para él un ferrocarril era solo un ideal, algo que no estaba dentro de la realidad de Antioquia y de sus presupuestos; en esa medida, un sistema a partir de caminos carreteros era más factible y prudente. Debido a esto es extraño encontrar en la historiografía regional afirmaciones como “[...] el Presidente Pedro Justo Berrío seguía convencido de que la solución estaba en la vía férrea, que si no fue emprendida por él mismo se debió al alto costo que implicaba [...]” o “El General Berrío continuaba empeñado en construir el ferrocarril [...]”.¹⁰⁰

Para el presidente del Estado era una necesidad continuar con la empresa debido a los beneficios que a la larga traería el camino a todo el pueblo antioqueño. Además, consideraba que los obstáculos más difíciles se habían superado y que la obra estaba muy avanzada. De igual forma sostenía que las condiciones de los terrenos eran propicias y que los empleados eran eficaces y honorables:

¹⁰⁰ Poveda, 43.

Con el objeto de daros un informe sobre la ruta elegida para el camino, hice un viaje por ella hasta el mismo Magdalena, y puedo afirmar que no observé en toda su extensión grandes inconvenientes, pues solamente en el punto llamado “La Quiebra” hay una cuesta como la del “Bermejál”, y después sigue el terreno perfectamente bueno hasta el puerto, para hacer la nivelación del caso. Se presenta en toda la línea buen material para el camino y no hay gredales de ninguna clase, el terreno es en toda la vía arenoso y además existen de lado y lado hasta el puerto grandes cascajales. Desde la “Quiebra” hasta el Magdalena se presentan muchas facilidades para el camino de ruedas y cuando acá en el cañón del río de Medellín se gaste en una legua de camino tanto como 9, allí en la misma extensión se gastará, en igual tiempo, tanto como 3 o 4. No hay corrientes de agua que atravesar, ni tongas qué hacer, ni piedras qué quitar. Hasta el presente hay **más de ocho leguas de camino casi concluido**, por donde pueden pasar fácilmente los carros sin inconveniente alguno; después sigue una vía de herradura hasta el Magdalena, que se ha hecho con trazado perfectamente matemático y preparada para convertirla luego en camino de ruedas. Desde Medellín hasta el mismo puerto por los trazos ejecutados quedará el camino a lo sumo como 37 o 38 leguas de extensión. Está, pues, muy adelantada esta obra, no es difícil su conclusión. Creo que lo que se ha gastado hasta ahora pudiera haberse dado por el solo dato cierto y seguro, eso sí, de que había facilidades para hacer una buena carretera con el gasto de un millón de pesos, cuyos cálculos se puede acercar ya a la exactitud [...] Los empleados superiores han cumplido con fidelidad sus deberes, y los encargados actualmente del manejo de fondos son honrados a toda prueba. El ingeniero, señor Griffin es, en mi concepto, hombre inteligente, consagrado a su oficio y de cumplida honradez.¹⁰¹

Para terminar la obra, Berrío recomendó a la legislatura contratar personas que dieran “garantías satisfactorias”¹⁰² para terminar el trabajo u otorgar un privilegio a una sociedad extranjera, aunque afirmaba que no era algo viable por ser poco atractiva para ellas. Finalmente, durante su presidencia consiguió sancionar la ley 69 de 1871 y la 56 de 1873 por medio de las cuales, el Gobierno Nacional brindó auxilios al Estado Soberano para el proyecto de conectar Medellín con el Magdalena.¹⁰³

A pesar de los alicientes para ese ramo, los gastos del camino eran lo suficientemente elevados como para causar dudas a la legislatura y, con mayor razón, cuando para septiembre de 1873 ya se había generado un *déficit* general de \$540000, según memoria del secretario

¹⁰¹ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 26 de agosto de 1873, n. 588, f. 254-255. La negrilla no es original.

¹⁰² Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 26 de agosto de 1873, n. 588, f. 254-255.

¹⁰³ Poveda 43.

de hacienda.¹⁰⁴ En estas circunstancias se comenzó a formular un proyecto de ley para reformar la ley 182 sobre bienes y rentas del Estado. Para sustentar la utilidad del proyecto se optó por promover una comisión que estudiara la viabilidad de crear nuevos recursos fiscales. La comisión fue encabezada por Demetrio Viana y José María Díaz, y su informe fue presentado a los diputados del Estado soberano el 26 de agosto de 1873,¹⁰⁵ un mes después del “mensaje” de Berrío.

En su reporte, Viana y Díaz situaron en el centro de la problemática al Camino Carretero. La mayor parte de los gastos del *déficit* provenían del ramo de caminos, por lo que era primordial considerar si su continuidad resultaba provechosa. La empresa del carretero permanecía en construcción aún con los desequilibrios fiscales¹⁰⁶ y los autores defendieron la necesidad de proseguirla aún cuanto implicaba grandes dificultades:

Si nos declaramos impotentes para vencer los obstáculos que se nos presentan en la primera jornada del progreso, resignémonos a vivir eternamente sustraídos al movimiento civilizador del mundo, renunciemos a toda aspiración de preponderancia social y de influencia política; conformémonos con vegetar en tierra estéril y con ver la fuga de nuestros brazos y de nuestros capitales; dejemos escapar esta raza tan morigerada, tan enérgica, tan vigorosa, tan activa, tan emprendedora y, sobre todo tan homogénea.

Aunque no eran ingenuos y a continuación hicieron una salvedad:

¿Pero es que nosotros aconsejamos la continuación de la obra, aunque ella sea temeraria y prematura? No. Lo que queremos es que se mida por estas pocas consideraciones la magnitud de la cuestión, y la inmensa responsabilidad que habría en retroceder acobardados al primer obstáculo que dificulta nuestra marcha hacia los amenos y fecundos campos del progreso.¹⁰⁷

¹⁰⁴ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, 10 de septiembre de 1873, n. 593, f. 289.

¹⁰⁵ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, 10 de septiembre de 1873, n. 593, f. 289-292.

¹⁰⁶ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, 10 de septiembre de 1873, n. 593, f. 289.

¹⁰⁷ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, 10 de septiembre de 1873, n. 593, f. 290.

Para la comisión continuar con el Camino Carretero implicaba crear nuevos recursos, lo que podría evitarse únicamente en el caso de parar la obra. De hecho, contemplaron tres medios para hacer frente al *déficit*:

O la concesión de un privilegio, obligándose el Estado a garantizar cierto interés por cierto número de años; o la organización de una compañía anónima en que el Gobierno tome la tercera parte de las acciones y reconozca el importe de las otras como deuda a cargo de su Tesoro, con el interés hasta del 7 por ciento anual; o la contratación de un empréstito extranjero hasta por dos millones de pesos.¹⁰⁸

Empero, para hacer frente a las responsabilidades que cualquiera de esas opciones implicaba, el gobierno debía aumentar sus ingresos, de lo contrario no se contaría con los fondos idóneos para pagar los intereses del privilegio —que calculaban en setenta mil pesos anuales—; tampoco serían suficiente para cumplir con la inversión —cien mil pesos anuales— y los gastos de suscripción e interés para la creación de la compañía, ni mucho menos con los ciento veinte mil pesos para la erogación anual del empréstito; además de los gastos para su amortización. A estos argumentos agregaban que el privilegio no atraería empresarios por el “poco estímulo o remuneración que puede aún ofrecer nuestro Estado, atendidas su población, su riqueza y el desarrollo de su industria”,¹⁰⁹ la organización de una compañía anónima era quimérica en un país con tan poco “espíritu de asociación”¹¹⁰ y, finalmente, nadie querría hacerse cargo de un tipo de camino que ya estaba en desuso en Europa como para que la legislatura contemplara contratar un empréstito extranjero:

La contratación de un empréstito por dos millones de pesos, cuando nuestro crédito no es conocido en el exterior, cuando el Estado no puede ser considerado como persona en la familia de las naciones, cuando él hace parte de una nación en que la paz

¹⁰⁸ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, 10 de septiembre de 1873, n. 593, f. 289.

¹⁰⁹ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, 10 de septiembre de 1873, n. 593, f. 290.

¹¹⁰ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, 10 de septiembre de 1873, n. 593, f. 290.

pública no está perfectamente asegurada y donde las ideas anárquicas y demagógicas tienen tan funesto predominio, no parece tampoco probable.¹¹¹

La conclusión de Viana y Díaz era que los inconvenientes económicos debían ser enfrentados con “nuestras propias fuerzas”,¹¹² lo que suponía crear nuevos recursos fiscales para terminar el Camino Carretero. El día siguiente a la entrega del informe de la Comisión, se ejecutó la Ley 231 de 27 de agosto de 1873 sobre construcción de un camino de Medellín al Magdalena,¹¹³ firmada por el nuevo presidente del Estado Soberano, Recaredo de Villa. La nueva ley autorizaba al Poder Ejecutivo construir un camino de rieles de vía angosta o uno carretero que comunicara la capital del Estado, pasando por Barbosa, con el río Magdalena.

Es inevitable cuestionarse por la necesidad de este contrato, cuando ya existía un camino carretero en construcción entre tales puntos. Pero, si se considera que la intención del gobierno era atraer nuevos inversores, la cuestión se resuelve. En su artículo 3º, el contrato definía tres medios por los cuales realizaría la obra: La concesión de un privilegio, la creación de una compañía anónima con el Estado como accionista y su construcción por cuenta del mismo.

¹¹¹ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, 10 de septiembre de 1873, n. 593, f. 290.

¹¹² Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, 10 de septiembre de 1873, n. 593, f. 290.

¹¹³ Esta ley es problemática. De acuerdo con el historiador Gabriel Poveda Ramos, el historiador Juan Santiago Correa Restrepo y el historiador José María Bravo Betancur la numeración de la ley era realmente 229. Al rectificar el Boletín Oficial se encuentra que el número específico que la acompaña es 231; sin embargo, al revisar el orden de las leyes anteriores que debían estar en secuencia numérica es evidente que estaban desorganizadas. Se ignora por qué estos autores numeran esta ley como 229, es probable que poseyeran información que actualmente desconozco. Aquí se usa la numeración “231” porque es la que aparece en el Boletín y en otros documentos oficiales. Estas dificultades se deben a que el Boletín Oficial estaba lleno de inconsistencias. Un ejemplo de esto es que la presente ley haya sido publicada en un número anterior (n. 592) al informe de la comisión (n. 593), aun cuando este último se creó primero. Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, 8 de septiembre de 1873, n. 592, f. 281-282; Poveda 43; Correa, *De Puerto* 9 y Bravo Betancur, *Monografía* 59.

Dos de esos medios ya habían sido contemplados por la Comisión de Viana y Díaz, quienes los descartaron; pero, como se evidencia, la administración perseveró en ellos. La pretensión del gobierno de Villa era conseguir, por cualquier medio, a un empresario que se hiciera con el privilegio para llevar a cabo la construcción de una entre las dos opciones contempladas, rehusando la creación de una compañía anónima y la autofinanciación hasta que no contara con los trámites para el privilegio. Así lo constata el contrato en su artículo 4°:

El Poder Ejecutivo no adoptará el segundo ni el tercer medio expresados en el artículo anterior, sino cuando, practicadas las diligencias necesarias para realizar la obra por medio de un privilegio, no haya podido obtener que este sea aceptado por un contratista que de seguridades bastantes de ejecutar la obra con condiciones aceptables.¹¹⁴

En un esfuerzo por hacer más atractivo el proyecto para los inversionistas, la legislatura concedió generosos beneficios, como por ejemplo la duración del privilegio otorgado por ochenta años, asegurados con los bienes y rentas del Estado; intereses anuales con base en el capital invertido en la construcción del camino y vales con interés anual de siete por ciento; además, el Estado ofreció contratar empréstitos extranjeros hasta por dos millones de pesos para los gastos del camino, comprometiendo de nuevo los bienes y rentas del Estado, etc.¹¹⁵ Para hacer saber al público la posibilidad de acceder al privilegio, el 16 de septiembre del mismo año se publicó una invitación para rematar la construcción del camino.¹¹⁶ En resumen, la administración ignoró las advertencias de la comisión y se inclinó por buscar los fondos para la construcción por medio del endeudamiento.

¹¹⁴ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, 8 de septiembre de 1873, n. 592, f. 281.

¹¹⁵ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, 8 de septiembre de 1873, n. 592, f. 281-282.

¹¹⁶ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, martes 16 de septiembre de 1873, n. 594, f. 304.

A pesar de los enormes costos de la empresa y la promulgación de la ley 231, el Camino Carretero continuó funcionando durante los meses restantes de 1873 aunque se desconocen los trabajos específicos que se llevaron a cabo y los adelantos de la obra en general. El 1 de enero de 1874, Griffin envió un informe al Estado sobre una ladrillera que había comenzado a producir material y que hacía parte de las obras en el Camino Carretero.¹¹⁷ La empresa continuaba con sus actividades, aunque luego del citado informe no se cuentan con nuevas noticias, sino hasta la clausura de la obra el 19 de febrero de 1874.

1.2. El Ferrocarril de Antioquia

El 4 de febrero de 1874¹¹⁸ fue enviado al secretario de Estado en el despacho de fomento, Marco Aurelio Arango, una propuesta para la construcción de un ferrocarril desde Medellín al río Magdalena. Su autor era el ingeniero civil Francisco Javier Cisneros. Este había sido contactado por medio del agente de negocios en la ciudad de Colón, Cuba, José Antonio Céspedes, a quien se le encargó conseguir una persona idónea para el trabajo, lo que efectivamente hizo.

Céspedes comunicó al Estado Soberano de Antioquia con Cisneros mediante correspondencia. Este último se encontraba en Perú trabajando para Enrique Meiggs —a quien ya se mencionó anteriormente— en el ferrocarril Oroya-Cerro de Pasco.¹¹⁹ A finales

¹¹⁷ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 26 de enero de 1874, n. 620, f. 522.

¹¹⁸ Es posible que exista un error en la fecha, puesto que se publicó en un número perteneciente a dos días antes. Es imposible que se publicara un documento con dos días de anticipación a su redacción. La propuesta de Cisneros se encuentra en: Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 2 de febrero de 1874, n. 621, f. 337-338.

¹¹⁹ Hernán Horna, "Francisco Javier Cisneros: A pioneer in transportation and economic development in Latin America, 1857-1898," *the Americas* 30.1 (1973): 66. Recuperado de: <http://www.latinamericanstudies.org/1868/cisneros.pdf> (21/09/2019).

de 1873, mediante una comunicación suscrita por el secretario de fomento de Antioquia, se le convocó para la construcción del Ferrocarril,¹²⁰ lo que aceptó sin muchas dificultades.

En su propuesta se planteó construir y explotar un ferrocarril de vía angosta y de moción a vapor, desde Puerto Berrío en el Magdalena hasta la ciudad de Medellín. Para hacerlo, precisó un plazo de nueve meses para iniciar la empresa y otro de ocho años para culminarla; también solicitó diversas concesiones por parte del Gobierno Nacional, como 100.000 hectáreas de tierras a lado y lado de la vía, exención de derechos de aduana y servicio militar para empleados y trabajadores de la empresa, libertad de explotar sin remuneración los terrenos cedidos para obtener materiales para la obra, concesión de la empresa por 70 años y 30 de exclusividad para que no se iniciara otra empresa de vías de rieles, madera o cables colgantes de postes; así mismo, pidió permiso para introducir peones del extranjero y que los edificios ya construidos por el gobierno en el Puerto y en el trayecto de la vía fueran cedidos a la empresa para disponer de ellos, debiendo esta conservarlos y devolverlos al finalizar la obra, etc.¹²¹

Luego de la expedición de la ley 231 de 1873, las expectativas del gobierno eran muy altas. El requerimiento de una persona que se hiciera a cargo del privilegio para componer un camino carretero y en el mejor de los casos, un ferrocarril, se había realizado. En pocos días se adelantaron “una serie de conferencias verbales, con el objeto de analizar y modificar las bases del compromiso”,¹²² lo que se hizo de forma apresurada por la premura de las élites y no del “pueblo” como afirma el historiador Alfonso Javier Gómez,¹²³ quien de forma

¹²⁰ Alfonso Javier Gómez, *Cisneros* (Colombia: s.i., 1914) 27.

¹²¹ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 2 de febrero de 1874, n. 621, f. 337-338.

¹²² Gómez 27.

¹²³ Gómez 27.

demagógica pretendió mostrar una empresa esencialmente privada en términos de voluntad, pero llevada a cabo con recursos públicos, como el logro de la voluntad de todo un pueblo, “pueblo” que en su mayoría desconocía los contenidos contractuales que aquí se han señalado.¹²⁴

Tal fue la prisa de comenzar que el 14 de febrero se llegó a un acuerdo y se firmó un contrato por el cual se concedió:

[...] a Francisco Javier Cisneros el derecho exclusivo de construir y explotar un ferrocarril de vía angosta, de moción a vapor, desde el punto denominado “Puerto Berrío” en la margen del río Magdalena hasta el de Aguasclaras en el Distrito de Barbosa [...] el ancho de la vía será de novecientos catorce milímetros (0 m., 914) entre la superficie interior de los carriles; la inclinación de las gradientes no deberá pasar de cuatro por ciento (4 %), sino en casos excepcionales y en estos máximo será hasta de seis por ciento; y el menos radio de las curvas será de setenta metros (70 ms) [...] Es del cargo del concesionario la construcción o erección de un telégrafo eléctrico, desde la cabecera del Distrito de Barbosa hasta “Puerto Berrío”, para el servicio de la empresa y del público. Este telégrafo debe ser construido al mismo tiempo que el ferrocarril [...].¹²⁵

También se incluyeron las precisiones técnicas y comerciales, y se confirmó que el tiempo para comenzar la obra sería de 9 meses y, luego de empezada, de 8 años para terminarla; así mismo se concedieron las exenciones por derecho de aduana y por servicio militar para los trabajadores y empleados, otorgándolas al concesionario por 55 años. También se confirió un privilegio de 30 años, por lo que no podrían construirse vías de hierro, madera o cables de alambre, como lo había exigido antes el ingeniero. Igualmente, la petición

¹²⁴ Esta tendencia no solo se ha visto presente en la historiografía, sino también en los documentos de la época. En la Comisión de Viana y Díaz, citada anteriormente, los autores proponían aumentar las cargas fiscales y a continuación se apropiaban de la voluntad de la masa, como si fueran sus voceros, y aseguraban que, si bien se impondrían nuevos sacrificios al tesoro, eran “sacrificios que el pueblo aceptará gustoso, con tal de que no se malgasten los caudales públicos”. Ver: Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, miércoles 10 de septiembre de 1873, n. 593, f. 289.

¹²⁵ Los contratos se encuentran en su original y transcritos en: Bravo Betancur, *Monografía* 339-414. Este contrato fue publicado en: Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, 23 de febrero de 1874, n. 624, 555-559.

para ceder los edificios construidos por el Estado en el trayecto fue admitida, exceptuando “los edificios construidos en la Colonia Penal de la Magdalena, por serle necesarios al Gobierno” en razón de “un radio de tres kilómetros alrededor del establecimiento de reclusión”.¹²⁶ Finalmente, en cuanto a la solicitud de traer peones extranjeros, el artículo XVIII del contrato dispuso:

En igualdad de circunstancia, a juicio del concesionario, deberá este **emplear preferentemente** en los trabajos de la empresa, a los obreros matinales, vecinos o habitantes del Estado; **sin que se entienda limitada**, en manera alguna, la facultad de traer del extranjero peones y operarios con destino a los trabajos del camino, ya sea para su construcción, ya sea para su explotación [...] debiendo las mismas autoridades prestar al concesionario el apoyo necesario para la conservación del orden y de la disciplina entre los trabajadores.¹²⁷

El énfasis de Cisneros por traer trabajadores del extranjero se debía a que los requerimientos técnicos para la construcción de una locomotora eran mucho mayores de los que anteriormente demandó el Camino Carretero, y estos conocimientos no se hallaban entre los peones antioqueños. En términos generales, estas eran las precisiones esenciales que determinaron el convenio entre el ingeniero y el Estado Soberano de Antioquia para llevar a cabo el ferrocarril. El nuevo proyecto ponía al Camino Carretero en una posición delicada. Los gastos que generarían ambas obras al Tesoro obligaron a la administración a tomar una decisión. La respuesta fue clara desde el momento en que se aceptó la propuesta del camino de rieles.

Los trabajos de construcción en el Camino Carretero iniciaron con la firma de un contrato el 14 de febrero de 1871¹²⁸ —exactamente tres años antes del contrato con

¹²⁶ Artículo XIX y XXXVIII del contrato de 14 de febrero de 1873.

¹²⁷ Bravo Betancur, *Monografía* 394. La negrita no es original.

¹²⁸ Decreto “disponiendo la apertura de un camino carretero”. Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 20 de febrero de 1871, n. 442, f. 287.

Cisneros— y finalizaron con la suspensión de este, el 19 de febrero de 1874. Ese día el Ingeniero del Estado, George Butler Griffin recibió una nota de la secretaría de fomento en la que se le informó sobre la cesación de la obra. En ella se le especificaron las razones que atendían a esa decisión y las disposiciones que debía tener en cuenta para el caso:

El contrato firmado el 14 de los corrientes para la construcción del ferrocarril de Antioquia, impone al Gobierno la incontrastable necesidad de introducir la más estricta economía en todos y cada uno de los ramos de administración pública, con el fin de poder atender con lealtad las serias obligaciones que el Estado ha contraído en virtud de aquella importante negociación. Por tanto, y como el Ferrocarril de Antioquia debe construirse hasta “Aguas Claras”, por el contratista señor Cisneros, y como por ahora no haya urgente necesidad de continuar la carretera desde Barbosa hasta aquel punto, he recibido orden del Poder Ejecutivo para decir a usted:

Que se sirva dictar las providencias necesarias para que inmediatamente se suspendan los trabajos de la carretera en toda extensión de la línea, con excepción de los que demandan la asistencia del ladrillal y la edificación del puente sobre el riachuelo de “Ovejas”. La proveeduría debe continuar a cargo del actual empleado Señor Jaramillo, y los vehículos de transporte [*wagons*] continuarán servidos por las personas que los han estado manejando. Todos los demás empleados, con excepción de los sobrestantes del ladrillal y del puente de “Ovejas” y el Proveedor de la Colonia penal, deben cesar en sus funciones. También se servirá usted disponer lo conveniente para que todas las herramientas, útiles, enseres y que no se necesiten para el ladrillal y los trabajos del citado puente, les sean entregados por riguroso inventario al Proveedor señor Jaramillo, para que los deposite y custodie en lugares seguros. Es entendido que esta providencia no se extiende al presidio ni a las secciones auxiliares de los distritos de Barbosa, Girardota y Copacabana. Todo lo cual tengo el honor de comunicar al señor Ingeniero para los fines consiguientes.

Marco Aurelio Arango.¹²⁹

El *déficit* que había sufrido el tesoro a finales de 1873 creó una situación incierta en torno a los destinos de la vía que conectaría a Medellín con el río Magdalena. La carencia de recursos suficientes obligó al Estado Soberano a tomar una decisión frente a la problemática que se presentaba. Para ello, otorgó nuevos privilegios con el fin de hacer atractiva una propuesta que no lo era por sí misma. Sin embargo, con la firma del contrato a principios de 1874 y con la suspensión del Camino Carretero, se creó una “cortina de humo” que ocultó

¹²⁹ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 23 de febrero de 1874, n. 624, f. 560.

los inconvenientes financieros que implicaba realizar una obra de la magnitud de un ferrocarril.

Esta euforia invadió a los ciudadanos prestantes de las distintas poblaciones, distritos y pueblos del Estado Soberano, quienes a lo largo del año hicieron llegar un gran número de felicitaciones a la administración vigente por el contrato firmado y por las enormes posibilidades que ofrecía para los destinos económicos de Antioquia. Pese a que estos documentos aparecen firmados con calificativos generales como “pueblo” o “habitantes”, las rúbricas que los acompañaron pertenecían a los notables de las localidades.¹³⁰ En ellos se manifestó un gran optimismo y la confianza en que el ferrocarril resultaría ser un peldaño para el progreso, para la civilización, para la industria, etc. De esta manera se pronunciaron los habitantes de Fredonia:

[...] Con un solo acto de vuestra administración habéis rasgado el velo del porvenir, mostrándole a la noble Antioquia el más espléndido destino y la era más gloriosa de su existencia. Comprenderéis que nos referimos al contrato del ferrocarril. El ferrocarril que acerca las distancias”, ¡que disminuye el tiempo!, ¡que abre nuevos horizontes a la industria!, ¡que arrastra los acopios del trabajo!, ¡que labra la felicidad de los pueblos!, ¡qué manantial de bienes para Antioquia! Con razón, señor os han felicitado todos los pueblos del Estado y se muestran reconocidos por vuestra obra redentora [...].¹³¹

En términos similares lo hicieron algunos habitantes de San Cristóbal:

[...] Yo os felicito, pues, por la aurora que a favor de vuestros profundos conocimientos está próxima a brillar sobre las fronteras antioqueñas, trayendo el pan para muchos pobres, por medio de la industria y de la civilización, resultados indispensables de una empresa tan colosal e importante [...].¹³²

¹³⁰ Un ejemplo de ello es el caso de Abejorral. La mayor parte de las firmas pertenecían al núcleo familiar de los Arango. Entre ellos Hermenegildo Arango (presidente del Consejo Municipal de Abejorral en 1873), Rudecindo y Dionisio Arango (jueces del juzgado Municipal en la época del 60), Juan de Dios Gutiérrez (que ejerció como representante de Colombia en Inglaterra), etc.

¹³¹ Boletín, lunes 20 de abril de 1874, n. 632, f. 623-624.

¹³² Boletín oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 3 de agosto de 1874, 646, f. 766.

Salamina, Rionegro, Sopetrán, Jericó, Barbosa, Yarumal, Pensilvania, Pácora, Don Matias, Amalfi, Zea, Guarne, Barbosa y Zaragoza también hicieron llegar sus lisonjeras misivas.¹³³ El ferrocarril fue el inicio de una ilusión y, por lo tanto, el olvido de una realidad social, política y económica que a lo largo de la construcción del nuevo proyecto traería un sin número de problemas para los intereses de la élite antioqueña.

Al día siguiente de ser firmado el contrato del ferrocarril, Cisneros partió de Medellín con dirección a los Estados Unidos con la intención de conseguir los capitales necesarios para dar comienzo a la empresa y organizar la compañía que daría inicio a la obra.¹³⁴ Durante su viaje, hizo una parada en Colón, Cuba por 17 días; allí dejó encargado a José Antonio Céspedes de conseguir personal especializado y aprovechó el tiempo para estudiar los pormenores de la construcción del ferrocarril de Panamá.¹³⁵ De Cuba continuó su viaje hacia New York donde llegó el 1 de abril de 1874.

En esta ciudad, fue recibido con una desfavorable noticia. Desde 1873 se venía presentando una crisis generalizada en los Estados Unidos, conocida posteriormente como la “Gran depresión”.¹³⁶ Esta circunstancia impidió que el ingeniero consiguiera los dineros que requería para el proyecto, alargando necesariamente su estadía por fuera de Antioquia:

¹³³ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 2 de marzo de 1874, n. 625, folios, 563-570; lunes 23 de marzo de 1874, n. 628, f. 591; lunes 30 de marzo de 1874, n. 629, f. 601-602; 6 de abril de 1874, n. 630, f. 605; lunes 20 de abril de 1874, n. 632, f. 623-624; lunes 18 de mayo de 1874, n. 636, f. 662 y lunes 15 de junio de 1874, n. 640, f. 703.

¹³⁴ Gómez 30.

¹³⁵ Echeverri 79.

¹³⁶ El periodo de 1873 hasta 1880 se caracterizó por una crisis a escala global. Esta “Gran depresión” afectó principalmente a Inglaterra, Estados Unidos y Alemania. Las causas fueron múltiples, entre las explicaciones del fenómeno se ha mencionado el aumento de la productividad (oferta) frente a una menor demanda, así como las infructuosas inversiones en el extranjero, etc. En el caso preciso de Estados Unidos, al cual hace referencia Cisneros, el historiador Maurice Dobb anotaba: “A partir de 1873 se produjo un brusco congelamiento de

La demora en mi regreso fue causada por la crisis que estalló en Estados Unidos poco antes de volver yo a aquel país, en donde contaba con el apoyo necesario para dar cima [sic] al proyecto [...] Es de inferirse que si esa crisis no se hubiera interpuesto, habría podido contar yo con recursos eficaces e inmediatos.¹³⁷

En vista de tal situación, el 28 de abril se dirigió hacia Londres para fundar la Sociedad Constructora del Ferrocarril.¹³⁸ Los meses restantes los dedicó a buscar inversionistas, viajando incluso a París en mayo, para regresar finalmente a la capital inglesa. En esa ciudad a costa de esfuerzos personales, logró obtener el capital necesario para comprar “herramientas, seiscientas toneladas de rieles, diez carros, una locomotora para practicar el trazo de la línea y comenzar los trabajos de construcción”.¹³⁹

En total, se demoró nueve meses en completar su viaje al extranjero y el 27 de noviembre de 1874 desembarcó acompañado de otros ingenieros¹⁴⁰ en Puerto Berrío —antes Murillo— y desde allí informó sobre su llegada al secretario de hacienda y fomento, Marco Aurelio Arango.¹⁴¹ Conforme al contrato de 14 de febrero, había un plazo de nueve meses exactos para comenzar los trabajos del ferrocarril. Este se cumplió el 14 de noviembre, cuando aún no había llegado a Antioquia; por ello, el contrato quedaba cancelado legalmente.

proyectos de construcción; y esta súbita declinación, que acompañó a la crisis financiera de 1873 y de 1874, constituyó una poderosa causa inmediata de la bancarrota. Además, el reemplazo de los rieles de hierro por los de acero, que duraban mucho más, estaba al mismo tiempo provocando una apreciable reducción de la demanda de rieles de recambio para cada unidad de longitud de vías”. Maurice Dobb, *Estudios sobre el desarrollo del capitalismo* (Argentina: Siglo XXI, 1971) 363. Y para un acercamiento general al tema, el capítulo de la misma obra: “La revolución industrial y el siglo XIX”, 303-376.

¹³⁷ Francisco Javier Cisneros, *Ferrocarril de Antioquia* (Bogotá: Imprenta de Echeverría Hermanos, 1880) 2.

¹³⁸ Echeverri 78.

¹³⁹ Cisneros, *Ferrocarril 2*.

¹⁴⁰ Se trata de Ernesto L. Luaces, Vicente Marquetti, Juan Francisco Pérez y Denning J. Thayer, Ingenieros. Cisneros, *Memoria* 82.

¹⁴¹ El número del boletín corresponde a días anteriores a la publicación del documento: “Carta del señor Francisco J. Cisneros en la que anuncia su llegada a Puerto-Berrío” del 27 de noviembre. Aunque se ignora la razón de esta inconsistencia, es sugerente el hecho de que el boletín coincida con la fecha ideal en la que debía llegar Cisneros para cumplir con el acuerdo del contrato. Ver: Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, 14 de noviembre de 1874, n. 664, f. 935-936.

Sin embargo, le fue permitida una prórroga, por lo que la relación contractual permaneció en pie.¹⁴²

Su propósito era dividir a sus cuatro ayudantes en dos secciones. La Primera del trayecto entre Puerto Berrío y el pueblo de la Magdalena; la segunda, desde Aguas Claras hasta La Magdalena —método de procedencia que recuerda el de Griffin años atrás—. Para atender a cualquiera de sus ayudantes en caso de presentarse inconvenientes, Cisneros propuso que su oficina central se ubicara en la Colonia Penal, aun cuando el contrato no incluía esos edificios en la concesión. Con todo planeado, los trabajos de trazado comenzaron el 29 de noviembre, solo dos días posteriores al desembarco.¹⁴³

Desde su llegada a Puerto Berrío, procuró constituir las dos secciones que había proyectado para comenzar los trabajos de trazado, desde el río Magdalena hasta Aguas Claras. En un oficio con fecha de 1 de enero de 1875, el ingeniero informó sobre su llegada a Medellín y el estado de las labores:

[...] He dejado ya en buena marcha los referidos trabajos, cuya organización me había detenido hasta ahora en el trayecto de Puerto Berrío a la Magdalena. Empezados el 29 del citado noviembre, han continuado sin interrupción. [...].¹⁴⁴

Los contratiempos que se le presentaron a Cisneros durante su viaje al extranjero en 1874 llevaron a que el contrato se modificara el 27 de enero del año siguiente. El nuevo convenio fijó el 1 de abril de ese mismo año, como la fecha para iniciar los trabajos de construcción con un plazo de ocho años para su finalización.¹⁴⁵ También, modificó la

¹⁴² Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, 14 de noviembre de 1874, n. 664, f. 935.

¹⁴³ En su respuesta al artículo de La Tribuna, Cisneros afirma que los trabajos habían iniciado el 29 de noviembre de 1874, dos días posteriores a su desembarco. Cisneros, *Ferrocarril 2*.

¹⁴⁴ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, martes 12 de enero de 1875, n. 674, f. 32.

¹⁴⁵ “Artículo III. El artículo V quedará así: La construcción de la línea deberá llevarse a cabo dentro de los plazos siguientes: durante los dos primeros años, a contar del primero de abril de mil ochocientos setenta y

extensión de la vía y como consecuencia el ferrocarril se construiría desde Barbosa —y no desde Aguas Claras como en el contrato inicial— hasta Puerto Berrío en el río Magdalena.

En los meses siguientes, los ayudantes de Cisneros se concentraron en determinar el trazado conformados en las dos secciones lideradas por Denning J. Thayer y Carlos Jonhson desde Barbosa hacia Puerto Berrío y Ernesto L. Luaces, Juan F. Pérez y Vicente Marquetti desde Puerto Berrío a Barbosa. Tal era la marcha de los trabajos que se creyó iniciarían las labores de construcción a principios de marzo.

Sin embargo, antes de que se encontraran las secciones sucedió un inconveniente inesperado. Por una creciente del río Magdalena, que arrastró y depositó una gran cantidad de arena en el puerto,¹⁴⁶ “se perdió el gran auxilio que ofrecían los edificios del antiguo Puerto Berrío, el camino de herradura de la Colonia Penal, y la misma Colonia que como base de operaciones en aquel desierto era asunto de grande importancia”.¹⁴⁷

El incidente ocurrido detuvo los trabajos hasta el río Alicante —trayecto que recorrió años atrás el sobrestante Julián Álvarez cuando exploró los terrenos y abrió la trocha para el Camino Carretero— y arruinó Murillo, a tal punto que impidió el “ataque de vapores”¹⁴⁸ y obligó a que Cisneros optara por un punto de embarque, que se acomodara a las nuevas exigencias:

cinco el concesionario hará treinta kilómetros, y en cada uno de los años siguientes, veinticuatro por lo menos. A los ocho años, a contar desde la fecha citada se hallará la obra terminada y entregada en toda su extensión al servicio público salvo en los casos fortuitos o de fuerza mayor independientes de la voluntad del contratista [...]”. Bravo Betancur, *Monografía* 407.

¹⁴⁶ Cisneros, *Memoria* 82.

¹⁴⁷ Cisneros, *Ferrocarril* 2.

¹⁴⁸ Cisneros, *Memoria* 82.

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.¹⁴⁹

Este lo encontró hacia el sur, en el sitio denominado “Remolino Grande” a nueve millas de distancia de Puerto Berrío, el cual pasó a ser el nuevo extremo oriental de la línea que se conectaría con Barbosa, a través del ferrocarril.¹⁵⁰ Este lugar empezó a llamarse desde ese momento, hasta la actualidad, Puerto Berrío.

De acuerdo con lo manifestado por Cisneros, la inundación de la sección “Puerto Berrío-La Magdalena” ocurrió antes de que se terminara el plazo del contrato, eso quiere decir que fue en marzo, pues el límite estaba fijado para el 1 de abril de 1875. Empero, en su artículo publicado la revista “La Tribuna” en 1880, escribía que, debido a la creciente “[...] se perdió todo lo hecho desde el 29 de noviembre de 1874 al mes de junio de 1875”.¹⁵¹ Esto parece contradecir lo anterior, ya que da a entender que el incidente ocurrió en junio; pero es probable que se refiriera a que, con la inundación, se debieron realizar trabajos inesperados que alargaron las actividades hasta ese mes, cuando podrían haber comenzado en abril o incluso antes.

Esos “trabajos inesperados” consistían en la búsqueda de un nuevo puerto, el desmonte de este y la construcción de edificios en qué habitar; al mismo tiempo, se debía organizar la empresa, el nuevo trazo de la vía, su construcción¹⁵² y la exploración de esos terrenos —la cual se inició el 27 de abril, cuando Cisneros se adentró en las selvas vírgenes de la Malena acompañado por cuatro reclusos de la Colonia Penal, dos monteros y un

¹⁴⁹ Cisneros, *Memoria* 82.

¹⁵⁰ Cisneros, *Memoria* 82.

¹⁵¹ Cisneros, *Ferrocarril* 2.

¹⁵² Cisneros, *Ferrocarril* 2.

peón—. ¹⁵³ Otro argumento que favorece la interpretación precedente es que, a principios de marzo, se empezó a contemplar el traslado de la Colonia Penal, posiblemente a causa del incidente antes referido. ¹⁵⁴

Luego de la inundación de marzo, los trabajos en la vía no sufrieron mayores inconvenientes. Únicamente las hostilidades entre el Gobierno general y los Estados de Magdalena y Bolívar¹⁵⁵ —en la que el gobierno federal de Antioquia se inclinó por una solución pacífica—¹⁵⁶ bloquearon temporalmente la navegación en el río Magdalena hasta finales de septiembre;¹⁵⁷ Sin embargo, la marcha de los trabajos estaba mucho más adelantada, pues un mes antes, en agosto, cuando se terminó la medición de la Malena, Cisneros dio orden para explorar las zonas aledañas al río Nus¹⁵⁸ y movilizó su personal a Puerto Berrío —Remolino Grande— para iniciar el establecimiento de edificios y demás faenas.

¹⁵³ Latorre 10-17.

¹⁵⁴ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, jueves 29 de abril de 1875, n. 762, f. 383-384.

¹⁵⁵ En un documento tardío, Cisneros se refiere a dos guerras que problematizaron la construcción de las treinta primeras millas del ferrocarril. Poveda, en una nota aclaratoria, dice: “se refería a las guerras de 1874 y 1876”, lo que es evidentemente una equivocación, pues en 1874 aún no se habían iniciado las labores y las únicas dos guerras que sucedieron mientras se construyeron las treinta millas referidas fueron la guerra que aquí se menciona (1875) y una próxima en 1876. Ver: Poveda 48.

¹⁵⁶ Legislatura de Antioquia, *Ley 271 de paz y orden público*, Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 16 de agosto de 1875, n. 827, f. 865.

¹⁵⁷ Las cargas de materiales provenientes del exterior comenzaron a llegar desde el 15 de mayo, cuando se informó que 300 toneladas de materiales reposaban en Sabanilla, puerto perteneciente al Estado Soberano de Bolívar. El 1 de junio llegaron a ese mismo puerto 4.731 rieles de 21 pies de largo, 652 de 18 pies de largo, 152 de 15 pies de largo, 574 bultos de Eclisas, 35 bultos de pernos y mordazas, 72 cajas de clavos, 2 apartadores con sus cambia vías, 14 cajas con plataformas, 10 cajas para 10 *wagones*, 20 pares de ruedas para *wagones* y una “locomotiva completa” llamada “Medellín”. Si bien Cisneros recibió 100 rieles el 20 de julio, debió esperar hasta el 28 de septiembre para recibir nuevas mercancías, debido a se había suspendido la navegación en el Magdalena a causa de la guerra. El 4 y el 9 de octubre tuvo noticia de nuevas entregas de materiales. Ver: *Ferrocarril*, Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, sábado 15 de mayo de 1875, n. 775, f. 436; José A. Céspedes, *Razón del material llegado a Sabanilla para el ferrocarril de Antioquia*, Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, sábado 12 de junio de 1875, n. f. 793, 507 y Francisco Javier Cisneros, *oficio del señor Francisco J. Cisneros en el que se da cuenta de los trabajos en el ferrocarril de Antioquia*, Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, martes 26 de octubre de 1875, n. 887, f. 1135.

¹⁵⁸ Latorre 17-21.

El 11 de octubre de 1875, el ingeniero dio cuenta de los progresos obtenidos en los trabajos de Puerto Berrío. Para esa fecha ya se hallaban construidas “las oficinas y habitaciones principales para empleados superiores, peones, proveeduría y depósito”;¹⁵⁹ también se habían descuajado dos kilómetros de bosques y, en el recorrido, se ubicaron cuatro “brigadas” lideradas cada una por Antonio María Duque, Manuel Pérez, Elías Pérez y Nicanor García, todas ocupadas en nivelar los terrenos por donde se pondrían los rieles.

Tal era la seguridad de Cisneros con el avance de las obras, que prometió enviar dentro de poco tiempo noticias sobre los primeros tendidos de carriles. Algo que efectivamente sucedió el 29 de octubre de 1875, cuando hizo saber a la administración que se había puesto el primero de ellos.¹⁶⁰ En noviembre, este debió realizar un nuevo viaje a Inglaterra y Estados Unidos para obtener nuevos recursos, por lo que dejó a Juan de Sahagún Martínez, como agente responsable de la empresa.

1876 se mostró como un año próspero para el ferrocarril de Antioquia. Aun cuando la marcha de los trabajos en enero y febrero se vio afectada por el reducido número de trabajadores y por las dificultades geográficas y climáticas de la primera sección, gran parte de estos inconvenientes se habían superado.¹⁶¹ Por esa razón, en marzo, cuando se recibieron

¹⁵⁹ Francisco Javier Cisneros, *Oficio del señor Francisco J. Cisneros, en el que da cuenta de los trabajos del ferrocarril de Antioquia*. Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, martes 26 de octubre de 1875, n. 887, f. 1135.

¹⁶⁰ Autores varios, *Felicitación*. Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, sábado 20 de noviembre de 1875, n. 908, f. 1232.

¹⁶¹ La escasez de brazos que se vivió en diciembre se postergó hasta enero y febrero del año siguiente. Los peones tenían la costumbre de viajar a sus hogares para pasar la navidad con sus familias y no regresaban a la Puerto Berrío hasta la siembra de la cosecha, “en la que cada cual tiene su labor como arrendatario o como propietario”. Siguiendo al agente encargado de la empresa del ferrocarril, Juan de S. Martínez, la “inconstancia del tiempo” aplazó las siembras y solo comenzaron hasta la primera semana de febrero; por lo que se retrasó el regreso de los peones y solo hasta marzo retomaron sus labores en la construcción del ferrocarril. Juan de S. Martínez, *Documentos relativos al ferrocarril de Antioquia*. Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, sábado 1 de abril de 1876, n. 73, f. 291 y Boletín Oficial del Estado de Antioquia, 10 de febrero de 1876, 32, f. 127.

nuevas partidas de peones, el ritmo de la obra aumentó considerablemente. Igualmente, entre el 1 de marzo y el 1 de abril se removieron 2.609 yardas cúbicas de tierra, es decir aproximadamente la misma cantidad que se removió en los dos primeros meses del año.¹⁶² También se desmontaron y limpiaron 99.000 pies cuadrados de terreno y se tendieron 1.760 pies de carrilera. Entre tanto, el maquinista montaba la caldera y otras piezas para construir la locomotora, las restantes estaban próximas a llegar en un vapor.¹⁶³

Abril conservó el ritmo ascendente de los trabajos. A pesar de que se removieron cantidades más bajas de tierra (2220.12 yardas cúbicas) y se descuajó y desmontó un número menor de terreno (49.000 pies cuadrados), el tendido de rieles superó al del mes anterior por 930 pies de longitud.¹⁶⁴ Adicionalmente, el 11 de abril de 1876, Cisneros le comunicó a Villa, desde New York, que en dos días tomaría el primer vapor que saliera del puerto, para regresar al país. Con esta visita al extranjero, tenía el objetivo de obtener la herramienta necesaria para finalizar la primera sección entre Puerto Berrío y Sardinias —en otros casos las Alpujarras—. En esta ocasión, y a diferencia de su primer viaje, todo resultó como lo esperaba. Tenía preparada la remisión de material telegráfico para la línea entre Medellín y

¹⁶² Las noticias que se poseen de las actividades llevadas a cabo en enero y febrero proceden de los informes presentados el 29 de marzo por Juan de S. Martínez. En ambos meses se movieron tierras, levantaron terraplenes, avanzaron los desmontes (descuaje), construyeron puentes y tendieron vías. Febrero tuvo un mejor desarrollo que enero. En este último se movieron 1.220 yardas cúbicas de tierra, mientras que en febrero se retiraron 1.703, y aunque en enero se tendieron vías por un total de 1.200 pies de longitud (487,68 metros) —es decir, 420 pies más de longitud que en febrero—, en el segundo mes se adelantaron zanjas para desagüe por 1.200 yardas; además que se establecieron talleres de construcción de herramientas y de reparación donde se fabricaban carretillas, carretas y pernos; se reparaba herramientas y se limpiaba la “locomotiva”. Juan de S. Martínez, *Documentos relativos al ferrocarril de Antioquia*. Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, sábado 1 de abril de 1876, n. 73, f. 291.

¹⁶³ Este informe tardó en ser remitido a causa de una enfermedad que afectó a Enersto L. Luaces (ingeniero) y a Rafael M. Merchán (secretario-contador). Juan de S. Martínez, *Oficio al que se acompaña un informe*, Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, martes 16 de mayo de 1876, n. 100, f. 399; Ernesto L. Luaces, *Informe n. 3*, Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, martes 16 de mayo de 1876, n. 100, f. 400.

¹⁶⁴ Ernesto L. Luaces, *Informe número 4 de los trabajos ejecutados en la construcción de este ferrocarril durante el mes de abril*, Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, sábado 20 de mayo de 1876, n. 104, f. 414.

Puerto Berrío; además de rieles, clavos, eclisas, varios útiles y un vapor para el traslado de los materiales en el río Magdalena.¹⁶⁵

El Estado Soberano de Antioquia le había garantizado a Cisneros una suma de 8.000 libras esterlinas (£8.000) que le permitió cerrar negocios con sus proveedores, como la empresa Stephenson Clark & C^o.¹⁶⁶ Las garantías y el correcto desarrollo de las actividades llevadas a cabo en la primera sección llenaron al ingeniero de confianza. Las herramientas servirían de impulso a la obra y los gastos se aliviarían al contar con un vapor propio para los transportes necesarios de la empresa. Sus relaciones con el gobierno y sus proveedores en el extranjero no podían mejorar, pero con todo, mostraba desconfianza. Por ello, en una nota dirigida al Poder Ejecutivo de Antioquia, Cisneros resumió sus actividades y agregó un guiño sobre la seriedad y lo arriesgado de las inversiones que se estaban realizando y las responsabilidades que tenía la administración del Estado en ellas:

Celebro infinito [sic] que hayamos podido vencer todas las dificultades. Las que vienen serán mayores, pues que [sic] para dar un empuje enérgico a los trabajos he tenido que contraer grandes compromisos. Además del material garantido por el Gobierno, he comprado un vapor para los transportes en el río y todo el material necesario para terminar la primera sección, es decir, el tramo de Puerto-Berrío a Sardinas. He hecho esto porque es necesario en beneficio de la empresa y del país, y tengo confianza en que ese Gobierno que tan noblemente se está conduciendo, usted y los demás amigos no me dejarán solo.¹⁶⁷

El 7 de mayo sucedió un evento que hizo estremecer a los dirigentes antioqueños. Ese día, la locomotora “Medellín” fue completamente armada por el ingeniero panameño, Daniel Arosemena, y arrastró carros llenos de empleados y trabajadores. El secretario-contador de

¹⁶⁵ AHA, República/Hacienda Provincial. T. 3737, doc. 1. f. 164r.

¹⁶⁶ AHA, República/Hacienda Provincial. T. 3737, doc. 1. f. 164r.

¹⁶⁷ Juan de Sahagún Martínez, *Oficio al que se adjunta un informe*, Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, sábado 20 de mayo de 1876, n. 104, f. 414.

la empresa, Rafael M. Merchán, presencié ese momento y capté sus impresiones en un informe dirigido al secretario de gobierno, Marco Aurelio Arango, y a Juan de S. Martínez:

En los momentos en que escribo estas líneas están resonando los primeros silbidos de la locomotora *Medellín*; se oye el ruido del tren rodando sobre la carrilera virgen; se ve flotar sobre las aguas del gran río, como un cendal del aire, el humo blanquísimo que ha despedido la chimenea, y la curiosidad, el regocijo, la admiración de los que, acaso por primera vez, contemplan el espectáculo, vienen, traducidos en vivas aclamaciones, a herir nuestros oídos, transmitiendo de su corazón al nuestro la palpitación de su entusiasmo.¹⁶⁸

La noticia inundó con un tono entusiasta las manifestaciones de los funcionarios. Las imágenes del gobierno, de Cisneros, del pueblo antioqueño y de la obra en general se mostraron heroicas. El ferrocarril era “la vitalidad de la voluntad del pueblo”,¹⁶⁹ “el timón del progreso”, “la gloria de Antioquia”.¹⁷⁰ El proyecto dejaba atrás su ropaje de sueño e ilusión para mostrarse como una realidad: “Ya hay, pues, antioqueños que, sin haber salido del Estado, pueden decir que han andado en ferrocarril”.¹⁷¹

¹⁶⁸ Rafael M. Merchant, *Estreno de la locomotora “Medellín”*, Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, sábado 20 de mayo de 1876, n. 104, f. 415-416.

¹⁶⁹ “La humeante locomotora se ha dejado ver al fin en las montañas antioqueñas: el ferrocarril de Antioquia empieza a dar muestras de su vitalidad; y el pueblo palpará bien pronto el progreso que su ilustrado Gobierno impulsa y fomenta en todos sentidos. Él, haciendo el honor debido a la energía, al valor y a la inteligente laboriosidad y constancia del empresario y Director señor Cisneros y de su valeroso cuerpo de empleados, se ha empeñado con ellos en la obra de domeñar nuestras tierras bravías, y con satisfacción verá, no muy tarde, como fruto de su patriótico celo, que la civilización que el humo del vapor lleva consigo se apodera de esta sección de Colombia”. Juan de S. Martínez, *Oficio al que se adjunta un informe*, Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, martes 16 de mayo de 1876, n. 100, f. 399.

¹⁷⁰ “La locomotora, así como el ángel de la resurrección, ha hecho vibrar, por primera vez, su voz omnipotente en el ser de las solitarias montañas antioqueñas del Magdalena; y como un heraldo encargado de hacer conocer al mundo las glorias de Antioquia, comenzó a pregonar en aquella fecha memorable que aquí, animados por el genio fecundo del trabajo, gobernantes y gobernados solo piensan en los triunfos de la industria, los progresos del espíritu y en la necesidad de emancipación de esa multitud de dificultades que la naturaleza puso en nuestra vida activa y laboriosa, y los centros más ricos y civilizados del mundo”. Marco Aurelio Arango, Respuesta a: *Estreno de la locomotora “Medellín”*, Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, sábado 20 de mayo de 1876, n. 104, f. 416.

¹⁷¹ Juan de S. Martínez, *Oficio al que se adjunta un informe*, Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, martes 16 de mayo de 1876, n. 100, f. 399.

Después de mayo, no se publicaron informes relativos a la marcha de los trabajos; aun con esto, no hay razones para dudar del buen desarrollo de las actividades o cuestionar que el optimismo de la administración de Antioquia y de Cisneros continuara elevado; al menos hasta julio, cuando un nuevo acontecimiento derrumbó esas expectativas. En ese mes, el Estado Soberano del Cauca declaró la guerra al Gobierno de la Unión, presidido por el liberal radical Aquileo Parra. La confrontación fue motivada por las diferencias religiosas y los intereses de los lineamientos políticos federales.¹⁷² El gobierno conservador del Cauca ambicionaba derrocar el gobierno liberal de la nación y reestablecer el papel central de la iglesia católica en la vida política y educativa del país. Los clérigos jugaron un papel central como incitadores, pues los debates en torno a su participación en la esfera política estaban a la orden del día¹⁷³ y su influencia en la educación había sufrido una progresiva pérdida, a partir de la “Reforma Instruccionista” de 1872.¹⁷⁴

¹⁷² “Se ha dicho que la guerra civil que estalló en 1876 tuvo un claro origen religioso. Pero además del conflicto con el clero, el gobierno de Parra estaba lidiando una oposición facciosa mejor organizada, conformada por grupos caucanos y costeños que se habían agraviado por el exclusivismo atribuido al Ferrocarril del Norte. La división liberal adelantó a la oposición conservadora a levantar cabeza. Y en 1876, escudándose en el conflicto Estado-Iglesia, trató de capturar el poder por las armas”. Marco Palacios, *Entre la legitimidad y la violencia: Colombia, 1875-1994* (Bogotá: Grupo Editorial Norma, 2003) 53.

¹⁷³ Luis Javier Ortiz Mesa, "Obispos, clérigos y fieles en pie de guerra, Antioquia, 1870-1880", *Anuario de Historia Regional y de las Fronteras* 15 (2010): 172. Recuperado de: <https://revistas.uis.edu.co/index.php/anuariohistoria/article/view/1401> (17/10/2019).

¹⁷⁴ La “Reforma Instruccionista” fue impulsada por el liberal radical José Eustorgio Salgar, presidente de la república entre 1870 y 1872. Salgar incentivó “la primera misión pedagógica alemana” que introdujo el método *pastalozziano*. Este tipo de pedagogía ponía en el centro del aprendizaje las capacidades sensoriales de los individuos como principal medio de aprendizaje. Lo que ofrecía un incentivo a la autonomía personal y a los juicios críticos independientes de los alumnos. Algo que se oponía a los métodos escolásticos de memorización. Además, iba en contra del *Syllabus* (1864) de Pio IX, que condenaba el liberalismo, la secularización, la tolerancia religiosa, la libertad de pensamiento y el laicismo educativo. La Reforma Instruccionista quiso reemplazar a la iglesia por la escuela y al cura por el maestro. Los eclesiásticos no estaban dispuestos a aceptar que disminuyera su participación en la educación, ni mucho menos, que las tradiciones católicas fueran reemplazadas por una pedagogía de origen protestante. Marco Palacios... 52; Gilberto L. Oviedo, “La guerra de las escuelas y la psicología: Colombia 1876”, *Universitas Psychologica* 13.5 (2014): 2006-2008. Recuperado de: <http://dx.doi.org/10.11144/Javeriana.upsy13-5.gepc> (16/10/2019).

Inicialmente, el gobierno conservador de Antioquia tomó una postura neutral ante los sucesos,¹⁷⁵ pero el 8 de agosto, el presidente Recaredo de Villa informó a su población sobre el ingreso del Estado a la confrontación a través del siguiente discurso:

Hoy tengo que indicaros, con pena, que mis previsiones se cumplen y que ha llegado la terrible eventualidad que os anunciaba. Por el telégrafo ha recibido el Gobierno aviso de que fuerzas nacionales se dirigen por la vía de Honda a nuestra frontera del Sur, con el fin de atacar el Estado entregándolo de hecho y sin previa declaratoria de guerra a los horrores de una lucha salvaje y brutal, con violación de la Constitución de la República y de los más claros principios del Derecho de gentes que practican los Gobiernos de los pueblos cristianos y civilizados, agregándose por este medio una página negra más a la triste historia del Gobierno de la Unión. Hay, pues, conciudadanos, urgente necesidad de que, sin pérdida de tiempo, prestéis vuestra cooperación al Gobierno del Estado para salvar la propiedad, la persona, las creencias, la familia y todo lo que constituye la patria común nuestra de nuestros deudos amigos.¹⁷⁶

Villa destinó recursos a las fuerzas armadas locales; nombró coroneles, comandantes y gendarmes; puso en movimiento algunas divisiones de milicias como las denominadas “Sopetrán”, “Salamina”, “Andes” y “Corral”; además adelantó el reclutamiento de hombres entre los 16 y los 60 años que estuvieran en condiciones de empuñar armas¹⁷⁷ y fijó contribuciones forzosas para responder a estos compromisos.¹⁷⁸ En consecuencia, se le dio la espalda a la vía férrea.

Para noviembre, Francisco Cisneros comunicó al secretario de fomento en Medellín sobre los inconvenientes provocados por los enfrentamientos en los trabajos del ferrocarril. El Estado cesó de pagar los subsidios mensuales que entregaba para los gastos de la obra; al mismo tiempo, se interrumpieron las comunicaciones con las aduanas del país y consigo la

¹⁷⁵ Recaredo de Villa, *Alocución del Presidente del Estado Soberano de Antioquia a sus Conciudadanos*. Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 7 de agosto de 1876, n. 158, f. 635.

¹⁷⁶ Recaredo de Villa, *Alocución del Presidente del Estado Soberano de Antioquia a sus Conciudadanos*. Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, martes 8 de agosto de 1876, n. 159, f. 639.

¹⁷⁷ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, martes 8 de agosto de 1876, n. 159, f. 639-642.

¹⁷⁸ Recaredo de Villa, *Decreto XXVIII de 12 de agosto de 1876*. Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 14 de agosto de 1876, n. 164, f. 715.

introducción de productos y herramientas; también fue cancelado el contrato por el cual, el Banco de Antioquia garantizaba bonos del ferrocarril expedidos por el Estado. Sumado a esta situación, manifestó que:

Por la guerra han quedado nulos los contratos que tenía celebrado para el suministro de víveres por los vapores del río. Por la guerra se hace casi imposible la conducción de víveres del interior del Estado a Puerto Berrío. Y, por último: por la guerra no puedo conseguir peones para los trabajos.¹⁷⁹

Durante los meses en que Antioquia estuvo en guerra, Cisneros continuó la construcción del ferrocarril con sus propios medios. Desde su llegada, a mediados de mayo de 1876, rectificó una parte del trazado de la primera sección y logró disminuir 3,25 kilómetros de la distancia original. Esta reducción pudo haber sido mayor, pero una “grave enfermedad”¹⁸⁰ afectó al ingeniero y le imposibilitó continuar con el trabajo. También, dio órdenes para abrir una trocha entre los sitios de “Las Alpujarras” y la “Bodega de la Malena”, para facilitar la corrección del trazo y enfrentar las dificultades de introducir suministros desde el interior del Estado hasta Puerto Berrío. Esta fue terminada en noviembre de ese año.

En general, los trabajos no se detuvieron y prosiguieron con un éxito relativo, a pesar de estas complicaciones. Las actividades se regularizaron a tal punto que Cisneros tenía esperanzas en que al terminar la guerra, en cuestión de tres a cuatro meses, la primera sección estaría completa y abierta al público.¹⁸¹ Sin embargo, la guerra no cesó y sus expectativas se vieron defraudadas. De acuerdo a sus cálculos, si el verano siguiente —entre el 15 de

¹⁷⁹ AHA, República/ Hacienda Provincial. T. 3737, doc. 1. f. 146r.

¹⁸⁰ AHA, República/ Hacienda Provincial. T. 3737, doc. 1. f. 147r.

¹⁸¹ “[...] durante la guerra, y a pesar de las dificultades enumeradas, se han regularizado definitivamente los trabajos de construcción, de tal modo que tres o cuatro meses más habrían sido suficientes para salvar los terrenos bajos que han ocasionado tantas demoras y tantos gastos, y que son el espanto de las compañías constructoras extranjeras”. AHA, República/ Hacienda Provincial. T. 3737, doc. 1. f. 147r.

diciembre y el 15 de marzo—¹⁸² no era aprovechado, se perdería un año de trabajo, pues los periodos de lluvia harían lentísimas y dificultosas las faenas, puesto que los terrenos serían menos salubres:

[...] perder el próximo verano en la situación actual es perder un año en las estaciones siguientes, con frecuentes y abundantes las lluvias. Y como el terreno en que se está construyendo la vía es anegadizo, los peones se ven obligados a trabajar con el agua a la rodilla; lo cual hace que trabajen menos y se enfermen más; es decir, que la obra se ejecutará en mayor lentitud y que será más costosa que si se hiciera en la propia época del año.¹⁸³ Otro tanto resulta en cuanto al trazo de la línea. Las lluvias ocasionan serias dificultades en el suministro de víveres, llegando las irregularidades al extremo de que a veces faltan por completo por dos o tres días. Las lluvias son causa de que se aumenten las enfermedades, y de que el carácter de ellas sea más grave. Y, por último: dan lugar las lluvias a que se emplee en las operaciones mayo[r] tiempo del que se empleará en época adecuada, ya porque a veces es indispensable permanecer bajo techado días enteros, y ya por que las avenidas de los ríos y quebradas, con barreras insuperables que se oponen a la marcha del explorador.¹⁸⁴

A pesar de las advertencias, el Estado Soberano hizo caso omiso a esta petición y por ello, Cisneros tuvo que recurrir a sus propios recursos para evitar una parálisis total de la obra.¹⁸⁵ Si continuó los trabajos, no fue por un sentimiento de amor a Antioquia o por un infranqueable deseo de ofrecer a los antioqueños una obra magna para su porvenir —como suele afirmarse en la literatura sobre el tema—, sino porque temía que se perdieran tanto los auxilios otorgados por el Congreso Nacional como las inversiones de sus socios en el extranjero y las que él mismo había realizado.¹⁸⁶

¹⁸² “Por lo regular del 15 de junio al 15 de septiembre, tiempo seco; del 15 de septiembre al 15 de diciembre, lluvioso; del 15 de diciembre al 15 de marzo, seco; del 15 de marzo al 15 de junio, lluvioso”. Cisneros, *Memoria* 31.

¹⁸³ AHA, República/ Hacienda Provincial. T. 3737, doc. 1. f. 149r-150r.

¹⁸⁴ AHA, República/ Hacienda Provincial. T. 3737, doc. 1. f. 150r.

¹⁸⁵ Cisneros afirmó años después: “[...] sostuve los trabajos del ferrocarril hasta el mes de marzo del siguiente año [1877], en que, agotándose ya mis recursos, hube de manifestarlo así al Gobierno del Estado [...]”.¹⁸⁵ Cisneros, *Ferrocarril* 3.

¹⁸⁶ “Aconsejábanme estos señores la paralización de la obra en vista de la situación del país; pero considerando yo que, de hacerlo, se correría el riesgo de perder para la empresa, u por consiguiente para el Estado el auxilio otorgado por el Congreso Nacional; que los capitales extranjeros comprometidos en la obra i que están bajo mi responsabilidad corrían gran peligro, i que mis esfuerzos podían ser de gran provecho para el país; porque mientras que por una parte la guerra destruyera la riqueza la vía férrea la fomentaría por la otra, decidí continuar

A las dificultades aludidas se sumó un nuevo incumplimiento por parte del gobierno. El 18 de diciembre de 1876, Juan de S. Martínez acusó al coronel Simón Rendón de reclutar peones del ferrocarril en la trocha de Sardinas y solicitó al secretario de fomento que estos fueran restituidos en sus actividades.¹⁸⁷ El acto de Rendón era un incumplimiento de los artículos 5° y 7° del contrato de construcción del ferrocarril,¹⁸⁸ donde se especificaba que el Estado se abstendría de reclutar a los peones de la empresa.

El ingreso del Estado Soberano a la guerra civil de 1876 se tradujo en un deterioro de sus relaciones financieras y contractuales con la empresa del ferrocarril. A pesar de ello, Cisneros continuó los trabajos. No obstante, esta situación se agravó más con la renuncia del presidente Recaredo de Villa en diciembre de ese año y con la derrota militar propinada a su sucesor Silverio Arango por el general Julián Trujillo en los primeros meses de 1877. Estos hechos marcaron el final de la hegemonía conservadora, quedando el ferrocarril en manos de una nueva administración de corte liberal.¹⁸⁹

los trabajos hasta donde mis fuerzas me lo permitieran i así al frente de mi ejercito de paz conquistábamos lauros en nuestra obra de progreso, cuando las exigencias de la guerra, vinieran a oponerse a su desarrollo”. AHA, República/ Hacienda Provincial. T. 3737, doc. 1. f. 151r.

¹⁸⁷ En el documento referido, el agente de la empresa expresó su molestia por: “La falta de respuesta a mi nota referida y el no haber sido restituidos a la empresa los peones reclutados en la trocha de Sardina, por el citado Comandante Rendón”. AHA, República/ Hacienda Provincial. T. 3737, doc. 1. f. 129r.

¹⁸⁸ “Artículo V. Se exime al concesionario y a los que legítimamente representen sus derecho y acciones de toda contribución ordinario o extraordinario de guerra, de todo impuesto municipal y de Estado que pudiera exigírseles en razón de la vía que debe construirse, del privilegio que se concede y de la introducción o consumo de los materiales y víveres que se tengan para la construcción y explotación de ella. Se les exime igualmente de empréstitos forzosos de exacciones y requisiciones de guerra. [...] Artículo VII. 3° Exención del servicio militar en favor de los empleados y trabajadores de la empresa, excepto en caso de guerra nacional, durante el tiempo que se emplee en la construcción del camino”. Bravo Betancur, *Monografía* 391, 408.

¹⁸⁹ Luis Javier Ortiz Mesa, *Obispos, clérigos y fieles en pie de guerra: Antioquia, 1870-1880* (Medellín: Universidad de Antioquia, 2010) 83.

Capítulo II

Penalidad y trabajo: Presidio, Casa de Reclusión y Colonias Penales

2. Ideología e instituciones penales

En el clásico estudio “Pena y estructura social” del jurista Otto Kirchheimer y el economista criminólogo George Rusche se propone una hipótesis acerca de la relación entre los castigos y el ambiente social en que son practicados; para ellos, las instituciones encargadas de ejecutar las penas aparecen en la sociedad cubiertas bajo velos ideológicos y apariencias jurídicas¹⁹⁰ que ocultan sus verdaderos móviles. Pues, aun cuando se han mostrado en el discurso como defensoras de un bien común de la sociedad, en realidad amparan los intereses de unas clases frente a otras.¹⁹¹

A pesar de esto, la relación entre los “verdaderos móviles” y los “aparentes” no resulta evidente, así como tampoco puede subvalorarse el contenido jurídico de las penas; pues este último manifiesta los ideales, los usos y los símbolos con que se representa a sí misma esa sociedad. De allí que sea preciso realizar un análisis de algunos elementos ideológicos de las clases dominantes durante el periodo federal en Antioquia, con el fin de establecer la relación que estos guardaban con el contenido de sus leyes y la ejecución de estas a través de las instituciones penales.

¹⁹⁰ “Para el propósito de ofrecer un enfoque más fructífero de la sociología de los sistemas punitivos, resulta necesario despojar a las instituciones sociales dedicadas a la ejecución de las penas, de sus velos ideológicos y apariencias jurídicas y describirlas en sus relaciones reales. El vínculo, transparente o no, que supuestamente existe entre delito y pena debe ser destruido en tanto que impide toda investigación acerca del significado autónomo de la historia de los sistemas punitivos. La pena no es ni una simple consecuencia del delito, ni su cara opuesta, ni un simple medio determinado para los fines que han de llevarse a cabo; por el contrario, debe ser entendida como un fenómeno social independiente de los conceptos jurídicos y los fines. No negamos que la pena posea fines específicos; lo que negamos es que los mismos puedan ser entendidos solamente con relación a ellos.” Rusche y Kirchheimer 3.

¹⁹¹ David Garland, *castigo y sociedad* (México: Siglo XXI Editores, 1990) 115.

Para efectos de este objetivo, los elementos ideológicos que se expondrán son los que tienen una implicación directa con las leyes penales. Habiendo precisado lo anterior, resulta indispensable definir que la ideología antioqueña se abordará desde dos instancias: la primera como la conglomeración de diversos elementos adoptados a lo largo del tiempo como el liberalismo católico de la élite mercantil, su concepción del trabajo como un medio para regenerar a los individuos de la vida licenciosa y la adopción de las reformas carcelarias europeas que se introdujeron en los años treinta del siglo XIX, con la creación del primer código penal de la nación en su historia como república. Sin embargo, estos dan cuenta únicamente de la ideología “en sí”; por ello, la segunda instancia del análisis ideológico corresponde a su expresión en el Código Penal de 1867, vigente en el Estado Soberano de Antioquia y en su materialización en instituciones penales: Presidio, Casa de Reclusión y Colonia Penal.¹⁹²

2.1. El conservatismo antioqueño: un liberalismo católico

La ideología de los grupos dirigentes antioqueños de la segunda mitad del siglo XIX tuvo algunas características con la estructura de valores de la burguesía liberal europea, aunque con una marcada preponderancia de su sentido ultramundano. Esta élite mercantil era

¹⁹² El término “ideología” ha sido ampliamente debatido y problematizado en los círculos marxistas y no marxistas desde su integración al entramado epistemológico del materialismo histórico, en la segunda mitad del siglo XIX. En este trabajo se tomará una definición esquemática elaborada por el filósofo esloveno Slavoj Žižek en la que el concepto se define desde tres ángulos: la ideología “en sí” como complejo de ideas (“teorías, convicciones, creencias, procedimientos argumentativos”), la ideología “para sí” en términos de su apariencia externa o la materialidad de la ideología propiamente dicha (aparatos ideológicos y represivos de Estado) y la ideología “en y para sí” o espontánea, es decir, como la captan, la viven o la manifiestan los individuos que hacen parte de esa sociedad. De estos tres ejes que definen la ideología, en la presente monografía solo se desarrollarán la ideología “en sí” y la ideología “para sí”. La primera, de acuerdo con Žižek, se entiende como “[...] una doctrina, un conjunto de ideas, creencias, conceptos y demás, destinados a convencernos de su “verdad”, y sin embargo al servicio de algún interés de poder inconfeso”; y la segunda como “El momento sintetizado por la noción althusseriana de aparatos ideológicos de Estado, que designa la existencia material de la ideología en prácticas ideológicas, rituales e instituciones”. Slavoj Žižek (comp.), *Ideología. Un mapa de la cuestión* (Buenos Aires: FCE, 2003) 8-24.

devota de la religión católica y, si bien estaba adscrita al conservatismo partidista, sus aspiraciones económicas y su lenguaje correspondían a los principios del liberalismo. Esto puede ser identificado como una contradicción, teniendo en cuenta que suelen contraponerse las posturas políticas de los conservadores con las de los liberales, debido a que los primeros han sido asociados con terratenientes y los segundos con las clases comerciantes. Esta relación entre actividades económicas y posturas políticas ha sido legada por la historiografía;¹⁹³ sin embargo, al observar el caso antioqueño, esta correspondencia no resulta tan clara.

Aun cuando las clases altas antioqueñas han sido catalogadas como élites mineras y mercantiles, no puede ignorarse que también poseían amplias inversiones en tierras o que en sus núcleos familiares y filiales existían abogados, eclesiásticos, propietarios y otros profesionales. Además, en distintas circunstancias una sola persona podía desenvolverse en variadas ocupaciones y no fue una característica única del partido conservador, por lo que sería una imprecisión manejar el esquema clásico entre liberales/comerciantes y conservadores/terratenientes. Esto es aún más problemático si se tiene en cuenta que a partir de la década de 1830, con “excepción de algunas apostasías individuales”,¹⁹⁴ las familias colombianas mantuvieron identidades partidarias más o menos fijas que se heredaban como una tradición.

A pesar de ello, el argumento anterior no puede negar la influencia de los oficios o de la clase económica en la definición de los perfiles políticos partidistas. Tendría que hacerse un análisis pormenorizado de los cambios que se desarrollaron dentro de los partidos

¹⁹³ En el caso colombiano los trabajos de Fernando Guillén Martínez, Nieto Arteta y Germán Colmenares. Ver: Frank Robinson Safford, *Aspectos del siglo XIX*, (Medellín: Editorial Hombre nuevo, 1977) 164-167.

¹⁹⁴ Safford, *Aspectos* 158.

conservador y liberal, en relación con los intereses económicos preponderantes de sus dirigentes, para demostrar el grado de su influjo. Por otro lado, el hecho de que ambos partidos tuvieran entre sus filas comerciantes, terratenientes, juristas, ministros de culto, etc., resultó en un fenómeno excepcional en el que llegaron a ser más o menos semejantes.¹⁹⁵

Para comprender lo anterior, es indispensable tener en cuenta que debe distinguirse entre las prácticas y las acciones y las representaciones e ideas de los agentes sociales. Dar por sentado que existe una coherencia entre el discurso y los hechos resultaría en una ingenuidad para la interpretación histórica. Esta salvedad fue manifestada por Karl Marx en los siguientes términos:

Sobre las diversas formas de propiedad y sobre las condiciones sociales de existencia se levanta toda una superestructura de sentimientos, ilusiones, modos de pensar y concepciones de vida diversos y plasmados de un modo peculiar. La clase entera los crea y los forma derivándolos de sus bases materiales y de las relaciones sociales correspondientes. El individuo suelto, a quien se le imbuye la tradición y la educación, podrá creer que son los verdaderos móviles y el punto de partida de su conducta. [...] Y así como en la vida privada se distingue entre lo que un hombre piensa y dice de sí mismo y lo que realmente es y hace, en las luchas históricas hay que distinguir todavía más entre las frases y las figuraciones de los partidos y su organismo efectivo y sus intereses efectivos, entre lo que se imaginan ser y lo que en realidad son.¹⁹⁶

Las élites conservadoras antioqueñas, aunque se identificaban como grupo diferente, con intereses distintos a los de los liberales, nunca se distanciaron por completo de las aspiraciones de su contraparte partidista, de sus significados de prosperidad, ni de su lenguaje. El Estado antioqueño se movió en torno a los mismos preceptos de un Estado liberal, bajo una constitución y con instituciones y relaciones administrativas afines a ellas; también se legitimó con sus mismos principios, es decir, un régimen representativo que

¹⁹⁵ Safford, *Aspectos* 159.

¹⁹⁶ Karl Marx, *El 18 brumario de Luis Bonaparte* (Moscú: Editorial Progreso, 1955) 254.

incluía la existencia de división de poderes, circunscrito a un orden federal y que salvaguardó la libertad, la seguridad y la propiedad individual.¹⁹⁷

Sin embargo, la postura política de los conservadores no siguió la tendencia laica tan característica del liberalismo europeo. En el Estado Soberano de Antioquia, tanto la fe depositada en Dios como la religión católica estuvieron presentes en cada aspecto de esa sociedad. La Constitución de 1864 se consagró en nombre de Dios, “creador y supremo legislador del universo”,¹⁹⁸ y aunque la libertad de cultos estaba amparada por la ley, en los actos oficiales se continuó ensalzando el catolicismo y condenando al ateísmo:

La legislatura del Estado, de acuerdo con las máximas que proclamaron los fundadores de independencia, con la idea expresada en el preámbulo de la Constitución que nos rige, y con las disposiciones del Pacto federal vigente, en que se reconoció y estipuló la libertad de cultos, ha querido que haya un día especial consagrado a tributar el homenaje debido a la Divinidad, como acción de gracias por sus beneficios. La ley que he citado, a nadie ordena que crea en Dios, ni debía ordenarlo, porque la religión que no ejerciese libremente su influjo en el alma ni en el corazón del hombre, no sería digna del Ser Supremo [...].

El anterior discurso fue pronunciado por el presidente Pedro Justo Berrío el 30 de noviembre de 1871. En él se observa una postura muy flexible y tolerante frente al cumplimiento del principio de libertad de cultos, pero lo que sigue a continuación es un paso

¹⁹⁷ Esta afirmación debe ser valorada. Si se lee con detenimiento la Constitución del Estado Soberano de Antioquia, se tendrá que admitir que es una constitución liberal. ¿Qué se comprende aquí como liberal? El historiador del liberalismo político, André Jardín, responde de la forma siguiente: “[...] La libertad concebida en abstracto, se descompone en “libertades” que las instituciones y los códigos liberales frecuentemente han reconocido de manera formal: libertad de opinión, libertad de culto, libertad de prensa, libertad de domicilio, libertad de comercio y de industria, libertad de reunión, libertad de asociación, libertad de enseñanza” André Jardín, *Historia del liberalismo político de la crisis del absolutismo hasta la constitución de 1875* (México: Fondo de Cultura Económica, 1989) 127. La constitución del Estado Soberano incluía la totalidad de las libertades citadas: libertad de opinión (Art. 10º, numeral 7), libertad de culto (Art. 10º, numeral 16), libertad de prensa (Art. 10º, numeral 6), libertad de domicilio (Art. 10º, numerales 8 y 13) libertad de comercio y de industria (Art. 10º numerales 8 y 9), libertad de reunión y asociación (Art. 10º numeral 14) y libertad de enseñanza (Art. 10º numeral 11). Estado Soberano de Antioquia, *Constitución política del Estado Soberano de Antioquia de 1864* (Estado Soberano de Antioquia: Imprenta de Isidoro Isaza, 1865) 3.

¹⁹⁸ Estado Soberano de Antioquia, *Constitución política del Estado Soberano de Antioquia de 1864* (Estado Soberano de Antioquia: Imprenta de Isidoro Isaza, 1865) 3.

atrás y, luego de haber lavado sus manos ante la ley, desaprueba el “desconocimiento de Dios” frente a su posición personal y pública; así, el ateísmo se convierte, en sus palabras, en creador de barbarie y ruina, y el ateo se figura como una caricaturización de la indiferencia a la nación y a sus compatriotas:

El desconocimiento de Dios y el abandono de los deberes morales han sido en todos los tiempos el origen de la corrupción y del desborde de las pasiones. En nuestros días se han presentado en otras naciones ejemplos de esta verdad. En la ciudad más culta el mundo ha habido hombres que haciendo ostentación de no creer en Dios han cometido actos de barbarie que parecen fabulosos; y estos mismos hombres no tuvieron voluntad ni valor para defender su patria, cuando debieron inmolarse por ella.¹⁹⁹

La religión católica era uno de sus baluartes más importantes y el referente histórico de moralidad y de buenas costumbres, era un elemento básico de orden social.²⁰⁰ Los habitantes y los dirigentes eran virtuosos en tanto eran —o aparentaban ser— creyentes y practicantes, por lo que la Iglesia y sus miembros tenían un papel moralizante en la sociedad y fungían como medios para civilizar a la nación. De allí que la religión fuera crucial en el ideal social de los conservadores, y así como la integraron en sus instituciones políticas, también la incluyeron como uno de los andamiajes para conseguir la regeneración social de los criminales al implementar un régimen disciplinar dentro de los establecimientos de castigo basado en los principios liberales y la educación religiosa.

2.2. Vagancia y trabajo productivo

Uno de los problemas centrales de las leyes penales que se elaboraron durante el gobierno conservador antioqueño fue el problema de castigar la vagancia y los vicios. La elite conservadora, como se expuso, optó por moralizar a través de la educación religiosa y

¹⁹⁹ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, 4 de diciembre de 1871, n. 501, folio 521.

²⁰⁰ Luis H. Fajardo, *¿La moralidad protestante de los antioqueños? Estructura social y personalidad* (Cali: Universidad del Valle, 1996) 64.

la preservación de las buenas costumbres; aun con todo, el medio más práctico y que tuvo una mayor incidencia en los mecanismos de castigo fue la aplicación al trabajo. Para ellos, el trabajo era un elemento regenerador en la medida que alejaba al individuo de los comportamientos indebidos y lo habituaba en el ejercicio de actividades productivas. Empero, el discurso se concentró en los beneficios morales, pero nunca dejaron de estar presentes los intereses económicos.

Esta forma de comprender el trabajo como un medio para acabar con el ocio y la vagancia hace parte de las características más importantes de la ideología antioqueña; sin embargo, no fue una postura original del periodo conservador, sino que estaba presente en su sociedad desde hacía casi un siglo, cuando aún estaba vigente el régimen colonial. Antes de la llegada de los Borbones a la Corona española,²⁰¹ el problema de los vagos, los ociosos y los criminales era que no contaba con una precisión legal que permitiera eliminar las irregularidades de los mecanismos con que el Estado actuaba sobre estos grupos sociales, pero a mediados del siglo XVIII la legislación introdujo una mejora en la definición.

²⁰¹ Aunque se comprende como colonial los años inmediatamente anteriores a la independencia de la Nueva Granada, las Reformas Borbónicas aplicadas en esta época se inspiraron en los adelantos de los déspotas ilustrados de Europa y en la necesidad de mejorar la administración, para aumentar los recursos de sus colonias y responder a los agigantados pasos económicos de países como Francia e Inglaterra. Esto significaba mirar con recelo algunas de las restricciones que cargaba el sistema feudal y que el comercio mundial, bajo el imperio de los capitales mercantiles, obligaba a reevaluar. Por estos motivos, las reformas de la casa Borbón en sus colonias se entienden como la introducción de medidas más racionales, enfocadas en mejorar la economía de las colonias, lo que supone los primeros escalones en torno a las estructuras administrativas que precedieron al capitalismo republicano. Fabiola Estrada Herrera, “Marco y propósitos generales de las Reformas Borbónicas”, *Revista Grafía- Cuaderno De Trabajo De Los Profesores De La Facultad De Ciencias Humanas. Universidad Autónoma De Colombia* 0.1 (2015): 129-131. Recuperada de: <http://revistas.fuac.edu.co/index.php/grafia/article/view/79/69> (10/15/19).

De acuerdo con la Real Orden de 1745 el vago —el ocioso²⁰² o el mal entretenido—²⁰³ era todo aquel que careciera de oficio, de propiedades y de ingreso conocido y lícito.²⁰⁴ Esta ley estuvo vigente a lo largo del periodo colonial; no obstante, otras precisiones fueron adheridas con el tiempo. Aun cuando el sujeto fuera propietario o sostenido por su familia, el hecho de permanecer con malas compañías, frecuentar las casas de juego o parajes sospechosos; así como mantener relaciones ilícitas, tomar bebidas embriagantes, ser desobediente en el ámbito familiar o pedir limosna gozando de buena salud, entre otras, eran motivos suficientes para que se le considerara vago y, por lo tanto, objeto de la acción del Estado.

El problema de la vagancia residía en que afectaba la estabilidad moral de la sociedad y la economía colonial, pues desintegraba el ámbito doméstico de la familia y arrebatava los brazos disponibles a las actividades agrícolas, artesanales y mineras. Con el fin de evitar estos inconvenientes, los funcionarios ilustrados concentraron sus esfuerzos en congregar en “policía” a la población dispersa, incentivando a los ociosos para que habitaran y trabajaran la tierra.²⁰⁵

²⁰² “[...] hay algo sorprendente con estas definiciones; los silencios son tan reveladores como los pronunciamientos centrales: todo se decía del ocio de las clases subalternas, que dependían del trabajo para poder vivir; casi nada del “ocio con dignidad” o del “noble ocio” de las élites. Este silencio revela el carácter segregacionista de la ley y la obligatoriedad del trabajo en la sociedad colonial, puesto que definía un lugar de subordinación para los sectores de las castas en la repartición social de las labores económicas”. Juan Calos Jurado Jurado, *Vagos, pobres y mendigos: control social en Antioquia 1750-1850* (Medellín: [sin publicar], 1992) 173.

²⁰³ La vagancia no era la única categoría delictiva. Para finales de la Colonia otras dos aparecían con recurrencia: ociosos y mal entretenidos. La diferencia entre estas categorías era más o menos implícita, teniendo en cuenta que todas compartían un elemento en común: la no aplicación al trabajo. Sin embargo, la frontera entre las definiciones no llegó a ser completamente clara y otros términos se incluyeron en la terminología: vagabundos, vagantes, vagamundos, forajidos y bandidos; así como también haraganes, holgazanes, ebrios y dañinos. Jurado *Vagos, pobres y mendigos: control* 171, 174.

²⁰⁴ Jurado *Vagos, pobres y mendigos: control* 165.

²⁰⁵ Cristian Betancur Arboleda, *Vida criminal en las colonias agrícolas de la Provincia de Antioquia a finales del siglo XVIII* (Medellín: sin publicar) 3.

El borbonismo promocionaba un tipo de vida sedentaria, con relaciones sociales estables, en un espacio doméstico domado por la repetición diaria de los ritos religiosos, por el celaje continuo del vecindario o por la fuerza de la ley civil [...].²⁰⁶

Sin embargo, la población antioqueña del periodo se caracterizó por su dispersión y constante movilidad. Por esto, no sorprende que, a finales del siglo XVIII, cuando el oidor y visitador Juan Antonio Mon y Velarde practicó sus diligencias en la Provincia de Antioquia se haya quejado de que el ocio no era considerado como una fuente de delito y mucho menos como un delito propiamente, por parte de la administración. Para el oidor, la población ociosa era inútil y dañina a la patria, al individuo mismo y a Dios, pues concebía el trabajo como un deber innato y, de acuerdo a sus propias palabras, se esforzó por lograr que esta manera de pensar se extendiera a toda la población.²⁰⁷

En consecuencia, Mon y Velarde aplicó sanciones a los desocupados mediante el trabajo en obras públicas y estableció algunas colonias agrícolas con la esperanza de que estos se dirigieran allí.²⁰⁸ El trabajo en obras públicas era un castigo que obligaba a los individuos a abandonar sus costumbres licenciosas, por lo menos mientras cumplían con la

²⁰⁶ Jurado *Vagos, pobres y mendigos: control* 177.

²⁰⁷ La concepción negativa de la vagancia y el ocio se muestra en las apreciaciones del Oidor frente a las colonias que había fundado “117 [...] adormecidos en el regazo de la ociosidad, criados en un país donde todo se ejecuta por imitación, y se desprecia cuanto tiene visos de novedad, hayan querido hacer casas, arrasar montes, experimentar nuevos climas y vivir en fin como los más industrioso, es empresa que aún después de realizada la miro como fabulosa. 118. Sólo pudiera haberla facilitado la viva impresión que por todos términos les hice concebir, desde los más grandes hasta los más pequeños, que todos habíamos nacido para el trabajo, y que debía mirarse como delincuente en la sociedad humana al que era inútil a la patria y no empleaba sus fuerzas y talentos en procurar por sí mismo su subsistencia; pues lo demás era ser ingrato al soberano Autor de la naturaleza y público ladrón de la República, a quien defraudaba de sus servicios”. Emilio Robledo, *Sucinta relación de lo ejecutado en la visita de Antioquia por el Oidor Juan Antonio Mon y Velarde: entresacada de la obra bosquejo biográfico del señor oidor* (Bogotá: Banco de la República, 1954) 28. Recuperado de: <http://hdl.handle.net/10495/390> (15/10/2019).

²⁰⁸ “82 [...] En poco tiempo se vio una multitud de reos que, sirviendo a sus compatriotas de freno para morigerar sus costumbres, fueron útiles para emprender y concluir las obras públicas de que aquella ciudad [ciudad de Antioquia] carecía y queda hecha mención. Hasta entonces no se miraba la ociosidad como delito, siendo la fuente y origen de donde todos dimanaban, pero luego que se vio escarmentar los vagamundos destinándolos al trabajo, se minoró su número [...]”. Robledo, *Sucinta* 20.

pena, y a retribuir con su actividad a la sociedad. En el caso de las colonias agrícolas, aunque tenían el objetivo principal de subsanar el desabastecimiento de las minas de oro, a causa de la baja producción agrícola de la provincia,²⁰⁹ también estaban dirigidas a ocupar los brazos de los vagabundos al ofrecerles tierras para que las cultivaran y las habitaran;²¹⁰ aunque éstas colonias no se afianzaron como un castigo formal.²¹¹

De acuerdo con el sociólogo Luis H. Fajardo, Mon y Velarde promovió “una ideología de aprecio al trabajo y de condenación de la vagancia y la ociosidad”.²¹² Sus providencias respondían a una voluntad de control y regulación de la población, guiadas por el imperativo borbónico. Sin embargo, resulta aventurado sostener que esta ideología fue heredada directamente por la sociedad antioqueña en el siglo XIX, teniendo en cuenta que la estadía del oidor en la Provincia duró tan solo tres años.

Pese a lo dicho, algunos elementos permiten hablar de continuidad entre los principios borbónicos de finales del siglo XVIII y los republicanos del siglo XIX. Para el proyecto de Estado de la élite independentista lograr una república sólida requería de principios guiados por la virtud patriótica, donde el amor, el respeto a la ley, el orden y la profesión de

²⁰⁹ “68. Estos habitantes tienen enteramente abandonada la agricultura, de modo que todo su anhelo es la minería; pero siendo los víveres tan caros como conducidos de afuera, no sufragan los jornales de las minas para subsistencia de los operarios, y así ellos como los dueños de cuadrilla prosperan poco y viven siempre agobiados de empeños, aunque pudieran ser ricos por el mucho oro que sacan”. Emilio Robledo, *Sucinta...* 17.

²¹⁰ “117 [...] adormecidos en el regazo de la ociosidad, criados en un país donde todo se ejecuta por imitación, y se desprecia cuanto tiene visos de novedad, hayan querido hacer casas, arrasar montes, experimentar nuevos climas y vivir en fin como los más industrioso, es empresa que aún después de realizada la miro como fabulosa.” Robledo, *Sucinta* 28.

²¹¹ Parece que la relación que hizo Velarde entre la creación de colonias y la disminución de la vagancia fue producto de suponer que los ociosos estarían dispuestos a colonizar. Esto se afirma, teniendo en cuenta que la información obtenida en la bibliografía consultada no permite identificar si los acusados de delitos de vagancia eran enviados allí como forma de pago por su condena; lo que sí permite afirmar es que las colonias fueron pobladas por distintas familias de diversos lugares de la provincia. Por lo tanto, no es posible adjudicar un carácter punitivo a las colonias agrícolas fundadas por el oidor. Su mecanismo de control puede ser descrito como indirecto, si se tiene en cuenta que no se integró a los aparatos de la ley criminal.

²¹² Fajardo, *¿la moralidad* 44.

admiración hacia las instituciones fueran su columna vertebral. En cambio, los “vicios” no podían ser más que conductas opuestas a los ideales políticos de la sociedad y de la república misma;²¹³ es decir, los vicios eran considerados delitos. Bajo esta óptica, las élites acudieron a medios que permitieran no solo castigar el crimen, sino también que logran moralizar al infractor y, al mismo tiempo, que le obligaran a realizar una retribución a la república mediante el aprovechamiento de su fuerza de trabajo.

El secretario del interior y relaciones exteriores durante el gobierno de Pedro Alcántara Herrán, Mariano Ospina Rodríguez, apuntaba en el año 1845:

El medio más seguro de destruir la vagancia con provecho del Estado y de los vagos, es, en nuestro concepto, fomentar nuevas poblaciones en los terrenos baldíos que existen en la república, destinar a ellos los vagos, señalándoles tierras y obligar a cultivarlas bajo la inspección de las autoridades. Si el vago está en menor edad y no tiene padres, que se entregue a una persona honrada y laboriosa que lo eduque y enseñe a trabajar; si es un hombre dado a los vicios o que se resista a labrar la tierra que se le señale, que se destine por un tiempo determinado a trabajar en los caminos públicos, en otras obras semejantes, y que de allí pase a una nueva población a cultivar la tierra.²¹⁴

Estas leyes “draconianas” contra la vagancia²¹⁵ estaban en consonancia con los intereses por negocios especulativos sobre tierras de los comerciantes de Medellín, que en el decenio de 1830 compraron tierras baratas al gobierno. Estos esperaban que, al dirigir a los trabajadores en la realización de tareas de colonización y construcción de caminos en tierras de frontera, se incrementara el valor de estas y se multiplicaran los centros urbanos y la capacidad de la producción agraria. Lo que finalmente estimularía el mercado interno y el comercio exterior.

²¹³ Natalia Botero Jaramillo, “El problema de los excluidos. Las leyes contra la vagancia en Colombia durante las décadas de 1820 a 1840”, *Anuario colombiano de historia social y de la cultura* 39. 2 (jul-dic. 2012): 47

²¹⁴ *El constitucional de Antioquia*, 107, 11 de enero de 1835. Citado en: Brew, *El desarrollo* 31.

²¹⁵ Brew, *El desarrollo* 32.

Como se observa, las circunstancias sociales habían cambiado en comparación a la época en que Mon y Velarde realizó su visita; a pesar de ello, puede establecerse una continuidad entre la concepción negativa del ocio y la vagancia como corruptores del individuo y del estado y la concepción positiva del trabajo productivo como un medio eficaz para rehabilitar al infractor y disciplinarlo en los requerimientos económicos de las clases dirigentes.

Para la segunda mitad del siglo, cuando comenzó la hegemonía conservadora en Antioquia, la opinión en torno a la vagancia no sufrió mayores cambios²¹⁶ y, por el contrario, se reforzó su persecución con la creación de una Colonia Penal, que, de acuerdo con el discurso oficial, fue útil para moralizar a la población y disminuir “el juego, la embriaguez, la ociosidad, las desavenencias entre los casados, las heridas [...]”, etc.²¹⁷ Para ejemplificar la visión del gobierno conservador acerca del trabajo y el problema del vagabundaje resulta conveniente transcribir una circular remitida por el prefecto Luis M. Mejía A. al Poder Ejecutivo el 13 de junio de 1873, en la que se expresaba de la siguiente forma:

[...] Entre los vicios más funestos para una sociedad se hallan en primera línea la vagancia, el juego y la embriaguez; porque estos, además de que traen consigo muchos otros, producen la degradación y envilecimiento de los hombres, los retiran del trabajo y los sumen en la miseria. Estos vicios, por desgracia, son muy comunes en los antioqueños, y por eso es necesario perseguirlos sin descanso hasta lograr destruirlos completamente. La autoridad debe poner gran cuidado en evitar que los hijos de familia vaguen por las calles sin oficio y que entren a las casas de juego o de corrupción. Cuando se encuentren en ellos deben avisarlo a sus padres o guardadores para que los corrijan o

²¹⁶ Las características coloniales de lo que se entendía por vagancia tuvieron la misma validez durante el siglo XIX; así la movilidad, el desarraigo, las costumbres licenciosas y el irrespeto a la jerarquía familiar siguieron considerándose como comportamientos reprobables y punibles. Aunque se expidieron leyes novedosas que agregaron nuevas características a la condición de vago, incluyendo a los culpables de delitos de hurto y de robo, así como también a las prostitutas y a los esclavos manumitidos. Juan Calos Jurado Jurado, *Vagos, pobres y mendigos: contribución a la historia social colombiana, 1750-1850* (Medellín: La Carreta Editores, 2004) 43-45.

²¹⁷ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia. Medellín, lunes 26 de agosto de 1873, n. 588, f. 255.

impidan que en los sucesivos incurran en la misma falta, fuera de lo demás que previene la ley para estos casos.²¹⁸

Muchos de los elementos de la cita anterior son muy similares a los que cien años atrás resaltó Mon y Velarde. Para los conservadores era fundamental velar para que las buenas costumbres y la aplicación al trabajo no fueran transgredidas. Esto llevó a que el Estado mantuviera una relación estrecha con la institución familiar. Así, como en el periodo borbónico y la primera mitad del siglo XIX, cuando esta última resultaba insuficiente para mantener a sus miembros en los límites comportamentales y en la aplicación al trabajo, el Estado se hacía cargo de los individuos, a través de sus instituciones de castigo.

2.3. La tradición penal liberal: el Código Penal de 1837

El primer aparato regulador de crímenes que se elaboró en la historia del país como república independiente fue el Código Penal de 1837.²¹⁹ En vista de la influencia que este Código ejerció sobre el Código Penal de 1867, el cual entró en vigor durante la hegemonía conservadora en el Estado Soberano de Antioquia, resulta conveniente hacer un análisis más profundo en cuanto al espíritu jurídico que lo formó y justificó.

Al unísono de la reforma europea,²²⁰ que eliminó de su legislación los suplicios y las torturas, el Código de 1835 estaba integrado por penas acordes con el trabajo, el encierro, la

²¹⁸ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia. Medellín, lunes 16 de junio de 1873, n. 579, f. 170-171.

²¹⁹ República de la Nueva Granada, *Código penal de 1837* (Paris: Imprenta de Bruneau, 1840).

²²⁰ Esta reforma se desarrolló en la segunda mitad del siglo XVIII y se entiende como un proceso mediante el cual aquellos castigos que tenían como finalidad infligir dolor y terror, amputar, lastimar, escarmentar con quemaduras o con cortes de cabeza, etc. —en resumen, los suplicios— fueron objeto de una crítica sistemática por su inutilidad y lo absurdo de su aplicación. Este cambio ha sido interpretado desde diversos puntos de vista. Uno de ellos es el marxista, que sugiere que los cambios en el modo de producción y la consolidación del capitalismo transformaron las necesidades e intereses de las clases dirigentes, a quienes no les resultaba conveniente aniquilar o inhabilitar una fuerza de trabajo que era propicia para las labores de fábrica o para las grandes obras que permitieran crear mejores condiciones para el comercio; por lo anterior, la rehabilitación o el aprovechamiento de la fuerza de trabajo de los sujetos potencialmente productivos —pero ocupados en el ocio o los delitos— debía ser el objeto central de las penas. Esto implicó cambios en la forma en que se

deportación, la suspensión de derechos, privilegios o las multas pecuniarias. Sanciones justas que impidieran los delitos y permitieran la regeneración del individuo, según el lenguaje liberal de la época, y que a su vez, evitaran la crueldad y el despotismo, que resultaban inútiles y sacrificaban la virtud de las leyes.²²¹

Este Código hizo una distinción entre penas “corporales” y “no corporales”. Las penas no corporales se ocupaban de las propiedades y del estatus social; por ello se listaban las inhabilidades para ejercer oficios, las multas, la suspensión de derechos y las declaraciones de infamia.²²² Por el contrario, las corporales recaían directa o indirectamente sobre el cuerpo, desde la presentación pública en exhibición vergonzosa del reo, hasta la

concebían estas penas, el sujeto objeto de ellas y la aplicación de los castigos. Por lo demás, los valores que defendieron las revoluciones burguesas de finales del siglo XVIII fueron determinantes en el proceso. Un segundo punto de vista es el del filósofo Michael Foucault que pone en el centro de su análisis el nacimiento de la cárcel como punto medular de una nueva comprensión de la disciplina y de los mecanismos de control, en torno a una estructura administrativa que se manifestó alrededor de las prisiones, las escuelas, los hospitales, las fábricas, etc., y que se ocupaba del “alma” de los individuos más que de sus cuerpos. Lo anterior respondía a una forma de penar que aliviaba la culpa de los jueces de ser castigadores y les ubicaba frente a la justicia —legitimados por el discurso de la razón y la ciencia— como simples vías de imposición de medidas que confinaban a los criminales en espacios de regeneración moral y social. En la primera interpretación —que puede hallarse en escritores como Georg Rusche, Otto Kirchheimer, Dario Melossi o Massimo Pavarini— esta transformación sucede a la par del desarrollo del sistema capitalista desde mediados del siglo XVI; por su parte, Foucault ubica la desaparición de los suplicios entre 1830 y 1848, cuando se abolieron ese tipo de medidas en gran parte de Europa y el Norte de América. Michael Foucault, *Vigilar y castigar* (Argentina: Siglo XXI Editores, 2003); Dario Melossi y Massimo Pavarini, *Cárcel y fábrica: los orígenes del sistema penitenciario, siglos XVI-XIX* (México: Siglo XXI Editores, 2010); Georg Rusche y Otto Kirchheimer, *Pena y estructura social* (Bogotá: Editorial Temis, 2004).

²²¹ La relación formal entre la reforma penal europea y las medidas aplicadas en el contexto republicano de la Nueva Granada pueden justificarse si se tiene en cuenta que los voceros más influyentes de este último lugar tenían conocimiento de algunos de los principales ideólogos de la reforma. El procurador Municipal del cantón de Medellín, Gabriel Echeverri, conocía a Beccaria y retomó sus criterios cuando en 1828 abogó por el establecimiento de presidios para la realización y conservación de las obras públicas del Estado Soberano Antioquia. Campuzano 96.

²²² “Art. 20. Las penas no corporales son: 1° La declaración expresa de infamia. 2° La privación de los derechos políticos y civiles, o de algunos de ellos. 3° La suspensión de los mismos. 4° La sujeción a la vigilancia de las autoridades. 5° La inhabilitación para ejercer empleo, profesión o cargo público en general, o en clase determinada. 6° La privación de empleo, pensión, profesión o cargo público. 7° La suspensión de los mismos. 8° El arresto 9° El apercibimiento judicial. 10° La obligación de dar fianza de buena conducta. 11° La multa. 12° La pérdida de algunos efectos, cuyo importe se aplique como multa”. República de la Nueva Granada, *Código penal de 1837* (Paris: Imprenta de Bruneau, 1840) 6. La única excepción de este grupo de penas es la de arresto, pero su clasificación en este grupo puede deberse a que este se interpretaba como un castigo en el que el cuerpo no era directamente involucrado, por no estar sometido a ninguna clase de esfuerzo o trabajo.

muerte bajo garrote, la expulsión del territorio, el confinamiento y, la más enfática, el trabajo en sus modalidades de trabajo forzoso, presidio y reclusión.²²³

En relación con lo anterior, aunque el código granadino había adoptado preceptos de la reforma penal, aún se conservaban algunas características de los sistemas punitivos del periodo colonial. En Europa, estos procedimientos penales habían comenzado a ser suprimidos desde el siglo XVIII²²⁴ por los códigos “modernos”,²²⁵ dando paso a la desaparición de los suplicios y del conjunto de lo que el filósofo francés Michael Foucault comprendió como el “espectáculo punitivo”.²²⁶

Este “espectáculo” constaba de un conjunto de prácticas que iban dirigidas a la sociedad como una advertencia visual y ceremonial de lo que podría sucederle a un individuo en caso de perpetrar los mismos crímenes que cometían los delincuentes. De manera que se aplicaban los castigos ante la vista de todos, obligando al culpable a soportar duros suplicios al ser lacerados, descuartizados o asesinados, para que finalmente sus cadáveres fueran expuestos al público. En otras palabras, se “moralizaba” mediante el terror y la intimidación, alimentando en los habitantes el miedo a sufrir el mismo destino que los condenados. El código del año 37 no abandonó la esencia de tales procedimientos ni el uso de la ceremonia que le rodeaba, y, aunque no practicaba las penas de tortura ante el pueblo, preservaba las

²²³ “Art. 19 Las penas corporales son: 1° La de muerte 2° La de trabajos forzados 3° La de presidio 4° La de reclusión en una casa de trabajo 5° La de vergüenza pública 6° La de prisión 7° La de expulsión del territorio de la República 8° La de confinamiento en un distrito parroquial, cantón o provincia determinada. 9° La de destierro de un lugar o distrito determinado”. República de la Nueva Granada, *Código penal de 1837* (Paris: Imprenta de Bruneau, 1840) 5-6.

²²⁴ “Rusia, 1769; Prusia, 1780; Pensilvania y Toscana, 1786; Austria, 1788; Francia, 1791; Año IV, 1808 y 1810”. Foucault, *Vigilar* 10.

²²⁵ Se entiende por códigos europeos “modernos”: “[...] la desaparición de los suplicios [...], códigos explícitos y generales, con reglas unificadas de procedimiento; la adopción casi general, la definición del carácter esencialmente correctivo de la pena”. Foucault, *Vigilar* 10

²²⁶ Foucault, *Vigilar* 11.

pena capital, así como las de vergüenza pública, trabajo forzado y, en un aspecto más complejo, las de presidio y reclusión.²²⁷

La pena de muerte es un buen ejemplo de lo anterior, pues esta manejaba toda una simbología que expresaba el crimen cometido. Sus ropas, accesorios y grilletes eran la marca de la transgresión de las normas sociales. El cuadro era completado por la justicia, suministrada por los representantes del poder ejecutor, administrativo y religioso, las “autoridades” del cielo y la tierra:

Art. 34. Los reos condenados a muerte serán conducidos al suplicio con túnica y gorro negro, y con las manos atadas por delante con una cuerda, cuyo extremo llevará el ejecutor de la justicia, vestido de negro. Si el delincuente fuere asesino, llevará la túnica blanca y ensangrentada: si traidor, irá descalzo, la túnica hecha pedazos y las manos atadas a la espalda: si parricida, irá igualmente descalzo, con la túnica blanca ensangrentada y desgarrada, con una cadena al cuello y con las manos atadas a la espalda. En todo caso, los reos irán acompañados de los ministros de la religión, del subalterno de justicia que presida la ejecución, del escribano y alguaciles en traje de luto, y de la escolta correspondiente.²²⁸

En la pena de trabajo existía un desarrollo parcial de la reforma. El Código de 1837 tuvo como máxima expresión en la jerarquía del organismo al presidio urbano para trabajos en obras públicas y la Casa de Reclusión como establecimiento de trabajo para el ejercicio de oficios artesanales de acuerdo al sexo.²²⁹ El primero conservó el carácter de “espectáculo” al poner grilletes en el pie del reo,²³⁰ como elemento de prevención, seguridad, vergüenza y advertencia al público. En cambio, la Casa de Reclusión no incluyó prisiones y al ser aplicada

²²⁷ Artículo 19, inciso 1°, 2°, 3°, 4° y 5°. República de la Nueva Granada, *Código penal de 1837* (Paris: Imprenta de Bruneau, 1840) 5.

²²⁸ República de la Nueva Granada, *Código penal de 1837* (Paris: Imprenta de Bruneau, 1840) 10.

²²⁹ Campuzano 93.

²³⁰ Artículo 44. República de la Nueva Granada, *Código penal de 1837* (Paris: Imprenta de Bruneau, 1840) 12.

en el interior del edificio, fuera de la vista pública, era la mejor manifestación de la reforma carcelaria.

Estos dos establecimientos de castigo regularon las principales formas de trabajo carcelario a lo largo del siglo XIX e influenciaron sustancialmente el Código Penal que se elaboró posteriormente en el Estado Soberano de Antioquia en 1867²³¹ y que permitió en su marco legal la creación de una colonia penal por medio de la ley 200 de 1871.

2.4. El Código Penal de 1867

Las élites antioqueñas buscaron moralizar y regenerar a los delincuentes a través de su reclusión en establecimientos adecuados, en los que se les aplicaría en el trabajo y se les proporcionaría educación. La Casa de Reclusión y el Presidio ofrecían esta posibilidad. Los reos se disponían bajo la vigilancia de una jerarquía de funcionarios que procuraban conservar una rigurosa disciplina en estos efectos. Esta forma de penar evitaba que el Estado recurriera a castigos que para la época se consideraban inhumanos e innecesarios.

El hecho de que en el Código Penal de 1867 se eliminara las penas de muerte y de vergüenza pública consolidaba un doble proceso: “desaparición del espectáculo, anulación del dolor”.²³² Aunque la legislación continuaba haciendo una distinción entre penas “corporales” y “no corporales”, el cuerpo dejó de ser el objeto de la pena y el foco de atención pasó a ser la psiquis o el alma.²³³ La pena dejaba atrás su carácter directo y corporal para

²³¹ Legislatura del Estado, *Código penal del Estado Soberano de Antioquia de 1867* (Bogotá: Imprenta de Ortiz Malo, 1868) 1-175.

²³² Michael Foucault, *Vigilar* 14.

²³³ Art. 20 las penas corporales son: 1° la de presidio, 2° La de reclusión, 3° La de expulsión del territorio del Estado. Art. 21. Las penas no corporales son: 1° La declaración de ser indigno de la confianza pública, 2° La de confinamiento en un distrito o departamento determinado, 3° La de destierro de un distrito, departamento o círculo determinado, 4° La de privación de los derechos políticos y civiles, o de alguno o algunos de ellos, 5° La de suspensión de los mismos, 6° La de inhabilitación para ejercer empleo, profesión o cargo público en general, o en clase determinada, 7° La de privación del empleo, pensión, profesión o cargo público, 8° La de

ocupar uno más indirecto e ideológico, en el que el castigo pasaba de “un arte de las sensaciones insoportables a una economía de los derechos suspendidos”:

Se dirá: la prisión, la reclusión, los trabajos forzados, el presidio, la interdicción de residencia, la deportación —que han ocupado lugar tan importante en los sistemas penales modernos— son realmente penas “físicas”; a diferencia de la multa, recaen, y directamente, sobre el cuerpo. Pero la relación castigo-cuerpo no es en ellas idéntica a lo que era en los suplicios. El cuerpo se encuentra aquí en situación de instrumento o de intermediario; si se interviene sobre él encerrándolo o haciéndolo trabajar, es para privar al individuo de una libertad considerada a la vez como un derecho y un bien. El cuerpo, según esta penalidad, queda aprehendido en un sistema de coacción y de privación, de obligaciones y de prohibiciones [...].²³⁴

A pesar de que se abolieron los suplicios, la vergüenza pública y la pena de muerte como actos casi teatrales, el carácter exterior de los trabajos del Presidio conservó la condición ceremonial como anexo al castigo infringido. En esa medida, la infamia que acarrea la penitencia pervivía como elemento contrario a las corrientes penales “modernas” que ocultaban el castigo y se esforzaban por hacerlo anónimo. Este anonimato involucró un cambio en la estructura ejecutora para dar paso a todo un ejército entero de técnicos que sustituyeron al verdugo: “los vigilantes, los médicos, los capellanes, los psiquiatras, los psicólogos, los educadores”,²³⁵ etcétera.

Aquellos eran los encargados de practicar el régimen disciplinar dentro de los establecimientos de castigo y hacer efectiva la sanción dispuesta para cada criminal. Así mismo debían procurar que se conservara el orden y que los reos cumplieran con las labores correspondientes. De allí que, en el caso del Presidio, la Casa de Reclusión y la Colonia Penal

suspensión de los mismos, 9° La de trabajo en obras públicas, 10° La de arresto, 11° La de apercibimiento judicial, 12° La de obligación de dar fianza de buena conducta, 13° La de multa, 14° La pérdida de algunos efectos cuyo importe se aplique como multa. Legislatura del Estado, *Código penal del Estado Soberano de Antioquia de 1867* (Bogotá: Imprenta de Ortiz Malo, 1868) 8-9.

²³⁴ Foucault, *Vigilar* 13-14.

²³⁵ Foucault, *Vigilar* 14.

su organización estuviera en función ambivalente del castigo y la producción, de retener, dominar y manipular a los infractores de la ley a través de un conjunto de condiciones y tareas específicas, con la intención de devolverlos “rehabilitados” a la sociedad y en el camino beneficiarse de su fuerza de trabajo. No obstante, para comprender hasta qué grado se cumplieron con estos objetivos, es indispensable observar cada una de estas instituciones penales.

2.4.1. El Presidio

Según el artículo 910 del Código Penal antioqueño de 1867, los presidiarios se destinarían a la construcción, mejora y reparación de vías de comunicación y “accidentalmente” en la construcción y reparación de edificios públicos o en otros trabajos “de utilidad pública”; no obstante, se prohibió su uso para aseo de calles o tareas semejantes que eran responsabilidad de las poblaciones y los particulares.²³⁶ Estos únicamente eran varones, pues la ley exceptuaba de esta pena a mujeres, ministros de cualquier culto y hombres menores de catorce años o mayores de sesenta y cinco.²³⁷ Los trabajos se desarrollaban diariamente con excepción de los días festivos, como lo eran los jueves y viernes santos o el veinticuatro de diciembre. Los sábados se disponía de la tarde para el descanso.

²³⁶ En un inciso del mismo artículo se decía que “También podrá ser ocupado el presidio en un establecimiento industrial cuando la Legislatura lo disponga, o en obras de las personas naturales o jurídicas que tomen en arrendamiento el presidio o una parte de él”. Legislatura del Estado, *Código penal del Estado Soberano de Antioquia de 1867* (Bogotá: Imprenta de Ortiz Malo, 1868) 124.

²³⁷ “Art. 35. Cuando hubiere de imponerse pena de presidio a un varón mayor de sesenta y cinco años, a un menor de catorce años, a una mujer de cualquiera edad o a un ministro de alguno de los cultos permitidos en el Estado, se les impondrá la de reclusión por el tiempo que debieran sufrir la de presidio”. Legislatura del Estado, *Código penal del Estado Soberano de Antioquia de 1867* (Bogotá: Imprenta de Ortiz Malo, 1868) 124.

Las faenas durante la semana comenzaban a las seis de la mañana y terminaban a las seis de la tarde. Los reos reposaban únicamente en los momentos de alimentación, que consistían en el desayuno, el almuerzo, la comida y, en ocasiones, la merienda. Durante la jornada llevaban en sus cuerpos las prisiones necesarias para asegurar que no se fugaran y los vestidos que los identificaban como criminales en condena:

Art. 907. Cada reo recibirá por lo menos dos vestidos al año, compuesto cada uno de camisa, camiseta, pantalón de género ordinario y sombrero. Así la camisa como el pantalón se construirá de manera que cada pieza se componga de telas de dos colores, o se harán con mangas y piernas desiguales en dimensiones, las de cada pieza; según lo determina el Poder Ejecutivo. Los presidiarios serán obligados a usar este vestido.²³⁸

Para la dirección y ordenamiento de sus labores, se asentaba en Medellín la sede central del Presidio, pero sus secciones abarcaban la totalidad del Estado y en toda ocasión que la distancia de las obras no afectara las disposiciones de disciplina. En la relación de reos del día 14 de abril de 1871, el prefecto Marco Aurelio Arango y su secretario Emiliano Villegas informaban a la Secretaría de Hacienda y Fomento del Estado sobre las labores hechas por los presidiarios en la construcción de una cárcel en Salamina, Departamento del Sur. Allí trabajaban seis presos entre ellos Félix Rincón, Martín Villegas, José Domingo Echeverri, Juan Bautista Buitrago, Elías López y Antonio Correa quienes cumplían distintas penas y habían laborado en esa obra entre dos y veintiocho días bajo la dirección del “Alcaide” de la cárcel.²³⁹ En esa época otras secciones se ocupaban en distintos lugares como caminos,²⁴⁰ acequias,²⁴¹ puentes y plazas,²⁴² etc.

²³⁸ Legislatura del Estado, *Código penal del Estado Soberano de Antioquia de 1867* (Bogotá: Imprenta de Ortiz Malo, 1868) 124.

²³⁹ AHA, República/Hacienda Provincial. T. 3690, doc. 6, f. 221r.

²⁴⁰ AHA, República/Hacienda Provincial. T. 3690, doc. 5, f. 204r.

²⁴¹ AHA, República/Hacienda Provincial. T. 3690, doc. 5, f. 192r.

²⁴² AHA, República/Hacienda Provincial. T. 3690, doc. 5, f. 184r.

La jerarquía del establecimiento estaba compuesta por un director general, algunas veces un secretario y los custodios o capataces.²⁴³ Se trataba de un orden simple con un grado de división del trabajo que carecía de complejidad y burocratización especializada. El director era el encargado de llevar los libros de registro,²⁴⁴ de proveer los útiles, las raciones, las herramientas y los vestidos; de procurar el orden, de instruir y supervisar a los capataces y el desarrollo de las obras. Además de ubicar en sus respectivas secciones a los presidiarios y de ocuparse de la dirección de los caminos en los que se dispusiera tal o cual fracción. En ocasiones otros funcionarios podían ocuparse del manejo de una sección, como el “Alcaide” de la cárcel, en el caso antes referido.

Por su parte, los capataces o custodios tenían bajo su responsabilidad elaborar la lista nominal de reos y vigilar sus comportamientos —que fueran prontos a seguir órdenes, que no poseyeran armas ni juegos o que consumieran bebidas alcohólicas—; también dirigían y estaban atentos al cumplimiento de las labores y horarios de los reclusos a su cuidado en determinada sección —desde las 5 de la madrugada debían estar de pie—; así mismo, velaban por la seguridad de sus prisiones para evitar fugas y hacían centinela en las noches.²⁴⁵ A los empleados mencionados debe agregarse el médico de los establecimientos. Cuando un reo enfermaba debía ser remitido a un hospital o a la Capital —Medellín— para ser atendido,

²⁴³ Legislatura del Estado, *Código penal del Estado Soberano de Antioquia de 1867* (Bogotá: Imprenta de Ortiz Malo, 1868) 117.

²⁴⁴ Libro de condenas con fecha, notificación de sentencia y filiación del reo; libro de altas y bajas y el de visitas. Legislatura del Estado, *Código penal del Estado Soberano de Antioquia de 1867* (Bogotá: Imprenta de Ortiz Malo, 1868) 122.

²⁴⁵ Legislatura del Estado de Antioquia, *Decreto sobre los establecimientos de castigo* (Medellín: Imprenta Balcázar, 1857), 4-11. Y “decreto LXXII orgánico de los establecimientos de castigo 18 de junio de 1874 en: Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 22 de junio de 1874, n. 641, f. 707-709.

pero cuando la sección estaba a más de dos miriámetros (20 kilómetros) del Presidio, se debían contratar a los médicos necesarios para atender a los enfermos.²⁴⁶

Más allá del cumplimiento de las actividades laborales, existía una suerte de complejo dedicado a la reforma de los sujetos, de su “alma”. En una sociedad profundamente católica, esta tarea le correspondía al “capellán”, que tenía el objetivo de cuidar de la educación religiosa y la formación moral de los internos. El código penal en su artículo 898 definió sus funciones.²⁴⁷ Allí especificaba que sus tareas incluían dar principios de religión y moral cristiana por lo menos tres veces a la semana y oficiar misa los días festivos; el director, capataces y reos debían concurrir, aunque se hacía la salvedad de que esto se haría siempre que sus ocupaciones lo permitieran.

Para asistir a la eucaristía, los reos se trasladaban a los establecimientos de la capital o a alguna iglesia o capilla pública cercana, lo que hacía engorrosa su movilización y vigilancia, en caso de estar a distancias considerables de las zonas urbanas;²⁴⁸ además, en vista de que el número de capellanes solo fuera de uno para todo el Estado y para todos los establecimientos de castigo —incluyendo la Cárcel o Casa de Arresto— hacía imposible que las disposiciones tuvieran una eficacia real; a esto se agregaba que, de faltar el capellán por cualquier razón, la medida quedaba necesariamente en vilo.²⁴⁹

²⁴⁶ Artículos 885 y 886. Legislatura del Estado, *Código penal del Estado Soberano de Antioquia de 1867* (Bogotá: Imprenta de Ortiz Malo, 1868) 117.

²⁴⁷ Legislatura del Estado, *Código penal del Estado Soberano de Antioquia de 1867* (Bogotá: Imprenta de Ortiz Malo, 1868) 121.

²⁴⁸ Legislatura del Estado, *Código penal del Estado Soberano de Antioquia de 1867* (Bogotá: Imprenta de Ortiz Malo, 1868) 121-122.

²⁴⁹ Luego de una visita realizada por el procurador general al Presidio, el 5 de noviembre de 1873, este informó sobre la falta de capellán y aconsejó la urgente necesidad de nombrarlo: “La instrucción moral y religiosa que debe darse a los presidiarios y que ojalá fuera incesantemente, sí se resiente de la falta del Capellán de que trata el artículo 887 del mencionado Código penal. Convendría nombrarlo lo más pronto posible, con razón tanto mayor cuanto que la cárcel de la capital participa también del carácter de establecimiento de castigo. Boletín, jueves 27 de noviembre de 1873, n. 609, f. 431-432.

La organización por secciones del Presidio implicaba un problema para la forma en que estaba dispuesta la función del capellán, ya que limitaba sus funciones. Esta misma razón impedía que el director estuviera al tanto de las diferentes fracciones y de su disciplina, abriéndose un amplio campo de posibilidades a los malos procedimientos o a el incumplimiento de las normas, limitando al mismo tiempo su capacidad como establecimiento de corrección moral, de acuerdo con la reforma penal y, aunque pudiera sostenerse que no existían suplicios o castigos corporales, es ostensible que su única función se redujo a consumir el castigo y justificar como tal el hecho de la explotación,²⁵⁰ sin procurar la corrección de los sujetos y su reincorporación en la sociedad.

Pedro Justo Berrío resaltó algunos de estos puntos cuando, en un comunicado de 1873, dirigido a la legislatura del Estado, criticó la organización del Presidio y su fracaso como institución penal:

En otras ocasiones he manifestado francamente a la legislatura que el presidio no tiene buena organización y que el objeto principal de la pena, que es moralizar al delincuente, no puede obtenerse según el sistema establecido hoy. Es verdad que se les quita a los criminales el poder de dañar por el tiempo de la condena y se les sujeta a trabajar en las obras públicas del Estado. No es posible guardar la disciplina del presidio en todas sus partes, pues el movimiento en que él se mantiene, la variación del lugar de trabajo y la dificultad de conseguir buenos empleados para el actual régimen, el no poderse establecer enseñanzas morales y religiosas, y otras circunstancias más, hacen que este establecimiento no corresponda al fin que se propuso el Legislador.²⁵¹

La reforma se cumplió parcialmente en el Presidio, pero que fracasara su fase penal no fue sinónimo de que lo hiciera en su aspecto productivo. Este era utilizado con regularidad en la construcción de obras públicas y era considerado por la ley de Hacienda y Fomento

²⁵⁰ Aquí se comprende por “explotación” todo mecanismo por el cual una persona o entidad se apropia del excedente de trabajo (plusvalía) de un individuo. En este caso, el trabajo no remunerado de los presidiarios, es decir, los puentes, los caminos, los tambos, las calles, las acequias, etc.

²⁵¹ Boletín Oficial Órgano del Gobierno, Estado Soberano de Antioquia, Medellín, lunes 26 de agosto de 1873. Número 588, página 255.

como uno de sus fondos más importantes a la par del trabajo personal, los derechos de pontazgo, pasaje y peaje y los destinados anualmente por cada distrito hacia la construcción y mantenimiento de caminos.²⁵² En este sentido, es posible afirmar que la preocupación fundamental de la administración del Estado Soberano de Antioquia fue aprovechar la fuerza de trabajo de los reos, aun cuando se sacrificaran su educación religiosa y las disposiciones disciplinarias para su corrección.

2.4.2. La Casa de Reclusión

La Casa de Reclusión, a diferencia del Presidio, era una muestra del éxito de la reforma penal en el Estado de Antioquia. Cumplía con cada uno de los requisitos; allí se había abolido el suplicio y los castigos corporales;²⁵³ además se manejaba un régimen interno orientado a expiar los crímenes cometidos, por medio de la formación religiosa y la disciplina en el trabajo. El establecimiento había pasado del teatro visible del castigo corporal a la corrección anónima del espíritu.

Los reclusos se ocupaban en tareas artesanales y fabriles —de acuerdo a su sexo— o en actividades de cultivo y de siembra.²⁵⁴ Trabajaban un día de la semana para su propio

²⁵² Ley 210 de 30 de octubre de 1871, orgánica de caminos. Legislatura del Estado, *Leyes y decretos expedidos por el Estado Soberano de Antioquia en sus sesiones de 1871* (Medellín, Imprenta del Estado, 1872) 148.

²⁵³ “Art. 923. El reo que sin estar físicamente impedido rehúse trabajar, o que cometa algún acto de inmoralidad o insubordinación o alguna otra falta contra lo dispuesto en este libro, o en los reglamentos u órdenes del Poder Ejecutivo será castigado. Los castigos que se podrán imponer a los reos, serán: encierro solitario, privación de la libertad de cama, cepo común o de campaña, disminución de alimento hasta reducirlo a pan y agua una vez al día, y trabajo en horas de descanso. La pena de cepo no podrá imponerse a las reclusas. El encierro solitario no podrá pasar de treinta días de una vez. En casa de reiterarse, mediará un intervalo por lo menos de ocho días” Legislatura del Estado de Antioquia, *Decreto sobre los establecimientos de castigo* (Medellín: Imprenta Balcázar, 1857) 12.

²⁵⁴ Legislatura del Estado de Antioquia, *Decreto sobre los establecimientos de castigo* (Medellín: Imprenta Balcázar, 1857) 12.

provecho y se les permitía hacer uso de las herramientas de forma gratuita.²⁵⁵ Estos llevaban ropas que los identificaban de los Presidarios y de acuerdo a su sexo:

Cada recluso recibirá dos vestidos al año compuesto cada uno de camisa y pantalón de géneros ordinarios, para los hombres; y de camisas y sayas, para las mujeres. Los reclusos y reclusas serán obligados a usar estos vestidos.²⁵⁶

No podían tomar bebidas alcohólicas, manejar dinero o ninguna especie de arma; además, realizaban sus labores en perpetuo silencio y la comunicación con el exterior les estaba prohibida —con excepción de los empleados, como el médico, el director o los custodios—. En este establecimiento, la organización dispuesta para la corrección moral de los reclusos poseía una solidez y una disciplina mucho más efectiva que en el Presidio; no obstante, fallaba en su finalidad productiva.

El objetivo de esta institución penal era subsanar parte de sus gastos con el trabajo realizado por los reclusos; a pesar de ello, si se revisa el presupuesto del bienio económico 1872-1873 se encuentra que el ingreso generado por ese establecimiento (500 pesos) era insignificante frente a sus egresos (12.312 pesos), por lo que era un fracaso en términos económicos.²⁵⁷ Por otro lado, aunque este lugar permanecía fijo, facilitando al capellán el cumplimiento de sus visitas —lo que posibilitó que cada noche los reos recibieran lecciones de moral y doctrina cristiana u otras enseñanzas “provechosas”—,²⁵⁸ esta misma característica impidió que fuera utilizado en las obras públicas del Estado Soberano, lo que

²⁵⁵ Legislatura del Estado, Código penal del Estado Soberano de Antioquia *de 1867* (Bogotá: Imprenta e Ortiz Malo, 1868) 125.

²⁵⁶ Legislatura del Estado, *Código penal del Estado Soberano de Antioquia de 1867* (Bogotá: Imprenta e Ortiz Malo, 1868) 125.

²⁵⁷ Legislatura del Estado, *Leyes y decretos expedidos por el Estado Soberano de Antioquia en sus sesiones de 1871* (Medellín: Imprenta del Estado, 1872) 174, 181.

²⁵⁸ Legislatura del Estado, *Código penal del Estado Soberano de Antioquia de 1867* (Bogotá: Imprenta e Ortiz Malo, 1868) 133-134.

representó a la larga, un inconveniente para los intereses económicos de las élites antioqueñas.

En agosto de 1871, cuando el sobrestante Balcázar estaba próximo a llegar al Alto de Patiburrú, el Poder Ejecutivo de Antioquia contempló la posibilidad de remitir reos a esos lugares para que fueran de utilidad al Camino Carretero. Entre más avanzaban las obras y los empleados se adentraban a las selvas de la Magdalena, el clima se hacía más insalubre y los brazos escaseaban. Además, con la proximidad de los meses de cosecha —entre noviembre y febrero—,²⁵⁹ se especuló que la mayor parte de los peones se movilizarían a sus tierras. Para Griffin detener las actividades o reducirlas habría representado inmensas pérdidas, por lo que recurrió de nuevo a los métodos de trabajo forzado.

El Presidio no podía ser utilizado, pues eso habría implicado que se distanciara cada vez más de la capital e incumpliera con las disposiciones legales que le precisaban mantener un alejamiento moderado. En el caso de la Casa de Reclusión resultaba imposible utilizarla, teniendo en cuenta que estaba ubicada en Medellín y las ocupaciones de los reclusos se basaban en trabajos artesanales, agrícolas y fabriles, mas no en la ejecución de obras públicas. En tales circunstancias, la legislatura del Estado contempló la creación de un nuevo establecimiento con las condiciones necesarias para ser usado en el Camino Carretero.

El 20 de octubre de 1871 se aprobó la ley 200 para la creación de colonias penales.²⁶⁰ Según su artículo segundo, el Estado podría “disponer” —posterior a la promulgación de esa norma—,²⁶¹ de los condenados por delitos comunes y por infracción de las leyes fiscales o

²⁵⁹ Este tema será tratado a profundidad en apartados posteriores.

²⁶⁰ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 25 de octubre de 1871, n.493, f. 491-492. La misma ley puede encontrarse en: Legislatura del Estado, *Leyes y decretos expedidos por el Estado Soberano de Antioquia en sus sesiones de 1871* (Medellín: Imprenta del Estado, 1872) 132-135.

²⁶¹ También los que ya hubieran sido condenados en el caso de que así lo solicitaran (art. 3).

de policía²⁶² a sufrir la pena de reclusión en una de las colonias penales que se establecieran. Esto implicaba que, con el tiempo, el número de presos que podrían ser enviados a la Casa de Reclusión de la capital se viera disminuido; por esta razón, en su artículo quinto se autorizó al Poder Ejecutivo cerrarla en caso de que resultara innecesaria. Lo que ocurrió efectivamente el 21 de diciembre de 1872.²⁶³

El Presidio fracasó como establecimiento penal; sin embargo, se conservó por su utilidad productiva. En el caso de la Casa de Reclusión su éxito penal fue irrisorio frente a su fracaso económico y, por tal razón, fue condenada por la legislatura a ser sustituida por un establecimiento que ofreciera más beneficios materiales y ayudara a terminar la obra más importante en esa época, el Camino Carretero.

2.4.3. La Colonia Penal

Que se cerrara la Casa de Reclusión por sus falencias productivas y se le sustituyera por la Colonia Penal, no significó que esta última careciera de las condiciones apropiadas para la regeneración moral de los criminales. El régimen y la disciplina que se practicaron allí no eran los mismos de las colonias inglesas de Nueva Gales del Sur descritas por Alexis de Tocqueville, casi cuatro décadas antes, en las que las faltas de los presos eran respondidas con latigazos que desgarraban sus espaldas, les hacían emitir “gritos horribles”²⁶⁴ y que luego

²⁶² Se debe entender por delitos comunes o de policía la vagancia, los juegos prohibidos, las negligencias por parte de médicos y boticarios, la exhumación de cadáveres con fines perjudiciales, los comportamientos contra la moral pública como la prostitución y el amancebamiento; así como algunos grados de conflicto doméstico, el incumplimiento de quienes, recibiendo pagos anticipados para la realización de un trabajo, evadieran su responsabilidad y los robos, etc. Legislatura del Estado, *Leyes y decretos expedidos por el Estado Soberano de Antioquia en sus sesiones de 1867* (Medellín: Imprenta del Estado, 1868).

²⁶³ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 13 de enero de 1873, n. 559, f. 9-10.

²⁶⁴ Alexis de Tocqueville y Gustave de Beaumont, *Del sistema penitenciario en Estados Unidos y su aplicación en Francia* (Madrid: Tecnos, 2005) 16-31.

de cierta cantidad de golpes dejaban sus dorsos negros o toda su piel de color rojo por la emanación de la sangre.

A diferencia de ellas, la Colonia Penal antioqueña de la segunda mitad del siglo XIX dio un paso importante para el cumplimiento de la reforma. No se trataba del verdugo presidiendo el castigo con garrote, bayoneta o látigo, tampoco del espectáculo público que acarrearba un ritual donde el centro de atención era el sufrimiento del condenado; en ella el acto reformativo sucedía en el subsuelo, en el interior de una estructura, en el dispositivo de control y manipulación abierta e institucionalizada, al igual que ocurría en la Casa de Reclusión. Ahí se expulsaba al criminal, pero en un doble movimiento, la Colonia distante era un foco de constitución y reconstitución “de una racionalidad que se instauró autoritariamente en el marco de las relaciones de poder” y que fue “reabsorbida fuera de este mismo bajo la forma de un discurso”, en este caso de moralización y regeneración social.²⁶⁵

En primer lugar, se separaron los sexos por distintos departamentos²⁶⁶ creando un acto de constricción sexual, en el que se identificó una práctica natural como pecaminosa, de acuerdo con el ideal ascético de la iglesia católica.²⁶⁷ La purificación del individuo comenzaba por la educación o la enseñanza de cómo reprimir sus instintos. Para cumplir con esa tarea entró en escena un cuerpo de técnicos, órdenes y autoridades. El director y los

²⁶⁵ Las palabras citadas son utilizadas por Michael Foucault en el contexto del hospital psiquiátrico, pero son igual de válidas en el caso de la institución penal. Michael Foucault, *La sociedad punitiva* (Buenos Aires: FCE, 2016) 20.

²⁶⁶ Art. 8 de la ley 200 de 1871. Legislatura del Estado, *Leyes y decretos expedidos por el Estado Soberano de Antioquia en sus sesiones de 1871* (Medellín: Imprenta del Estado, 1872) 133.

²⁶⁷ En la ley 200 no se especifican las características de los vestidos para los reclusos de la Colonia. Es posible que se tratara del mismo que se manejó en la Casa de Reclusión. En el artículo 918 del Código Penal de 1867, se expresaba: “Cada recluso recibirá dos vestidos al año compuesto cada uno de camisa y pantalón de géneros ordinarios, para los hombres; y de camisas y sayas, para las mujeres. Los reclusos y reclusas serán obligados a usar estos vestidos”. Legislatura del Estado, *Código penal del Estado Soberano de Antioquia de 1867* (Bogotá: Imprenta e Ortiz Malo, 1868) 125.

custodios —uno por cada quince reos— ejercieron sus papeles como vigilantes; el médico fungió como apaciguador y terapeuta del castigo; los educadores —el maestro de escuela y el capellán del culto católico— representaron la virtud o la ideología que debía adoptarse si se deseaba volver renovado a la sociedad.²⁶⁸

Sin embargo, la represión perdería su capacidad regeneradora sin una práctica sistemática o sin las condiciones necesarias para su desarrollo. Por lo tanto, la Colonia debía estar próxima a lugares que pudieran plantar los internos, con árboles y plantas útiles,²⁶⁹ de igual manera, debían contar con los vestuarios, medicinas y alimentos necesarios,²⁷⁰ que aseguraran su mantenimiento como individuos y agentes productivos. A su vez, se les impedía las licencias a través de la prohibición de las bebidas alcohólicas y el manejo de dineros al interior de la prisión, para evitar influencias perjudiciales y la corrupción.²⁷¹

El establecimiento encontraba la forma más eficaz para impedir el desorden, recurriendo al silencio absoluto entre los reclusos,²⁷² la privación de la comodidad, el total aislamiento y la reducción de los alimentos con base en pan y agua.²⁷³ También se les negaba

²⁶⁸ Artículo 13, numeral 1º: “Que se procure, además de la seguridad del delincuente, su mejoramiento moral, inculcándole ideas y hábitos de respeto a los derechos de los demás hombres, de laboriosidad y honradez; empleando los medios suaves, de preferencia, en cuanto sean compatibles con la seguridad del reo y el cumplimiento de las obligaciones que por su condición se le impongan”. Legislatura del Estado, *Leyes y decretos expedidos por el Estado Soberano de Antioquia en sus sesiones de 1871* (Medellín: Imprenta del Estado, 1872) 133.

²⁶⁹ Art. 11. Legislatura del Estado, *Leyes y decretos expedidos por el Estado Soberano de Antioquia en sus sesiones de 1871* (Medellín: Imprenta del Estado, 1872) 133.

²⁷⁰ Art. 13, numeral 2º. Legislatura del Estado, *Leyes y decretos expedidos por el Estado Soberano de Antioquia en sus sesiones de 1871* (Medellín: Imprenta del Estado, 1872) 133.

²⁷¹ Art. 13, numeral 14º. Legislatura del Estado, *Leyes y decretos expedidos por el Estado Soberano de Antioquia en sus sesiones de 1871* (Medellín: Imprenta del Estado, 1872) 134.

²⁷² Art. 13, numeral 6º Legislatura del Estado, *Leyes y decretos expedidos por el Estado Soberano de Antioquia en sus sesiones de 1871* (Medellín: Imprenta del Estado, 1872) 134.

²⁷³ Los castigos que se imponían a un reo cuando no acataba las órdenes y se negaba a realizar cobijaba distintas medidas como el encierro solitario —sin exceder de treinta días—, la privación de la cama, la imposición de un cepo en su cuerpo, la obligación de trabajar en horas de descanso y la reducción del alimento hasta el punto de reducirlo a pan y agua una sola vez al día. Para evitar los abusos los reos tenían la posibilidad de pasar sus quejas al Poder Ejecutivo. El Procurador debía realizar una visita mensual para cerciorarse de que se cumplieran

el contacto con el exterior, limitando su habla y pensamiento a su consciencia mediante un acto de ostracismo;²⁷⁴ pero su consciencia no solo era un campo que incumbía al interior, sino también al exterior de su psique y, en consecuencia, el capellán y el maestro eran sus focos de comunicación; ellos educaban mediante el verbo, a diferencia de la instrucción represiva de los custodios. Las pláticas doctrinales y la administración de sacramentos se comprendían como reformadoras del alma; la enseñanza de la lectura, la escritura, la aritmética y la doctrina cristiana en general —“conocimientos usuales” de las escuelas del Estado— jugaban un papel central como regeneradores sociales.²⁷⁵

El 18 de julio de 1874, el gobierno antioqueño expidió el “decreto orgánico sobre los establecimientos de castigo”²⁷⁶ con el fin de organizar, reiterar y dirigir nuevas indicaciones sobre la aplicación de las penas, las funciones de los empleados y el régimen disciplinar en el Presidio, la Colonia Penal y la Casa de Arresto. El Presidio conservó las normas tradicionales del código penal; en cambio, la organización de la Colonia fue mucho más detallada y se incorporaron disposiciones que anteriormente se ignoraban.

En el decreto se apuntaba que las clases debían ser dictadas por un maestro de escuela, dos veces a la semana —los días eran escogidos por este empleado— y con una duración de dos horas.²⁷⁷ Las disposiciones ideológicas que se les inculcaron a los reclusos abarcaban temas como la obediencia a la Constitución, las leyes, a la autoridad y a los derechos ajenos;

los deberes por parte de los empleados sin que hubiera injusticias de por medio. Legislatura del Estado, *Código penal del Estado Soberano de Antioquia de 1867* (Bogotá: Imprenta e Ortiz Malo, 1868) 126.

²⁷⁴ Art. 14 Legislatura del Estado, *Leyes y decretos expedidos por el Estado Soberano de Antioquia en sus sesiones de 1871* (Medellín: Imprenta del Estado, 1872) 134-135.

²⁷⁵ Art. 13, numerales 16° y 17°. Legislatura del Estado, *Leyes y decretos expedidos por el Estado Soberano de Antioquia en sus sesiones de 1871* (Medellín: Imprenta del Estado, 1872) 134.

²⁷⁶ Recaredo de Villa, *Decreto orgánico sobre los establecimientos de castigo*, Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 22 de junio de 1874, n. 641, f. 707-713.

²⁷⁷ Artículo 26. Recaredo de Villa, *Decreto orgánico sobre los establecimientos de castigo*, Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 22 de junio de 1874, n. 641, f. 709.

igualmente se les aleccionaba sobre las ventajas de la moralidad y el trabajo como principios de justicia, bondad, utilidad y decencia.²⁷⁸

Con todo, la educación no se redujo solamente a la transformación de la mente de los reclusos. Estos eran aplicados en algún oficio y para eso los custodios tenían el deber de instruirse, con el fin de dirigirlos de forma más eficaz.²⁷⁹ Los hombres eran destinados a actividades agrícolas y las mujeres a otras de corte fabril.²⁸⁰ Las horas de trabajo comenzaban a las seis de la madrugada y culminaban cuando se ponía el sol. Del mismo modo que los presidiarios, a lo largo de la jornada solo les estaba permitido reposar en los momentos dispuestos para la alimentación, en el desayuno, el almuerzo, la comida y, en ocasiones, la merienda, cuando se les suministraba; además, se les concedía media hora de descanso durante este lapso de tiempo y los días de fiesta, como los jueves y viernes santos o el 24 de diciembre, no tenían la obligación de trabajar.²⁸¹ Estos no ejecutaban ninguna labor cuando se les hacían las pláticas doctrinales o se les instruía.

No obstante, las ocupaciones de los internos abarcaron otras tareas. El aseo de los vestidos estaba a cargo de ellos, al igual que la preparación de las comidas. El director debía elegir un grupo para que se ocupara de la limpieza de todas las prendas; esto se haría con “la

²⁷⁸ “Art. 27. El Director de las Colonias y el de la escuela tendrán especial empeño en cultivar los sentimientos elevados de los reos del establecimiento, la dignidad personal, la justicia, la benevolencia, la tolerancia y la decencia en palabras y obras. Les harán entender los deberes que tienen de vivir sometidos a la Constitución y a las leyes; de respetar a las autoridades y de acatar los derechos ajenos: las ventajas de la moralidad y el trabajo, y la obligación no solo de no dañar a un tercero en su persona o bienes, sino de procurar su dicha y bienestar; les harán presentes las consecuencias perjudiciales del vicio y del crimen y los excitarán a la enmienda para que puedan ser algún día miembros útiles al Estado”. Recaredo de Villa, *Decreto orgánico sobre los establecimientos de castigo*, Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 22 de junio de 1874, n. 641, f. 709.

²⁷⁹ Art. 23, numeral 1º Recaredo de Villa, *Decreto orgánico sobre los establecimientos de castigo*, Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 22 de junio de 1874, n. 641, f. 709.

²⁸⁰ Art. 13, numeral 5º. Legislatura del Estado, *Leyes y decretos expedidos por el Estado Soberano de Antioquia en sus sesiones de 1871* (Medellín: Imprenta del Estado, 1872) 134.

²⁸¹ Legislatura del Estado, *Código penal del Estado Soberano de Antioquia de 1867* (Bogotá: Imprenta e Ortiz Malo, 1868) 125.

frecuencia necesaria, destinando al efecto las horas convenientes en el día de la semana que se crean más a propósito”.²⁸² Así mismo, estaba facultado para contratar un cocinero o elegir los reclusos más aptos para que se hicieran responsables de la preparación de los alimentos que se consumirían durante el día.

Finalmente, la ley 200 de 1871, por la cual se creó este establecimiento de castigo, también autorizó la creación de nuevas poblaciones. Es decir, que la Colonia, como bien lo manifiesta el nombre, tenía igualmente la finalidad de colonizar nuevos territorios. Además, en su artículo 13, numeral 11, la norma especificó que:

[...] el trabajo de los reos pueda darse en arrendamiento, para emplearlo en obras públicas, pudiendo también destinarlo a las mismas obras, sin remuneración, siempre que el Poder Ejecutivo lo juzgue conveniente.²⁸³

Lo anterior daba vía libre para que los internos fueran utilizados en obras de interés público como el Camino Carretero o el Ferrocarril. Sin embargo, las actividades de colonización y las labores en las empresas referidas implicaron un cambio en la manera en que se empleó la Colonia Penal en relación con el régimen que se ha descrito. Esto mismo puede argumentarse en el caso del Presidio; por tal razón, el uso que se les dio a estos establecimientos será el tema principal del siguiente capítulo.

²⁸² Art. 41 y 42. Recaredo de Villa, *Decreto orgánico sobre los establecimientos de castigo*, Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 22 de junio de 1874, n. 641, f. 710.

²⁸³ Legislatura del Estado, *Leyes y decretos expedidos por el Estado Soberano de Antioquia en sus sesiones de 1871* (Medellín: Imprenta del Estado, 1872) 134.

Capítulo III

El uso de presos como fuerza de trabajo en el Camino Carretero y el Ferrocarril de Antioquia

3. Presos y peones: la mano de obra

La construcción del Camino Carretero y el Ferrocarril de Antioquia fue llevada a cabo por peones y, en algunas ocasiones, por presos. En el caso de los primeros se trataba de individuos que vendían voluntariamente su fuerza de trabajo a cambio de una remuneración o jornal; en cambio, los segundos eran personas sancionadas con trabajo obligatorio en los establecimientos de castigo del Estado Soberano. Las tareas de unos y otros tuvieron algunas diferencias, al igual que su cantidad y el régimen disciplinar que se les aplicó.

Los peones ocuparon la mayor parte de las secciones en ambos proyectos y desarrollaron sus obligaciones en todo momento; por su parte, a los presos solo se les empleó en algunas de estas y en tiempos determinados. El Presidio se estableció en el Camino Carretero de forma temprana y fue ubicado en la fracción de Camellón Nuevo, en las inmediaciones de Medellín, pero su uso disminuyó de manera progresiva. Cuando comenzó la construcción del Ferrocarril su presencia se redujo casi por completo. La Colonia Penal fue creada mediante un decreto de 1871, pero solo entró en funciones a partir de enero de 1873, año en que el camino de ruedas tuvo problemas económicos y su clausura empezó a ser contemplada por la legislatura de Antioquia. Posteriormente, fue el establecimiento de trabajo forzado más importante durante la construcción del camino de rieles.

A pesar de estas distinciones, ambas formas de trabajo compartieron espacios y condiciones similares durante la realización de sus actividades. Teniendo esto en cuenta, se

advierte que en el análisis que sigue el peonaje se mencionará de manera recurrente, como ejercicio de comparación y con la intención de enriquecer las conclusiones finales. No obstante, su papel en esta monografía estará en función de comprender a profundidad el uso que se les dio a los presos, los oficios que llevaron a cabo, sus conocimientos técnicos, las herramientas que emplearon o el grado de disciplina al que se les sometió, entre otros temas.

3.1. Clima y geografía

Los terrenos en los que se trazaron el Camino Carretero y el Ferrocarril eran de características montañosas, con una gran cantidad de afluentes, de múltiples variaciones altitudinales y de climas malsanos en razón de los cambios continuos de temperatura, como ya se ha observado en esta monografía. De acuerdo con las muestras presentadas por uno de los ayudantes del ingeniero Griffin, Tomás Herrán, y que fueron registradas entre abril de 1870 y el mismo mes de 1871, la caída anual de lluvia en la zona era de 2103.6 milímetros cúbicos, lo que equivalía a 83 pulgadas cúbicas. El índice de caída anual era sumamente alto si se tiene en cuenta que la media general para el resto del mundo, en esa época, era de 36 pulgadas cúbicas (tabla 3).

Tabla 3. Caída anual de lluvias en varias partes del mundo para 1871, expresadas en pulgadas cúbicas

Término medio en todo el mundo	36
Inglaterra	42
Indias Orientales (en los Llanos)	70
Indias orientales (en la montaña)	130
Cabo de Buena Esperanza	23
Australia	35
Demerara	132
Estados Unidos de América	37
Estados unidos de Colombia	115
Valle de Medellín	83

Fuente: Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, martes 3 de octubre de 1871, n. 487, f. 468.

George Butler Griffin y Francisco Javier Cisneros, los ingenieros encargados de estos proyectos, debieron enfrentarse a diversas dificultades de acuerdo con las temporadas del año²⁸⁴ y las zonas en que las secciones realizaban sus actividades. Así, desde la remisión del primer informe y en adelante, Griffin avisó al Poder Ejecutivo sobre los inconvenientes y las demoras provocadas por las fuertes lluvias.²⁸⁵ Estas causaron constantes inundaciones que dificultaron la explotación y el transporte de los materiales; además, la humedad hacía perder firmeza a la tierra y aumentaba la cantidad de agua en los ríos, ocasionando que se rebosaran y dañaran las obras adelantadas.

También la constitución geográfica de los terrenos determinó en distintas ocasiones la prontitud o la demora de las obras;²⁸⁶ empero, la dificultad para atravesarlas dependió de la pericia de los sobrestantes —en términos usados por Griffin, estar más “baqueanos”— y, principalmente, del tiempo climático. En abril, en la sección de Camellón Nuevo, única trabajada por presidiarios, el “invierno” dificultó obtener el cascajo de la “playa del río” de donde era extraído; así mismo, las obras adelantadas de limpieza, zanjeado y construcción de cañerías se vieron arruinadas en muchas ocasiones; lo que era frecuente, porque además el

²⁸⁴ “Por lo regular del 15 de junio al 15 de septiembre, tiempo seco; del 15 de septiembre al 15 de diciembre, lluvioso; del 15 de diciembre al 15 de marzo, seco; del 15 de marzo al 15 de junio, lluvioso”. Cisneros, *Memoria* 31. En los meses de lluvia los trabajos avanzaban poco y en algunas ocasiones, los peones debían trabajar “con el agua a la rodilla”, según expresión de Cisneros. En cambio, en las temporadas secas, aun con pocos brazos, las actividades progresaban de manera óptima: “Aun con un número menor de jornales se ha avanzado el trabajo más que en el mes pasado, lo que se debe al verano que ha hecho”. Ver: AHA, República/Hacienda Provincial. T. 3737, doc. 1. f. 150r y Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 25 de diciembre de 1871, n. 504, f. 535.

²⁸⁵ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 10 de abril de 1871, n. 453, f. 331.

²⁸⁶ En el informe correspondiente a mayo de 1871, Benito Balcázar, encargado de la sección “La Trocha”, informaba a Griffin de las virtudes del trayecto que le llevaba hacia Patiburú “la cuchilla se presenta más amena y con un declive muy suave, interrumpido solo por ligeras desigualdades y parece que la Providencia la hizo a propósito para el camino”. Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 5 de junio de 1871, n. 468, f. 880

ganado y las bestias sueltas o el paso corriente de las personas causaban daños.²⁸⁷ Sin embargo, los empleados de la empresa, los peones y los reos fueron quienes más sintieron los efectos de estas circunstancias, pues eran ellos quienes afrontaron directamente los inconvenientes.

Las precipitaciones causaron enfermedades desde el inicio de la obra. Cuando las secciones de trabajo se internaron en el Valle del Nus, las selvas vírgenes y la permanente humedad generaron un clima malsano que hizo proliferar fiebres entre los peones; también los animales que habitaban la zona se mostraron como una amenaza, pues en abril la mordedura de una culebra causó la enfermedad de un trabajador.²⁸⁸ Pese a lo anterior, las condiciones del medio geográfico pocas veces tuvieron efectos letales para los peones. Eso lo demuestra el hecho de que el primer fallecimiento de uno de ellos haya sucedido en julio de ese año, a causa de un accidente sin relación alguna con una enfermedad.²⁸⁹

El Camellón Nuevo estaba ubicado en el Valle de Aburrá, en la continuación, hacia el norte, de la calle Carabobo,²⁹⁰ en la parte más occidental del trazado, y a pesar de que el clima afectó sus labores, no hay informes sobre enfermedades ocurridas en el Presidio. En cambio, entre más avanzaba la obra con dirección oriente, donde la población era menor y había un mayor número de selvas vírgenes, el nivel de lluvias resultó más perjudicial para la salud de los peones y empleados. La sección más adelantada para septiembre de 1871 era la de La Trocha, bajo la dirección de Benito Balcázar, quien estaba pronto a llegar al alto de

²⁸⁷ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 27 de noviembre de 1871, n. 500, f. 519.

²⁸⁸ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 8 de mayo de 1971, n. 461, f. 363.

²⁸⁹ “Con pena registro la **primera** desgracia que ha sucedido entre el peonaje. El 10 del mes, Indalecio Silva de Santa Rosa, un peón muy hábil y activo de la sección del señor M. Meza murió instantáneamente debajo de un montón de tierra que le cayó encima mientras estaba trabajando en una mina de cascajo” Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, martes 5 de septiembre de 1871, n. 479, f. 404-405. La negrilla no es original.

²⁹⁰ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 20 de febrero de 1871, n. 442, f. 287.

Patiburú. En este punto, las precipitaciones afectaron con mayor intensidad la salud de los peones y el progreso de los trabajos. Así lo comunicó el ingeniero inglés en su séptimo informe:

Se había redoblado la fuerza del invierno y por consiguiente se aumentó el número de los enfermos [...] A causa de las muchas enfermedades un día con otro queda inútil la tercera parte de esta gente.²⁹¹

Patiburú fue un lugar importante para las obras, pues era el sitio de encuentro entre las trochas comenzadas desde occidente y oriente. Estaba ubicado a una distancia de cinco miriámetros (50 kilómetros) del Alto de Contento y a tres miriámetros antes de llegar a Alicante.²⁹² De Patiburú a Puerto Murillo había una distancia de seis miriámetros (60 kilómetros), espacio que correspondía a la trocha asignada al sobrestante Julián Álvarez (mapa 1). Teniendo en cuenta que el terreno explorado por éste último fue donde se dispuso más tarde la Colonia Penal, resulta conveniente detenerse en los detalles de su exploración.

3.1.1. La salubridad como discurso: de Puerto Murillo a Patiburú

El 9 de mayo de 1871, Julián Álvarez recibió instrucciones por parte de Griffin para abrir una trocha desde el puerto de Murillo, sobre el río Magdalena, con el fin de alcanzar los altos de Alicante y Patiburú.²⁹³ El 16 del mismo mes,²⁹⁴ Álvarez partió de Medellín junto a tres peones: Miguel Palacio, Cristóbal Meza y Macario Restrepo con dirección a Murillo. Llevaban con ellos “un toldo y diez toldillos, el mapa del Estado de Antioquia,²⁹⁵ un metro,

²⁹¹ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes, 30 de octubre de 1871, 494, f. 496.

²⁹² Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 19 de junio de 1871, n. 470, f. 390.

²⁹³ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 19 de junio de 1871, n. 470, f. 390.

²⁹⁴ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 10 de abril de 1871, n. 453, f. 331.

²⁹⁵ Es posible que se tratara del mapa “publicado bajo la administración Murillo” —Manuel Murillo Toro— que a pesar de ser el mejor del Estado, según la opinión del ingeniero Griffin, contenía muchos errores. AHA, República/Documentos varios. T. 2916, doc. 4, f. 66.

un decámetro” y dinero suministrado por el Gobierno. Para llegar a dicho destino, tomaron el camino de Nare hacia el Magdalena. Con la intención de reclutar más personal hizo una parada en Marinilla donde no consiguió a nadie “sin duda por miedo al clima en donde debían trabajar”.²⁹⁶

En Nare reclutó como peones a Jacinto Restrepo, Cleto Rodríguez, Marcos Melguizo, Pablo Castañeda, Jesús Restrepo y Gorgonia Ayala como cocinera. Estando en Murillo contrató a Juan de Dios Frias, José María Hernández y Pedro L. Villamizar, este último como baqueano.²⁹⁷ Con un total de doce personas, Julián Álvarez marcó su punto de partida en la casa de Salustiano Cuevas²⁹⁸ a orillas del río Magdalena. Desde ese lugar comenzó a abrir la trocha siguiendo:

[...] el contrafuerte de la cordillera que, de aquel río [el Magdalena], sube con una dirección general hacia el Occidente y que pasa entre las aguas que, al lado del Norte, van a la quebrada de la Regla o río San Bartolomé, y las que al lado del Sur corren a la “Santa Cruz de oro”, el “Caño Colorado” y el río “Monos”, y en la cual cordillera se hallan los altos llamados “Alicante” y “Patiburú”.²⁹⁹

La exploración se encontró con montes ásperos y abundante vegetación, además de lugares cerrados debido a la geografía de la cordillera. El “invierno” entorpeció los esfuerzos por identificar los puntos más asequibles para franquear las aguas, pues los ríos estaban muy crecidos. Todo eso dificultó la apertura de la trocha logrando únicamente avanzar 20 kilómetros,³⁰⁰ de los treinta que separaban el Alto de Alicante de Murillo. A pesar de todas

²⁹⁶ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 19 de junio de 1871, n. 470, f. 390.

²⁹⁷ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 19 de junio de 1871, n. 470, f. 398.

²⁹⁸ Este punto de referencia había sido adoptado previamente por Griffin. Ver: Anexo 2 de esta monografía.

²⁹⁹ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 19 de junio de 1871, n. 470, f. 398.

³⁰⁰ Quince de ellos seguros y cinco aproximados, pues, desde los quince, Álvarez dejó de tomar medidas por falta de tiempo. Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 19 de junio de 1871, n. 470, f. 398.

estas inclemencias, el grupo llegó el 27 de junio al campamento de Benito Balcázar sin pérdida alguna de personal.³⁰¹

A su llegada, Julián Álvarez presentó a Griffin un informe de los trabajos realizados. Del cual resaltó la dificultad para introducir alimentos luego de sobrepasar el punto de Alicante. Su descripción fue la siguiente:

Y a propósito de esto, suplico a usted que se fije en estas consideraciones, a saber: la dificultad para internar los alimentos desde el río Magdalena hasta el punto donde hemos llegado con la trocha. Ni un peón, ni dos, se resuelven a andar solos por esos montes para traer el bastimento, de miedo a los animales feroces y a los reptiles, y hasta de miedo a la misma soledad que allí reina. Esta misma situación hace que la gente le tenga horror a comprometer³⁰² los peones. Exigieron jornales subidísimos; y en cuanto a los alimentos, ellos son mucho más caros, por la idea que tienen de que el gobierno es muy rico, y que a él debe cobrarse el doble y el triple que a los particulares. También ha influido el alza de los jornales, la idea de que aquel clima es muy mortífero, lo cual ha hecho que solo unos pocos de los llamados *guapos* me acompañen, pero ahora que nos han visto salir sanos y salvos a todos los que hemos emprendido este trabajo, que no hemos tenido ni un simple dolor de cabeza, y que las fieras y los reptiles venenosos no nos han hecho nada, es seguro que muchos se animen a tomar servicio y que las dificultades para la conducción de los víveres y para la alimentación se allanarán considerablemente.³⁰³

Álvarez realizaba un doble juego con este documento. En primer lugar, cumplía la tarea primordial de informar al ingeniero sobre los pormenores de las instrucciones que le había encomendado; en el segundo, si se tiene en cuenta que todos los informes se enviaban a la imprenta del Estado, se puede suponer que el sobrestante tenía la certeza de que se publicaría, por lo tanto, necesitaba convencer a las élites y a los posibles peones de proseguir

³⁰¹ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 14 de agosto de 1871, n. 475, f. 417

³⁰² Aquí se transcribe el texto original que fue escrito a mano. Al comparar este documento con el texto que fue publicado en el Boletín Oficial se encuentra un único cambio; en lugar de “Esta misma situación hace que la gente le tenga horror en comprometer los peones” se transcribió “Esta misma situación hace que el Director tenga repugnancia en comprometer los peones”. Debe considerarse que el cambio de lenguaje para el público tiene una intención: hacer que los habitantes consideraran que el director se preocupaba por el bienestar de los trabajadores antes que de la obra. El interés era conseguir brazos.

³⁰³ Aquí se transcribe la versión de: AHA, República/Regeneración. T. 2001, doc. 1, f. 73-75. La otra versión, que fue publicada en el boletín, se puede encontrar en: Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 19 de junio de 1871, n. 470, f. 398.

con el proyecto. Para lograrlo, describía los “felices resultados” de su labor y las virtudes del terreno; y si bien apuntaba los obstáculos que podría tener la obra, acto seguido los empujaba lisonjeando a las capacidades de la administración y a los habitantes por su energía y decisión;³⁰⁴ de la misma manera recurrió a la imagen de Dios para convencer³⁰⁵ y repasó los posibles beneficios que la obra ofrecería para la economía antioqueña y su porvenir industrial:

“[...] debemos contar también con aquellas inmensidad de terrenos completamente incultos hasta ahora, pero sumamente feraces: terrenos muy propios para la producción: en ellos puede sembrarse cacao, maíz, café, añil, yuca, caña, plátano, &, es decir, todo lo que dan las tierras calientes, templadas y frías: la vegetación es exuberante, el clima agradable y sano en lo general, y la topografía del terreno alegre y hasta encantadora: tiene sus puntos malsanos, sin duda, y otros tristes y monótonos, pero estas son excepciones a la regla. Abierto el camino, construida la carretera, los laboriosos antioqueños acudirán allí sin tropel a buscar fortuna, haciendo dehesas y montando grandes e importantes establecimientos de agricultura, en relación con las necesidades del comercio y de la industria que tomará grande incremento con la apertura del camino. Fácil es, pues, pronosticar que la transformación del Estado en lo comercial e industrial será muy notable y consultará los grandes intereses sociales, que Antioquia está llamado a representar en la Unión Colombiana. Este acontecimiento impedirá a la vez la inmigración. Sin la carretera no debemos pensar jamás que los extranjeros se resuelvan a entrar a nuestras localidades, pasando por tantos peligros, como son para ellos nuestras incómodas vías de comunicación”.³⁰⁶

El optimismo de Álvarez, en cuanto a las condiciones salubres de los terrenos, debió matizarse al momento de evaluar el conjunto de la obra, porque si bien había avances, las dificultades geográficas y la lluvia constante, que hacían los terrenos insalubres, seguían presentes como baches en el progreso del Camino Carretero. Y no pasó mucho tiempo para

³⁰⁴ “[...] la realización del gran pensamiento del gobierno antioqueño, bajo la sesuda y activa dirección de usted, se verificará muy pronto; pues los obstáculos presentados son poca cosa para un gobierno enérgico y decidido por esta obra, y menos cuando él cuenta con el apoyo de los antioqueños acostumbrados a allanar dificultades verdaderamente grandes, ante las cuales es pequeña y muy pequeña la construcción de una carretera al Magdalena”. Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 19 de junio de 1871, n. 470, f. 398.

³⁰⁵ “Fuera de la bondad de la línea abierta hasta ahora, indicada por Dios para abrimos paso a un puerto navegable, y preparada por Él para este objeto [...]”. Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 19 de junio de 1871, n. 470, f. 398.

³⁰⁶ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 19 de junio de 1871, n. 470, f. 398.

que esas “excepciones” a la regla le jugaran una mala pasada al sobrestante, pues este enfermó en diciembre de ese año, por lo que debió movilizarse a Puerto Berrío a guardar reposo. Debido a ello, gran parte de los peones lo abandonaran temiendo el clima de las orillas del Magdalena.³⁰⁷

3.1.2. Obtener mano de obra: la fundación de la Colonia Penal y las poblaciones de La Magdalena y Puerto Berrío

Los esfuerzos que dedicó el ingeniero Julián Álvarez para cambiar la imagen insalubre de los terrenos que exploró fueron los mismos que mostró el gobierno antioqueño cuando decidió crear la Colonia Penal, cerrar la Casa de Reclusión y fundar dos pueblos en la ruta que seguía el Camino Carretero. Entre el 29 de septiembre y el 10 de octubre de 1871 se llevaron a cabo dos debates en la Asamblea del Estado, donde se discutió la estructura previa de lo que sería posteriormente la ley 200 de ese año, que autorizaba la creación de una colonia penal y el fomento de nuevas poblaciones.³⁰⁸ Este proyecto fue presentado el 18 de agosto por iniciativa de algunos habitantes del Departamento de Oriente, quienes solicitaron al Poder Ejecutivo la definición de los límites y los auxilios necesarios para la creación de una nueva población, que luego se convertiría en la actual San Rafael:

Entre las inmediaciones de los distritos de Guatapé, San Carlos, Canoas y el río de Rionegro, donde lleva el nombre de Nare, y en el Departamento de Oriente hay una extensión de terreno considerable capaz de contener un distrito sin perjuicio de los mencionados y con todas las probabilidades de ser baldío. En este territorio hay ya una pequeña población con más de treinta casas de habitación, capilla para el ejercicio del culto católico y consistorial para los empleados, aunque todo en miniatura.³⁰⁹

³⁰⁷ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 29 de enero de 1872, n. 509, f. 27.

³⁰⁸ “Antecedentes de la ley 200 de 1871”. AHA, República/Documentos. T. 2365, doc. 1, f. 80r-94v.

³⁰⁹ AHA, República/Documentos. T. 2365, doc. 1, f. 82r.

Sin embargo, no solo se debatió la posibilidad de crear esta localidad, sino también una destinada en las proximidades del Camino Carretero “en un flanco oriental de la cordillera principal”.³¹⁰ El primer debate pretendía mandar a ese lugar a aquellos criminales condenados por causas comunes y de policía,³¹¹ para constituir una colonia penal y, posteriormente, instalada esta, movilizar de forma voluntaria a habitantes del Estado mediante adjudicaciones de tierra.³¹²

Teniendo en cuenta que el cierre de la Casa de Reclusión sirvió para crear la Colonia Penal y que el régimen que se asignó a esta última no era muy distinto del que poseía la primera, podría afirmarse que la Colonia se pensó como el sustituto para aquel establecimiento y que su traslado buscó corregir criminales y educarlos como colonos, estando subordinada a los intereses de la nueva población que se fundaría con el Camino Carretero. No obstante, el proceso de creación de la misma y de la Colonia Penal contradicen esta versión.

La ubicación de la Colonia Penal como la de la nueva localidad fue encargada al ingeniero Griffin, quien comenzó el estudio de los posibles lugares en enero de 1872. En su informes undécimo y duodécimo, correspondientes a enero y febrero de ese año —ambos en un solo documento—, propuso disponer de un llano grande a seis leguas del alto de Patiburú,³¹³ para fundar el pueblo de “La Magdalena” y en él la Colonia Penal; pero a causa

³¹⁰ AHA, República/Documentos. T. 2365, doc. 1, f. 93r.

³¹¹ Por delitos comunes o de policía se entienden la vagancia, los juegos prohibidos, las negligencias por parte de médicos y boticarios, la exhumación de cadáveres con fines perjudiciales, los comportamientos contra la moral pública como la prostitución y el amancebamiento; así como algunos grados de conflicto doméstico, el incumplimiento de quienes, recibiendo pagos anticipados para la realización de un trabajo, evadieran su responsabilidad y los robos, etc. Legislatura del Estado, *Leyes y decretos expedidos por el Estado Soberano de Antioquia en sus sesiones de 1867* (Medellín: Imprenta del Estado, 1868).

³¹² AHA, República/Documentos. T. 2365, doc. 1, f. 84r-87r.

³¹³ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 8 de abril de 1872, n. 519, f. 106.

de una nueva exploración del sobrestante Balcázar, que halló un punto más propicio para ese fin, se cambió la propuesta original y se optó por el nuevo sitio:

Este terreno se halla a la distancia de unas 8 leguas más allá de Patiburú en un valle de superficie muy igual y de bastante extensión. Es cálido y muy feraz, y tiene dos arroyos de agua buena y abundante que corren el uno hacia el Este al Magdalena y el otro con dirección Sud-Oeste al Alicante. Por entre los dos pasa el camino.³¹⁴

Por elevación, el pueblo queda a 28 grados al oriente del Sur del alto de Patiburú. Cerca de él nace el riachuelo llamado “Magdalena” que desemboca en el río del mismo nombre y que desde su boca está navegable por un gran trecho para los bongos y canoas. Así puede servir para la traída al pueblo, de víveres, &, hasta que tengan los colonistas las cementeras suficientes para sus necesidades o hasta que esté abierto al río el camino. El distrito extenso del cual el pueblo es el centro, abunda en minas tanto de veta como de aluvión[...].³¹⁵

Luis Velásquez³¹⁶ fue el encargado de construir los edificios para esa población y el trazado de esta le fue encomendado a Benito Balcázar.³¹⁷ En julio se comenzó el levantamiento de los espacios para la colonia penal; al mismo tiempo llegaron algunos pobladores interesados en las diez hectáreas que otorgaba el gobierno y atraídos por las virtudes minerales de las inmediaciones.³¹⁸

El 1 de octubre de 1872 Griffin envió al secretario de hacienda su último informe registrado.³¹⁹ En él manifestó su confianza en el destino económico de las poblaciones e hizo una descripción de los avances que había realizado:

En el pueblo de la Magdalena está abierta una extensión que basta por ahora, y además de la de la reclusión se están construyendo otras tres casas. Unas de las calles están trazadas y se han pedido más de cien solares [...] El pueblo está trazado con una

³¹⁴ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes, 10 de junio de 1872, n. 528. f. 179.

³¹⁵ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 29 de julio de 1872, n. 535, f. 233.

³¹⁶ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes, 10 de junio de 1872, n. 528. f. 179.

³¹⁷ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 22 de julio de 1872, n. 534, f. 227.

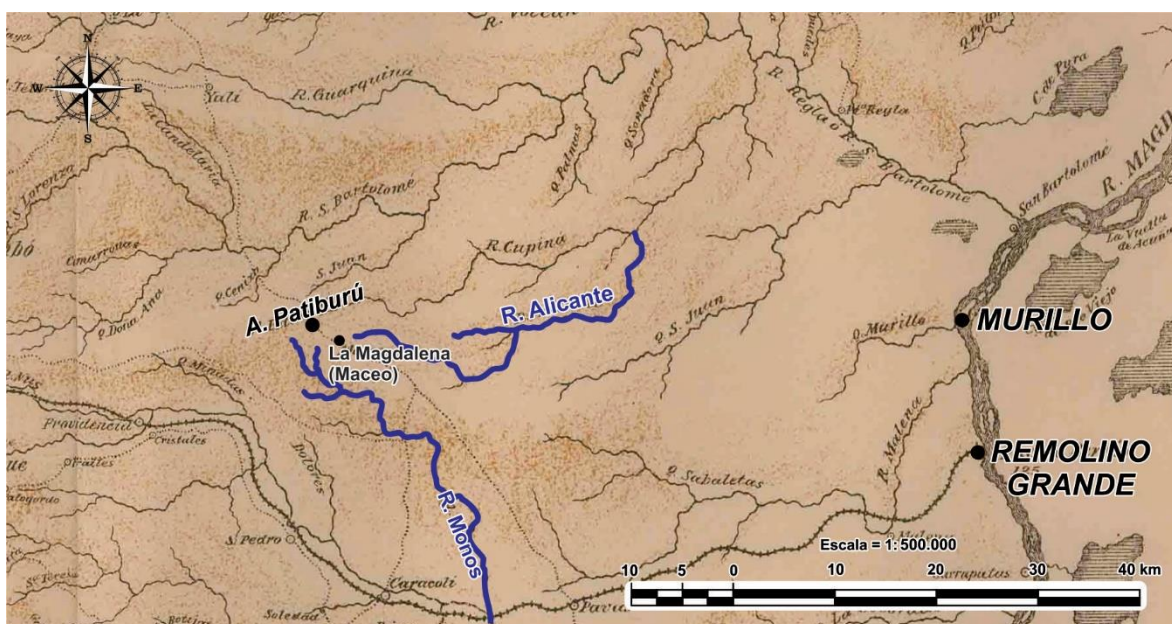
³¹⁸ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 22 de julio de 1872, n. 534, f. 227.

³¹⁹ Se ignora por qué los informes mensuales de Griffin cesaron de ser publicados en el Boletín Oficial de Estado. En el Archivo Histórico de Antioquia no reposa documentación relacionada que permita esclarecer la incógnita, tampoco es posible que ese hecho respondiera a la terminación de la obra, ya que esta continuó.

plaza de una hectárea de extensión y con calles de veinte metros de ancho que quedan en dirección de los puntos cardinales, según la meridiana verdadera.³²⁰

El pueblo de “La Magdalena” estaba ubicado a una distancia de cinco miriámetros (50 kilómetros)³²¹ de Puerto Berrío (el puerto de Murillo). En este último lugar también se propuso la fundación de un pueblo y Griffin se encargó de su trazado (mapa 3).

Mapa 3. Ubicación del pueblo de La Magdalena



Elaboración propia. Fuente: Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 22 de julio de 1872, n. 534, f. 227 y Colombia. Ministerio de Relaciones Exteriores. Oficina de Longitudes. "Carta geográfica del departamento de Antioquia" 1919. Recuperado de: <http://babel.banrepcultural.org/digital/collection/p17054coll13/id/563> (27/06/2020).

³²⁰ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 18 de noviembre de 1872, n. 551, f. 363.

³²¹ De acuerdo a un informe anterior, entre Patiburú y Puerto Berrío mediaban 6 miriámetros. Por eso puede afirmarse que entre Patiburú y el pueblo de “La Magdalena” había una distancia aproximada de 10 kilómetros, lo que dista de la versión de Balcázar, que en su exploración declaró que estos lugares estaban separados por 8 leguas (de 32 a 38 kilómetros). A pesar de estas falencias en la información, Balcázar aseguraba que estaba al suroriente y cercana al río Alicante. De allí que en el “mapa 3” se señale la actual Maceo como lugar aproximado en el que se ubicó el pueblo de La Magdalena. Sin embargo, es posible que “La Magdalena” se ubicara unos kilómetros más al suroriente, cerca del río Sabaletas que, al acercarse al Magdalena, es denominado en el mapa 3 como “Malena”. Esto cobra sentido al revisar la afirmación de Balcázar según la cual “Por elevación, el pueblo queda a 28 grados al oriente del Sur del alto de Patiburú. Cerca de él nace el riachuelo llamado “Magdalena” que desemboca en el río del mismo nombre”. Si Balcázar se refería en realidad al “riachuelo” de la Malena, entonces el mapa tendría que modificarse. Además, este sobrestante también afirmaba que el pueblo tenía “dos arroyos de agua buena y abundante que corren el uno hacia el Este al Magdalena y el otro con dirección Sud-Oeste al Alicante” y que “Por entre los dos pasa el camino”, si en el caso del río con dirección al este se refería a la Malena y en el que estaba al sudoeste con dirección al Alicante se refería al Monos, entonces tendría que admitirse el supuesto y, como se afirmó, modificarse el mapa. Finalmente, en un documento que se citará más abajo se menciona el “Alto de los Carates”, pero no ha sido posible establecer su ubicación.

La intención del Poder Ejecutivo era realizar ferias en ese punto que atrajeran pobladores y que Puerto Berrío comenzara a tornarse influyente en el comercio a lo largo del río Magdalena. Para cumplir con ese objetivo, envió a la imprenta del Estado una invitación para que fuera publicada en el Boletín Oficial. En ella se hacía una descripción de la ubicación y condición de ambos pueblos, incluyendo parte de sus virtudes climáticas, acuíferas, minerales y vegetales; de igual forma se “incitó” a los habitantes a aventurarse a esos lugares y, para fortalecer el atractivo, se especificaron los beneficios que prometía el gobierno a quien decidiera hacerlo:

¡¡De Medellín a Puerto-Berrío!!

Aviso al público

La ruta del carretero desde el “Alto de los Carates” en el camino real de Yolombó hasta Puerto-Berrío en el río Magdalena, está andable para bestias y algunas han pasado ya por él. En casi toda esta extensión de veinticinco leguas, los terrenos a lado y lado del camino son baldíos y de una feracidad sin igual en el Estado. En todas partes del mundo nuevo que queda así abierto, abundan las minas tanto de veta como de aluvión, mármol y cal, de una calidad superior existentes en grandes cantidades a un cuarto de legua del nuevo pueblo de “La Magdalena”. En los montes abundan el comino, cedro, guayacán y varias otras maderas finas de construcción; la tagua y el palo de Brasil; la vainilla, zarzaparrilla y muchos productos valiosos. A cada legua del camino se halla un tambo grande y otros menores a cada media legua, en donde se ha hecho sembrar pasto, caña, &., y en varios puntos ya existen recursos para los transeúntes y sus bestias. Las aguas buenas abundan en todas partes. A la instancia de quince leguas del “Alto de las Carates” está situado el Pueblo de “La Magdalena”. En él nace la “Quebrada Magdalena” y otro arroyo que vierte al Alicante. Tiene una temperatura muy agradable y lo mismo sucede en todo el camino, es muy sano: pues como prueba de esto, basta decir que en el número de doscientas a trescientas personas que hace ya un año y medio están trabajando en todas partes de la línea, no han muerto sino dos, y la tercera parte de uno por ciento anual de muertos, llamaría la atención en cualquier población del mundo. Y este pueblo está ya trazado con calles anchas en cuadras de a ocho solares, cada uno de los cuales tiene 25 metros de frente, por 50 de centro. Muy pronto se establecerá en ese pueblo la Casa de Reclusión. Cerca de él se están montando unas haciendas y varias minas y en el pueblo están tomados más de cien solares y hay varias casas en construcción. Este pueblo, que queda a la distancia de unas diez leguas del río Magdalena, tendrá un porvenir brillante.

Puerto-Berrío está situado en la orilla del río Magdalena en el punto donde se acaba el ramal de la cordillera, por el cual, sin interrupción, está trazado el camino. El cuerpo principal del agua del río pasa por él y de tal naturaleza es el terreno que jamás podrá cambiar su rumbo en este punto. Hasta allí y no más arriba del que pronto dará

salida de Santander. El pueblo también está trazado y varios solares pedidos y la bodega está construyéndose. El Gobierno del Estado, deseoso de que cuanto antes tenga recursos el camino carretero y que a la vez se aprovechen de la gran riqueza natural y un porvenir al hombre honrado a quien quizá será difícil conseguir estos bienes en las partes más pobladas del Estado, ofrece a cada poblador de buena fe, lo siguiente:

1° Un tambo y seis hectáreas y cuatro mil metros cuadrados de terreno en donde haya baldío, (mientras los haya desocupados) a la persona que se comprometa de una vez a ir a vivir en él, sembrar los productos que pueda y suministrar recursos a virtud del derecho que da la ley nacional a los que establezcan casa y labranza; por lo cual es preciso practicar las diligencias previas prescritas en esa ley.

2° Un solar en el pueblo o en el puerto, con tal que el suplicante se comprometa a construir una casa en él dentro de seis meses. Hombres de bien siempre pueden conseguir trabajo en el camino y al mismo tiempo estar al lado de sus familias. Se convida también a toda clase de artesanos, y a los que vayan primero en segura fortuna. El gobierno también necesita, cuanto antes, de doscientos a trescientos peones buenos que se comprometan a lo siguiente: no pelear, beber ni jugar; obedecer estrictamente toda orden que se les dé durante su permanencia en el trabajo que tiene que ser de cuatro meses cuando menos, si antes no hay causa grave para salir; trabajar en el punto donde los coloquen sus superiores y cargar hasta tres arrobas cuando les sea exigido. Tales peones recibirán una ración diaria y el jornal siguiente: 1° Hasta Patiburrú a 40 centavos; 2° De Patiburrú hasta el pueblo a 45 centavos; 3° En los trabajos del pueblo y hasta el río, 50 centavos.

Entiéndase con los señores siguientes: proveedor del trayecto de la cordillera Baltasar Botero U., en toda la línea; ayudante doctor B. A. Balcazar y A., en Patiburrú; ayudante Julián Álvarez en Puerto-Berrío; en ésta con el infrascrito, George Butler Griffin.

Medellín, 5 de octubre de 1872.³²²

La parte final del documento es una muestra del interés del gobierno por atraer mano de obra al Camino Carretero. Los baldíos serían concedidos bajo el requisito de que fueran habitados y trabajados. De forma abierta se estimulaba a los habitantes del Estado para que se sumaran a los peones en la obra y para convencerlos usaban el cálculo estadístico de las pocas muertes acaecidas. Sin embargo, era silenciado el gran número de enfermedades que habían atacado a los peones y sobrestantes durante la construcción. No se requería de habitantes, pero sí de trabajadores y la creación de “La Magdalena” y “Puerto Berrío” no

³²² Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 28 de octubre de 1872, n. 548, f. 343.

eran más que medios para atraer brazos y de forma secundaria, crear puntos que a la larga fomentaran el tránsito por el Camino Carretero.

En ese mismo orden de ideas, la Colonia Penal que se crearía en la Magdalena no significó un simple traslado de condenados desde la Casa de Reclusión, como se afirmó párrafos atrás. Es más razonable ver en ese establecimiento un medio por el cual se forzaría a los criminales a contribuir en la terminación de la vía al río Magdalena; de forma contraria, ¿qué sentido tendría llevar la Casa de Reclusión de un lugar propicio como Medellín a uno lejano y carente de los edificios que ya existían?

La ley 200 determinaba que los oficios en las colonias penales correspondían a los dos sexos: agrícolas para los hombres y fabriles para las mujeres. Estas ocupaciones eran semejantes a las realizadas en la Casa de Reclusión. ¿Cuál era el objeto de enviar presos dedicados exclusivamente a fabricar utensilios o practicar actividades agrícolas en un lugar tan distante? Podría plantearse que los hombres eran enviados para colonizar, abrir vías y preparar espacios para hacerlos más habitables a futuros pobladores, pero ¿acaso no llegaron pobladores de forma temprana, aun cuando ni siquiera se había terminado el edificio para la Colonia Penal?

En vista de lo anterior, suponer que la Casa de Reclusión se trasladó de lugar para “corregir criminales y educarlos como colonos, estando subordinada a los intereses de la nueva población que se fundaría con el Camino Carretero”, carece de sentido y con mayor razón cuando la ley 200 permitía el arrendamiento de los reclusos para obras públicas o el destinarlos a ellas en los casos en que “el poder ejecutivo lo juzgue conveniente”.³²³

³²³ Artículo 13, numeral 11. Legislatura del Estado, *Leyes y decretos expedidos por el Estado Soberano de Antioquia en sus sesiones de 1871* (Medellín: Imprenta del Estado, 1872) 134.

Igualmente, si se pensaba en continuar con el mismo sistema, habría sido más útil conservar la Casa de Reclusión en el mismo sitio y así ahorrar gastos en la construcción de edificios y la conducción de reos a esos parajes; además, este establecimiento había demostrado que las actividades que en ella se practicaban no tenían un porvenir productivo; entonces ¿para qué ocupar el grueso de los reclusos de la Colonia Penal en actividades análogas?

A pesar de que el gobierno manejó un discurso en torno a la colonización y la moralización de los reclusos, paulatinamente otro objetivo comenzó a ganarse la atención de los legisladores: usar la Colonia Penal como establecimiento para aprovechar la fuerza de trabajo en el Camino Carretero que se construía y que, para esa época, comenzaba a sufrir escasez de brazos.³²⁴ Sin embargo, este aspecto se desarrollará unos apartados más adelante, teniendo en cuenta que, aunque la ley 200 del 20 de octubre de 1871 creó esta institución por medio de un acto legislativo, esta no fue establecida hasta el 21 de diciembre del año siguiente.

3.1.3. Un éxito dudoso: la Colonia Penal y la administración Berrío

El 20 de Julio de 1873, en su “Mensaje a la Legislatura del Estado Soberano de Antioquia”,³²⁵ Pedro Justo Berrío se pronunció oficialmente acerca de los proyectos realizados durante su gobierno.³²⁶ Al mismo tiempo, intentó persuadir a la futura administración y a la población en general para que los continuaran. En este retomó el tema

³²⁴ A partir de octubre, la mayor parte de los obreros se trasladaban a sus hogares debido a que empezaba la temporada de cosechas. Por tal motivo, el problema principal al finalizar el año era la falta de brazos para concluir las trochas, que eran las partes más adelantadas del camino y que se encontraban en las zonas más vulnerables y malsanas.

³²⁵ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 26 de agosto de 1873, n. 588, f. 249-256.

³²⁶ Se refirió a los esfuerzos por conservar el orden y la paz, el esmero por definir los límites del Estado, la creación del Banco de Antioquia, el estado de gastos e ingresos de la Secretaría de Hacienda, la situación fiscal de los distritos, la “consagración” al ramo de instrucción —reflejada en las escuelas Normales y Modelo, la Universidad de Antioquia y la Escuela de Artes y Oficios—, el ramo de caminos, los establecimientos de castigo, la Casa de Moneda, la imprenta, etc.

de la Colonia Penal y se refirió a su ubicación, clima y recursos; además resaltó sus facultades penales y los beneficios que se esperaba traería a largo plazo. A través de un lenguaje romántico, con el que embelleció sus cualidades geográficas, climáticas y penales, Berrío consideró la Colonia como un triunfo:

La Casa de Reclusión fue eliminada y reemplazada con muchas ventajas por la Colonia penal de la Magdalena, situada en una bella depresión que hace la cordillera por donde pasa la vía del carretero, y distante de Medellín como a 28 leguas. Este establecimiento, que apenas comienza, creo que sí corresponderá pronto a las esperanzas de la legislatura; allí se puede moralizar a los reos, hay trabajo para todos y es la única pena que temen los criminales y los ociosos que van a ese lugar condenados por faltas de policía. A primera vista parece un castigo duro; pero fijándose en los hechos se tiene que convenir que siendo el clima sano y no faltándoles nada en el establecimiento, contando con Médico, Cura, Maestro de escuela, vestuarios, alimentos y todo lo necesario, lo único que aterra a los condenados a las Colonias es la mucha distancia de sus casas y la soledad de esas inmensas selvas que en muchos siglos no han tenido más habitantes que las fieras. Este establecimiento ha sido moralizador para todo el Estado, pues se ha observado que el juego, la embriaguez, la ociosidad, las desavenencias entre los casados, las heridas, en una palabra, todas las faltas que la ley castiga se han rebajado considerablemente en todos los pueblos, y la autoridad es acatada hoy más que nunca, ahogándose en la inmensa buena opinión la voz del crimen y del vicio. Esta colonia está llamada a dar grandes y buenas consecuencias para Antioquia, pues allí se está formando una población donde afluirá mucha gente del interior, conteniéndose de esta manera la emigración que sale para otras partes, y facilitándose además la empresa el camino; pero para que ella surta sus buenos efectos, es necesario aguardar un tiempo, tener paciencia y dictar algunas disposiciones propias para llevar pobladores a aquellos desiertos. Lo que al presente existe con el nombre de Colonia, no es más que el principio de ella, pues la organización de una cosa semejante, es muy difícil siempre en todas partes. Ojalá que esta obra, menos costosa que la antigua casa de Reclusión, no se abandone en presencia de los inconvenientes que se vayan presentando. Cuando no se trata de aplicar el criterio a las cosas, es muy fácil que lo vagamundos y los descontentos desacrediten una empresa de esta naturaleza.³²⁷

En los apartados anteriores, se ha hecho énfasis en el interés que mostró la administración del Estado por atraer peones a la obra. Para ello, describió el clima de este lugar como sano y las tierras como propicias y provechosas económicamente; con la misma intención otorgó tierras a cambio de que se trabajaran y colonizaran. Ya se habían observado

³²⁷ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 26 de agosto de 1873, n. 588, f. 255.

estos esfuerzos en el informe del sobrestante Julián Álvarez y luego en la invitación que se hizo para habitar los pueblos de la Magdalena y Puerto Berrío. Sin embargo, en el primero se informó también de los difíciles terrenos, la espesura de la vegetación, la soledad y las constantes lluvias; en el segundo se ocultaron las continuas enfermedades ocurridas a lo largo de los trabajos del Camino Carretero, incluyendo la que sufrió el mencionado Sobrestante por varios meses.

Por estas razones es factible dudar de las palabras de Berrío en cuanto a la salubridad de los valles de la Magdalena y, como suele decirse en lenguaje jurídico, *a fortiori* por la muerte de Julián Álvarez en mayo de 1873,³²⁸ a causa de una enfermedad que adquirió mientras cumplía con sus labores.³²⁹

Sumado a lo anterior, Berrío recurrió a “hechos” falsos para sustentar sus argumentaciones, pues si se observan los presupuestos económicos del bienio 1872-1873 —cuando aún estaba vigente la Casa de Reclusión— y el de 1874-1875 (tabla 4), puede concluirse que los gastos de la Colonia Penal (25.640 pesos) superaban en algo más del doble a los de la Casa de Reclusión (12.312 pesos), por lo que era mucho más costosa. Esto se debió al aumento de los funcionarios destinados a la Colonia y a la distancia en que se transportaban los víveres para los empleados y reclusos. Es posible que el presidente considerara que, al hacer uso de los reclusos en los trabajos del carretero, ahorraría en el

³²⁸ A través de una nota del secretario de gobierno, Luis María Mejía A., se comunicó al director de las colonias penales sobre la muerte de Julián Álvarez, ocurrida en el pasaje denominado “Las Águilas”, un lugar distinto al de Santa Inés, mencionado en el Boletín oficial. Ver: AHA, República/Leyes y decretos. T. 1205, doc. 4, f. 116v y Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 2 de junio de 1873, n. 578, f. 162.

³²⁹ El decreto 216 del 1 de agosto de 1873, en su artículo 3º, consideraba: “Que continuó [Julián Álvarez] trabajando con decisión y entusiasmo en tan importante empresa [el Camino Carretero del Estado] hasta que una aguda enfermedad terminó su existencia”. Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 4 de agosto de 1873, n. 583, f. 201.

peonaje, y ese excedente se usaría en los gastos del establecimiento; pero, aún con eso, no se supliría el gasto total que implicó la Colonia.³³⁰

Tabla 4. Comparación de presupuestos para los bienios económicos de 1872-1873 (Casa de Reclusión) y 1874-1875 (Colonia Penal) del Estado Soberano de Antioquia

1872-1873	Gastos	total	1874-1875	Gastos	total
Casa de Reclusión			Colonia Penal		
Sueldo del Director de la reclusión hasta \$720 anuales	\$1440		Sueldo del Director de las Colonias Penales, a \$720 anuales	\$1440	
Sueldo de dos capataces a \$200 cada uno	\$800		Sueldo del Médico de las Colonias Penales, a \$720 anuales	\$1440	
Sueldo hasta para ocho custodios a \$192 cada uno	\$3072		Sueldo del Inspector, a \$48 anuales	\$960	
Materias primas, vestuario, alumbrado, etc.	\$1000		Sueldo del Secretario de este empleado, a \$240 anuales	\$480	
Manutención de reclusos	\$6000	\$12312	Sueldo del Capellán, a \$360 anuales	\$720	
			Sueldo hasta para 25 Custodios, a \$192 anuales cada uno	\$9600	
			Materia prima, vestuario, alumbrado, medicamento, etc. (aproximación)	\$3000	
			Manutención de reos (aproximado)	\$8000	\$25640

³³⁰ Para confirmar este postulado puede hacerse un cómputo. En el primer informe enviado por Griffin, referente a los trabajos realizados entre febrero y marzo de 1871, el gasto aproximado por una cantidad de 95 peones en la sección La Trocha fue de \$401,30 (cuatrocientos un pesos con treinta centavos). El número mensual de reclusos para 1874 en la Colonia Penal fue de 85 (estas cifras se explican en los acápite: 3.2.3. Cantidad de presidiarios y 3.3.2. Los reclusos en La Magdalena); es decir, que la cifra de reclusos no se diferenciaba mucho del número de peones usado por el ingeniero en una sección. Según lo anterior, el gasto anual de La Trocha —usando la misma cantidad de peones al mes— era de \$4815,6, mayor a los \$3321,65 (tabla 19) que corresponde a los gastos anuales en manutención de reclusos, vestuario y medicamentos de la Colonia. Aún con la pequeña diferencia entre la cantidad mensual de reclusos y peones que aquí se compara, la diferencia no era lo suficientemente significativa como para acreditar la versión de Berrío.

Elaboración propia. Fuentes: Legislatura del Estado, *Leyes y decretos expedidos por el Estado Soberano de Antioquia en sus sesiones de 1871* (Medellín: Imprenta del Estado, 1872) 181; Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 10 de noviembre de 1873, n. 606, f. 393-400.

A pesar de estas salvedades, se ignora cómo se desarrolló el funcionamiento de la disciplina³³¹ en la Colonia Penal y los trabajos específicos que realizaron los reclusos durante estos primeros meses, por lo que no es posible contradecir las palabras del presidente del Estado Soberano. En el caso de la supuesta facultad moralizadora del establecimiento, el abogado Miguel Martínez en su monografía sobre la criminalidad en Antioquia de 1885 afirmaba que la Colonia Penal provocó una disminución “aparente” en los delitos de “inmoralidad no violenta”, pero un aumento en los violentos. Si se confía en las cifras presentadas por él, tendría que admitirse que la Colonia Penal cumplió con su objetivo moralizador.³³² A consecuencia de estas consideraciones, puede admitirse que, inicialmente, el establecimiento mostró buenos resultados y generó grandes expectativas en la administración antioqueña.

³³¹ Solo hasta el 9 de octubre de 1873 se conoce información relacionada con la disciplina, aunque referente a la jurisdicción de la Magdalena y no a la Colonia Penal específicamente. En esta fecha, el director Carlos J. Correa (quien era a su vez Inspector) daba cuenta de la investigación que practicó para levantar “sumarios” sobre juegos prohibidos. De esta 16 personas se hallaron culpables. La conclusión del director fue: “Así es que puedo asegurar, sin riesgo de equivocarme, que los infractores de las leyes de policía, de los asuntos mencionados, casi no existen en la jurisdicción de mi mando o si existen hoy están alarmados y atemorizados con las medidas que se han tomado para refrenar sus vergonzosos y degradantes vicios”. Si bien la nota del director responde a hechos posteriores, confirma la postura de Berrío. Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 22 de diciembre de 1873, n. 614, f. 477.

³³² Este autor consideró que fue un establecimiento con resultados positivos sobre el índice de criminalidad. De allí que lamentara su temprana clausura: “Muy pronto se notó el aumento en la reincidencia y en la criminalidad en general, pues era natural que la supresión de un correctivo de esta clase fuera una ganga para los delincuentes y una válvula para los delitos. Mientras los demás Establecimientos penales de Antioquia marchaban como siempre han marchado, pésimamente en orden a los penados y a la sociedad, solo las colonias penales producían los efectos que con su fundación se proponían. La única tacha que puede ponerse a ese Establecimiento es el de haber mandado a él a los que cometían simples infracciones de policía; de ningún modo era conveniente que esos delincuentes estuvieran reunidos con los que cometían verdaderos delitos y, aun suponiendo una separación completa, no debería enviarse tampoco a esos Establecimientos, los que solo deben ser habitados por los criminales que quienes ya no se espera ninguna corrección”. Martínez 19, 45.

3.1.4. Un grave incidente: el traslado de la Colonia Penal y la exploración de Cisneros

A principios de marzo de 1875, antes de que se cumpliera el plazo establecido para comenzar los trabajos de construcción del Ferrocarril, una inundación afectó Puerto Berrío y Francisco Cisneros optó por un nuevo puerto, el cual encontró al sur, en el sitio denominado Remolino Grande. Este hecho implicó que el trazado original de la línea férrea se modificara y que los adelantos que se habían llevado a cabo hasta Patiburú fueran abandonados.

De acuerdo con Cisneros, la inundación también trajo como efecto que se perdiera el “auxilio” que ofrecía la Colonia Penal. Esta afirmación puede ser respaldada, si se considera que en marzo se hicieron trámites para trasladar este establecimiento. El 11 de ese mes, el mandatario antioqueño Recaredo de Villa dispuso que se procediera a “ocupar” por cuenta del Estado el sitio de las Cruces en el distrito de Yolombó, con el objetivo de solicitar la adjudicación de esas tierras en caso de que se decidiera reubicar allí la Colonia:

La ocupación debe consistir, por ahora, en que el funcionario respectivo recorra los terrenos de las “Cruces”, manifieste su intención de poseerlos a nombre del Gobierno del Estado y ponga colonos o individuos que los habiten y cuiden de los animales y demás objetos que el Gobierno envió a ese punto.³³³

La ocupación solicitada se realizó el 30 de marzo por parte del jefe municipal de Yolombó, Manuel S. Osorio, el procurador de ese lugar, José M. Márquez, y el director de las Colonias Penales, Gabriel García. Allí Osorio expuso con “voz clara e inteligible” y en presencia del procurador, el director, el presbítero Cipriano Pérez, Pacian B. Uribe, Valerio Hernández y Alejandro Villegas:

Yo, Manuel S. Osorio, Jefe municipal de Yolombó, por autorización legal y material de los terrenos de las “Cruces” comprendidos dentro de estos linderos: del alto de las “Cruces” se fijó la vista y se marcaron los linderos que se van a expresar: del

³³³ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, jueves 29 de abril de 1875, n. 762, f. 383-384.

tambo de Floresta, línea recta hasta la quebrada Palmichala; esta abajo hasta encontrar los linderos de los Lalinde; de aquí hacia Occidente por toda la cordillera que vierte al Nus, por toda la banda izquierda hasta Sabanalarga, de aquí a dar con el lindero de Facundo Tirado y socios; de aquí y hacia el Norte tocando con terrenos de José María Melguizo y Sacramento Robledo hasta llegar al alto de “Chocó”, de aquí al Noreste por toda la cordillera hasta el nacimiento de San Bartolomé; este abajo hasta quebrada de “Sabanitas”; esta arriba hasta salir al camino carretero, por este al tambo de la Floresta, primer lindero.³³⁴

De esta manera se cumplió la solicitud de Villa y los terrenos se dejaron a cargo del director de la Colonia y de Valerio Hernández para su repartición. El hecho de que se realizaran estudios para un posible traslado de los establecimientos y que no se efectuara de forma inmediata, implica que estos permanecieron en el mismo punto, aún después de los hechos descritos por el ingeniero.³³⁵

Por lo dicho, cuando Cisneros comenzó en abril las exploraciones hacia el nuevo Puerto, atravesando las selvas vírgenes de “La Malena”, pudo hacer uso de los reclusos de la Colonia Penal. Cipriano Tobón —uno de los peones que lo acompañó— relataba que cuatro de sus acompañantes eran reclusos, Julián Parra, Aparicio Morales, Jenaro Álvarez y Rudesindo Arteaga, quienes habían sido entregados al ingeniero por Gabriel García, cuya orden era la de “suministrarle los que necesitaba para sus trabajos”.³³⁶ También se les unieron dos experimentados monteadores, Pio Bermúdez de 55 años y su mujer, Flora Castaño, de 60; ambos de Yolombó. En total sumaban ocho personas.

³³⁴ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, jueves 29 de abril de 1875, n. 762, f. 383-384.

³³⁵ Esto puede confirmarse al revisar el decreto XXXIV de 15 de julio de 1875. Esa disposición dividió la fracción de la Magdalena en dos: La Magdalena y Puerto Berrío. La primera iba desde “San Francisco” hasta el río Alicante y la segunda desde este mismo río hasta Remolino Grande, ahora Puerto Berrío. Ese mismo decreto creó dos Inspectorías: la ya existente de La Magdalena bajo cargo del Director de la Colonia Penal y la segunda, bajo la autoridad de un nuevo Inspector con funciones de corregidor. Ver: Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 26 de julio de 1875, n. 810, f. 585.

³³⁶ Latorre 1-61.

La expedición comenzó el 27 de abril, Domingo de Ramos.³³⁷ El lugar por donde comenzó fue la “montería de la Malena”, cercana al nacimiento de la quebrada del mismo nombre —actualmente quebrada la Humarada—. Desde el primer día se encontraron con cañadas que se estrechaban y presentaban “saltos y abismos peligrosos”, los cuales debieron bajar amarrados de la cintura con “una piola”.³³⁸ Así mismo, a lo largo del trayecto se toparon con vegas reducidas, lagunas de bejuqueros tunosos y ciénagas abundantes en pantanos “hediondos y calurosos”.³³⁹ La selva también estaba plagada de serpientes, avispas, sanguijuelas y animales comestibles como “paujies”. A esas calamidades les acompañó una permanente lluvia.

La enfermedad estuvo a la orden del día. Uno de los presos sufrió vómito; también el ingeniero fue atacado por avispas y, a consecuencia de ello, padeció constantes fiebres durante el resto del viaje. Estos mismos síntomas los presentó Arteaga, otro recluso, quien pasó varios días “cadavérico” y, al final de la expedición —tomando sus propias palabras—, se sintió morir. Para formar una idea más exacta de las difíciles condiciones de la exploración se cita un parte de la memoria de Cipriano Tobón, correspondiente a un suceso en el que los expedicionarios debieron detenerse, pues Cisneros se hallaba enfermo y se acercaba la noche:

Los cuatro peones [reclusos], Parra, Morales, Arteaga y Álvarez, 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 [...] Colgamos el farol en la punta de la vara del rancho y nos fuimos 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 sin dormir nada. Luego se desató una tormenta [...] El huracán era horrible; tuvimos que sacar al Sr. Cisneros de la hamaca, que estaba cubierta con encauchado porque los torrentes de agua corrían por las

³³⁷ Al verificar el calendario, las fechas no coinciden. Por un lado, el 27 de abril de ese año fue un día martes. Por el otro, el Domingo de Ramos se celebró el 21 de marzo. Sin embargo, se conservan las fechas del relato.

³³⁸ Latorre 11-12.

³³⁹ Latorre 13.

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 calmado el tremendo temporal. Como a la media hora empezamos 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 permanecer 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.³⁴⁰

A la intemperie, rodeados de humedad y oscuridad, al acecho de las plagas y las enfermedades de las selvas de la Malena, los ocho expedicionarios sintieron las inclemencias de esos territorios insanos. Cisneros y Tobón llevaron entre sus pertenencias un revólver y una escopeta; los reclusos tenían machetes. Por lo demás, todos llevaban a sus espaldas algunos suministros y “corotos”; aun así, con el pasar de los días las provisiones se agotaron y el temor a perder la vida sin poder acercarse al destino al que se dirigían embargó a los exploradores. Estas circunstancias de peligro tenían como efecto una relajación en las relaciones de poder del grupo y un aumento en la confianza, y si bien Cisneros era quien actuaba como carcelero de los reclusos, el afán por conservar sus vidas los ponía en un estado de igualdad en el que todos eran vulnerables y necesitaban sobrevivir:

Luego de que dejamos todo arreglado, colgamos la hamaca junto a la puerta del rancho y encendimos el farol para evitar que se acercara alguna fiera, pues no faltaban ruidos sospechosos. Como a las ocho más o menos, nos pusimos a hablar de la marcha del siguiente día, y Julián propuso al Sr. Cisneros que por la mañana se adelantaran él y Aparicio, escotereros, para andar más deprisa 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 [...] 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 escotereros; solo llevaba cada uno su machete; los que íbamos detrás, llevábamos los *corotos* de ellos.”³⁴¹

³⁴⁰ Latorre 13-14.

³⁴¹ Latorre 15-16.

Finalmente, la expedición llegó a Remolino Grande sin ninguna pérdida; allí se encontraron con los ingenieros Díaz, Marquetti y Pérez, al negro Tranquilino, su cocinero, y a algunos mercachifles, entre otros. No pasó mucho tiempo y Cisneros dio la orden a sus ingenieros para que se adentraran de nuevo a La Malena para medir y nivelar la ruta ya trazada; él volvería a Medellín a solucionar otros asuntos. Tobón por su parte decidió acompañarlos a la Malena; sin embargo, antes de tomar esa decisión sostuvo una breve conversación con Cisneros, que se transcribe por la valiosa información que brinda en cuanto al empleo que se les dio a los reclusos de la Colonia Penal:

[...] dirigiéndose a mí, me preguntó: “¿Usted los piensa acompañar?” Contesté: “Sí”. Entonces ganará usted 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.**³⁴²

Los reclusos eran usados para los trabajos difíciles en esas inmediaciones y que hayan sido enviados a la expedición confirma las palabras de Cisneros. El acto temerario y casi suicida de internarse en las selvas de la Magdalena era una gesta que pocos peones aceptaban, con excepción de los “guapos” —término utilizado tiempo atrás por Julián Álvarez—; por eso el gobierno utilizaba a los presos de la Colonia Penal. Su calidad de reos no les permitía hacer uso de su propia voluntad, por lo tanto, la administración, como representante de la justicia, dispuso de ella.

Tobón no hace explícita la fecha de llegada al Puerto, pero es posible que fuera entre el 10 y el 14 de mayo, teniendo en cuenta que los trabajos de medida y nivelación comenzaron

³⁴² Latorre 17. La negrilla no es original.

el 16 del mismo mes. Esas actividades no requerían de trabajadores poco especializados, razón por la que, posiblemente, no se usaron presos. Los trabajos duraron aproximadamente tres meses y durante ese periodo los víveres fueron introducidos por medio de una barca, a través de la quebrada Malena.³⁴³ Culminada la nivelación, los encargados se dirigieron a la oficina central en las Colonias Penales,³⁴⁴ donde se encontraba Cisneros.

El ingeniero —del que no puede perderse de vista que era empresario— no permitía que se malgastara el tiempo. Cuando concluyó sus exploraciones en la Malena remitió inmediatamente a sus trabajadores a ese lugar para continuar con la nivelación y los trazados;³⁴⁵ terminados estos, no dio espera y emitió la orden a Luaces, Marquetti y Pérez para que iniciaran la medición y nivelación en la zona del Nus; labor a la que fue invitado de nuevo Cipriano Tobón. Al día siguiente marcharon para dar inicio a las instrucciones de Cisneros:

[...] 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 [...] Por ese punto entramos 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 el punto llamado Tarralés.³⁴⁶

Con base en lo que puede leerse a lo largo del relato, esta exploración fue mucho más sencilla, debido a que el clima no era tan insalubre como la parte más oriental del trazado;

³⁴³ Latorre 17.

³⁴⁴ Es necesario señalar una imprecisión en el relato de Cipriano Tobón. Según él, la trocha que comunicaba el antiguo Puerto Berrío con la Colonia Penal fue construida por Carlos de Greiff y Benito Balcázar. Sin embargo, el único de Greiff del que se tiene conocimiento en esos parajes es Napoleón de Greiff, quien fue contratado como Inspector suplente de las Colonias Penales el 24 de octubre de 1873 (tabla 5). Por lo demás, el encargado de la trocha fue Julián Álvarez, aunque, posteriormente, tuvo algunas colaboraciones de la sección bajo el mando de Balcázar y Donnelly.

³⁴⁵ Latorre 17.

³⁴⁶ Latorre 18.

además, no eran sitios inhabitados. A pesar de ello, el ingeniero Marquetti sufrió un accidente al resbalarse por una cuesta y caer sobre una estaca que se le clavó en el costado izquierdo. Rápidamente Luaces envió a los “peones trocheros” hasta Sardinas por aguardiente y alcanfor para su herida. A pesar de los auxilios, el malestar de Marquetti persistió y fue llevado a las Colonias para ser tratado apropiadamente. Veintiséis días después del incidente de Marquetti, Cipriano Tobón enfermó:

[...] 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 por salir a las Colonias Penales [...] Primitivo Acevedo, que se hallaba presente, manifestó que me acompañaría hasta las Colonias y luego regresaría”.³⁴⁷

Los testimonios de este peón permiten concluir que las Colonias Penales fueron el centro principal de las operaciones en los trabajos del ferrocarril, aún después de la inundación referida por Cisneros y que lo llevó a cambiar el curso elegido para la línea férrea. Hecho que contradice sus palabras. Vale decir que lo anterior tiene un segundo significado. Si la medición de la Malena comenzó el 16 de mayo y duró tres meses, entonces las labores en el Nus se llevaron a cabo en agosto. Además, la enfermedad que sufrió Tobón se presentó casi un mes después del accidente sucedido a Marquetti, por lo que se puede calcular que su patología ocurrió en septiembre. En este sentido, todo indica que para esa fecha la Colonia Penal no había sido trasladada al punto de “Las Cruces”, como lo dispuso Recaredo de Villa el 11 de marzo de ese año.

³⁴⁷ Latorre 19.

3.1.4.1. La Colonia Penal en cuestión: ¿por qué trasladar el establecimiento?

Anteriormente se señaló el incidente de la creciente en el río Magdalena, como motivo del traslado de la Colonia Penal. Pero en la medida en que esta continuó con sus labores y permaneció como base de operaciones en aquel paraje, debe asumirse, temporalmente, que esta relación causal resulta insuficiente. Por otro lado, el hecho de que se preservara en ese punto, ¿debe interpretarse como un éxito de ese establecimiento? Responder a este último cuestionamiento permitirá dar una respuesta satisfactoria al porqué del traslado.

Cuando la Colonia Penal se creó en 1871, la administración de Pedro Justo Berrío la justificó a partir de dos principios: en primer lugar, fomentar la nueva población que se crearía “en un flanco oriental de la cordillera principal”,³⁴⁸ donde se realizaban los trabajos del Camino Carretero. Esto se lograría a través del cultivo de árboles frutales, la construcción de edificios y otras obras públicas que mejoraran los terrenos. Como segundo objetivo, se debía cumplir con las condiciones necesarias para que los reclusos recibieran una apropiada corrección de su conducta moral, para evitar que reincidieran en comportamientos delictivos al momento de obtener su libertad.

Sin embargo, a lo largo de esta monografía se ha demostrado que los argumentos oficiales ocuparon un lugar secundario frente a una tercera intención: la Colonia Penal proporcionaría brazos al Camino Carretero y, posteriormente, al ferrocarril, en una zona de naturaleza malsana, peligrosa y difícil. Pero, aun con todo, la administración se esforzó por mostrar los terrenos como propicios, salubres y con riquezas minerales y vegetales. De manera que debe distinguirse entre los objetivos oficiales y los intereses mercantiles de la

³⁴⁸ AHA, República/Documentos. T. 2365, doc. 1, f. 93r.

élite de Medellín. Estos aspectos se hacen evidentes al observar cómo se procedió al momento de trasladar esta institución del lugar que ocupaba en el pueblo de la Magdalena.

El 20 de julio de 1875, Recaredo de Villa se dirigió al pueblo Antioqueño para dar cuenta del estado y los proyectos de su administración; allí se refirió a la situación de la Colonia Penal:

La Colonia penal ha tenido una marcha inconveniente y difícil, y hasta ahora no ha correspondido a las esperanzas que de ella se tenían. Las necesidades de los trabajos de la carretera primero y del ferrocarril después han exigido que aquel establecimiento subsista en la Magdalena, territorio un poco insalubre, ingrato y estéril en que ni las plantaciones ni los pastos naturales han tenido desarrollo suficiente.³⁴⁹

En la cita anterior, el presidente Villa aceptó que las condiciones de la Colonia Penal eran desfavorables, asegurando que si esta se conservó en esos sitios se debió a que era útil a las labores del Camino Carretero y luego a las del ferrocarril. En otras palabras, se concedió que esta no fue exitosa como “colonia”. Para ese fin no había gozado de ninguna clase de utilidad, pues ni las plantaciones ni los pastos —para la alimentación del ganado— alcanzaron un “desarrollo suficiente”. Tampoco fue un triunfo en términos penales, teniendo en cuenta el motivo que, según ese mismo discurso, legitimaba el castigo:

La sociedad no castiga al criminal por satisfacer un injustificable deseo de venganza, como seguramente algunos han llegado a suponer. Miras más dignas y elevadas guían sus procedimientos en el particular. La enmienda o corrección moral del delincuente, el reducirlo a incapacidad de dañar y la necesidad de la propia y natural defensa, son aspiraciones que justifican suficientemente la imposición del castigo.³⁵⁰

En el caso de la Colonia Penal, la venganza no era la justificación del castigo, pero sí lo era la imperiosa ambición de construir la vía al Magdalena; de no ser esa la explicación,

³⁴⁹ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, 21 de julio de 1875, n. 809, f. 583.

³⁵⁰ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, 21 de julio de 1875, n. 809, f. 583.

la Casa de Reclusión habría sido más que suficiente para cumplir con los requerimientos de la corrección moral sin recurrir a parajes distantes y malsanos.³⁵¹ En suma, primó ante todo el interés económico mercantil. La Colonia Penal existió en función de conectar Medellín con el río Magdalena, puesto que, de no haberse llevado a cabo el Camino Carretero ni el ferrocarril, esta no habría tenido razón de ser, y en caso de haberse instrumentalizado solo para colonizar, desde hacía mucho tiempo que habría tenido que cerrarse por su irremediable fracaso.

Luego de dos años y medio de existencia de la Colonia, el gobierno del Estado Soberano admitió públicamente las condiciones insalubres y el bajo rendimiento de los suelos, atribuyéndoles el malogrado desarrollo del establecimiento. Al mismo tiempo, estos fueron los argumentos esgrimidos para justificar su traslado. En el discurso presidencial que se viene tratando, Recaredo de Villa corrobora lo anterior y también señala que, por apelaciones legales de algunas personas, no se había cumplido con esa disposición:

El Poder Ejecutivo ha tenido el pensamiento de trasladar la Colonia penal a otro punto de la línea del ferrocarril que a la salubridad reúna la fertilidad del terreno. Con ese fin ha hecho estudiar diversas localidades por personas competentes, para proporcionarse datos bastantes y suficientes y obrar con acierto en la materia. Ha creído que el terreno denominado “Las Cruces”, colocado entre Santo Domingo y Yolombó, pudiera servir para tal objeto y que debiera solicitar su adjudicación con los títulos de baldíos que pertenecen al Estado. Dispuso por eso la ocupación de aquellos terrenos y que se emprendieran en ellos algunos desmontes, pero no ha podido dar todavía órdenes decisivas en el particular, porque algunos individuos reclaman la propiedad de aquellos, y ha parecido conveniente el conocer a fondo la justicia de sus pretensiones antes de tomar resoluciones ulteriores en el asunto.³⁵²

³⁵¹ Con lo anterior no pretende negarse la correcta disciplina de los establecimientos, sino sostener que la razón para estar ubicada en esos lugares tan perjudiciales para la salud de los reos era obtener brazos para la obra que se llevaba a cabo.

³⁵² Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, 21 de julio de 1875, n. 809, f. 583.

El traslado al sitio de “Las Cruces” no llegó a practicarse, pues se confirmó que en efecto los terrenos pertenecían a particulares y no existía en ellos “una localidad sana y aparente para fundar la población que debe servir como centro y estímulo a la colonización de las comarcas del Magdalena”.³⁵³ En atención a lo anterior, el presidente instruyó verbalmente al director de las Colonias Penales para que realizara un estudio minucioso de un nuevo lugar llamado “Alpujarras” —aledaño al actual Caracolí—, que serviría para la acomodación de la Colonia. Las instrucciones que le fueron dadas al Director el 26 de agosto de ese mismo año fueron explícitas:

Debe usted procurar que la población ocupe una buena situación a **inmediaciones de la línea del ferrocarril**: que tenga buenos elementos higiénicos y abundantes aguas potables; que el terreno no presente muchos inconvenientes por su desigualdad, para la construcción de edificios; y, en fin, que tenga el número mayor posible de condiciones a propósito para dar a la población todo el ensanche que exija su progreso en el porvenir. También debe procurarse que el terreno que ocupe el establecimiento sea de buenas condiciones para la fundación y desarrollo de empresas agrícolas en grande escala. En la demarcación del área del poblado deben escogerse dos lugares aparentes para lazas, y designarse solares a propósito para casa consistorial, escuelas, iglesias y demás edificios que exija el servicio público. Las calles se delinearán en ángulos rectos y la extensión de cada una será de 80 a 100 metros. Sobre todos estos puntos puede usted solicitar y oír el dictamen del Ingeniero, señor Francisco J. Cisneros.³⁵⁴

Nótese en la cita que la administración buscaba un nuevo lugar con mejores condiciones, pero la intención de mantener la Colonia Penal cercana del ferrocarril precedió a las subsiguientes instrucciones. El hecho de que no se hubiera trasladado la Colonia, aun cuando eran evidentes las condiciones malsanas de esos parajes, es una razón suficiente para cuestionar los nuevos argumentos del gobierno; aún más, cuando habían pasado más de dos años desde su fundación. El que se haya optado por reubicar los establecimientos de la

³⁵³ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, sábado 28 de agosto de 1875, n. 838, f. 924.

³⁵⁴ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, sábado 28 de agosto de 1875, n. 838, f. 924. La negrilla no es original.

Magdalena en el momento en que el trazado del ferrocarril cambió de ruta, indica que la causa principal del traslado estaba en la utilidad que esta podría tener para la empresa ferroviaria; lo que parece una explicación más convincente. En esa medida, la inundación de Puerto Berrío (Puerto Murillo) fue la causa indirecta para cambiar la posición de la Colonia Penal.

3.1.4.2. Una localización definitiva: la Colonia Penal en Puerto Berrío

El 24 de septiembre de 1875, el director de las Colonias, Gabriel García, presentó un informe sobre la comisión encargada de explorar el sitio de las “Alpujarras”. Este estuvo cargado de optimismo:

La comisión [...] ha traído noticias muy halagüeñas [...] duró trece días en la exploración y, según lo que manifiestan los comisionados, parece que lo único que falta es oír el dictamen del Ingeniero señor Francisco J. Cisneros, para poder elegir el punto de población, a inmediación de la línea del ferrocarril, que tenga buenos elementos higiénicos y abundantes aguas potables; que el terreno no presente inconvenientes por su desigualdad para la construcción de edificios, y que el que ocupe el Establecimiento sea de buenas condiciones para la fundación y desarrollo de empresas agrícolas en grande escala [...] por unos y otros puntos que anduvieron fue encontrado localidades extensas en donde colocar muy bien todos los edificios que exija el servicio público; y en donde extenderse una rica población como que va a fundarse. Tan pronto como me ponga de acuerdo con el señor Cisneros, daré cuenta del resultado.³⁵⁵

De acuerdo con los parámetros anotados por el oficio precedente, con la reubicación de la Colonia Penal se pretendía incentivar la creación de empresas agrícolas a gran escala, con base en la nueva población que se crearía. En otras palabras, la Colonia se alzaba como el estimulante económico para el proyecto colonizador y la fundación de poblaciones. De manera que la administración prometía situarla en terrenos higiénicos, salubres, habitables y

³⁵⁵ Gabriel García, *oficio en que se da cuenta de la exploración del punto de “Alpujarras”*, Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, miércoles 20 de octubre de 1875, n. 882, f. 1116.

de buenas condiciones para la producción agrícola, haciéndola atractiva a futuros pobladores y solucionando al mismo tiempo el problema que originalmente obligó a su traslado.

Las palabras y las promesas que pueden leerse en los documentos oficiales son idénticas a las que recurrieron Griffin y Pedro Justo Berrío tiempo atrás. Y así, de la misma forma que la administración anterior debió apelar a razones legítimas para la fundación de la Colonia Penal, fue indispensable que el gobierno de Villa empleara argumentos válidos para conservarla y enviar presos desde el interior a un lugar tan distante como las selvas de la Magdalena, especialmente después de la amarga experiencia del pueblo con el mismo nombre. De esta manera, el traslado de la Colonia fue la ocasión propicia para retomar los discursos de salubridad y colonización que justificaron mover los establecimientos a un punto conveniente para la construcción del ferrocarril, evadiendo la censura legal y pública.

Volviendo al tema concreto del traslado, se encuentra que el nuevo sitio fue descartado. En la información consultada no se hallaron documentos que ofrezcan una respuesta específica ni tampoco aproximada, al porqué se desistió de mover la Colonia Penal a las “Alpujarras”. Es posible que esto respondiera a una desaprobación por parte de Cisneros, pues en el informe de la exploración, donde se hizo una descripción bastante favorable del lugar, se apuntaba: “lo único que falta es oír el dictamen del Ingeniero señor Francisco J. Cisneros, para poder elegir el punto de población [...] Tan pronto como me ponga de acuerdo con el señor Cisneros, daré cuenta del resultado”.³⁵⁶

Un elemento que pudo convencer a Cisneros o a la administración para renunciar a ese punto era la distancia que lo apartaba de Puerto Berrío —Remolino Grande—, pues “las

³⁵⁶ Gabriel García, *oficio en que se da cuenta de la exploración del punto de “Alpujarras”*, Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, miércoles 20 de octubre de 1875, n. 882, f. 1116.

Alpujarras” se encontraba a 42,05 millas —68 kilómetros aproximadamente—. ³⁵⁷ Esto puede resultar más factible si se considera la importancia que este lugar había adquirido para la fecha, ya que, en agosto de ese año, cuando se terminó la medición de la Malena, Cisneros comenzó a movilizar en seguida su personal al puerto, para iniciar el establecimiento de edificios y demás faenas.

Dos meses después, el 11 de octubre, Cisneros informó a través de un oficio que ya se hallaban construidas “las oficinas y habitaciones principales para empleados superiores, peones, proveeduría y depósito”, ³⁵⁸ también se habían descuajado 2 kilómetros de bosques y en esa distancia, se ubicaron cuatro “brigadas”: la de Antonio María Duque, la de Manuel Pérez, la de Elías Pérez y la de Nicanor García, todas ocupadas en nivelar los terrenos por donde se pondrían los rieles.

De acuerdo con Cisneros, nuevos trabajadores llegaban cada día y en noviembre se reunirían “todos los que andan dispersos en comisiones y exploraciones”. ³⁵⁹ Teniendo en cuenta que las actividades más importantes se estaban realizando en Puerto Berrío, donde había necesidad de brazos, e inclusive, se reunirían todos los trabajadores de la empresa, puede sostenerse que esta fue la causa principal para que no se ubicara la Colonia Penal en “Las Alpujarras”.

³⁵⁷ “El doctor Cisneros, para un mejor control de los frentes de trabajo, dividió en tres tramos el trayecto, así: PRIMERA SECCIÓN, Puerto Berrío a Las Alpujarras, con una longitud de 42,05 millas; SEGUNDA SECCIÓN, de las Alpujarras al arroyo de La Palmichala, con una distancia de 39,08 millas, o sea del río Monos en su confluencia al río Nus, hasta el Alto de las Cruces, aproximadamente entre lo que hoy son las estaciones Sofía y Cisneros; TERCERA SECCIÓN, de la Palmichala hasta Barbosa”. Echeverri 105.

³⁵⁸ Francisco Javier Cisneros, *Oficio del señor Francisco J. Cisneros, en el que da cuenta de los trabajos del ferrocarril de Antioquia*. Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, martes 26 de octubre de 1875, n. 887, f. 1135.

³⁵⁹ Francisco Javier Cisneros, *Oficio del señor Francisco J. Cisneros, en el que da cuenta de los trabajos del ferrocarril de Antioquia*. Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, martes 26 de octubre de 1875, n. 887, f. 1135.

Sin embargo, la información que brinda el oficio de 11 de octubre agrega un dato que no puede pasar desapercibido. Allí puede leerse: “los reclusos desempeñan otros trabajos indispensables para la buena organización de la empresa”,³⁶⁰ y aunque Cisneros no aclara a qué actividades específicas se dedicaban, el solo hecho de afirmar que eran empleados en este punto, no es más que indicar que allí se encontraba la Colonia Penal.

Además, días después, el 28 de octubre, cuando se puso el primer riel, el proveedor de las Colonias Penales, Pablo Osorio, se encontraba en ese punto. Este hizo una descripción de ese instante, en la que dejó un vestigio de la atmósfera patriótica, católica y llena de optimismo e ilusión frente al progreso, tan característica de la élite de esa época:

Ayer a las doce la empresa tendió los primeros rieles en la línea, y el señor Director de la Colonia y yo tuvimos la indecible satisfacción de clavar los dos o tres primeros clavos en el primer riel. El señor Director del ferrocarril participó de nuestro entusiasmo en aquellos momentos, nos hizo servir un vaso de vino y yo brindé por la satisfacción que como buen colombiano me cabía de ver por mis propios ojos y con todas las probabilidades de una próxima realización una empresa que por su misma magnitud, muchos hijos de Antioquia (yo uno de ellos) habíamos juzgado irrealizable; brindé también porque la gratitud de los antioqueños guardará siempre en su corazón la memoria del señor Director del ferrocarril y la de sus dignos colaboradores que habían venido como instrumentos de la Providencia a colocar la primera piedra del progreso y del futuro engrandecimiento de nuestra patria.³⁶¹

Dejando a un lado los aspectos resaltados, también puede observarse que Gabriel García, Director de la Colonia, se encontraba en Puerto Berrío. Eso era necesario, pues a su cargo estaba el establecimiento de la institución y la reubicación de los reclusos; además, debía procurar el orden y la disciplina de los reos para que cumplieran con sus funciones aún sin las instalaciones materiales requeridas para ese régimen penal.

³⁶⁰ Francisco Javier Cisneros, *Oficio del señor Francisco J. Cisneros, en el que da cuenta de los trabajos del ferrocarril de Antioquia*. Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, martes 26 de octubre de 1875, n. 887, f. 1135.

³⁶¹ Pablo J. Osorio, *El Proveedor de las Colonias Penales en el que da cuenta del resultado de una comisión*. Boletín oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 15 de noviembre de 1875, n. 903, f. 1208.

Si se contrasta el traslado de los reclusos a Puerto Berrío con el discurso de salubridad que exigía la administración, puede arrojar información en torno al argumento que se ha sostenido sobre la prioridad que se les dio a los intereses mercantiles de las élites antioqueñas. Pues, conforme a las descripciones realizadas por Cisneros, las seis primeras millas, a partir de Puerto Berrío, fueron las más dificultosas:

[...] a causa del carácter en gran parte cenagoso del terreno, que disminuía considerablemente la cantidad de trabajo de cada hombre, reduciendo además el número de trabajadores, por las enfermedades que constantemente los atacaban.³⁶²

Si se recuerda las jornadas vividas por el ingeniero y sus acompañantes en la exploración de la Malena, resalta la geografía difícil, la abundancia de bichos, bestias, insectos y reptiles, las lluvias constantes, la espesura de la vegetación y las enfermedades. Estas características eran todo lo contrario a las condiciones salubres y propicias que buscaba el Estado Soberano para ubicar la Colonia Penal; a pesar de ello, y aun cuando se ignora la razón oficial, puede afirmarse que este establecimiento fue trasladado finalmente a Puerto Berrío.

3.2. El Presidio: régimen laboral y condiciones de trabajo

El 20 de febrero de 1871 fue publicado en el Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia un decreto aprobado el 14 de ese mismo mes, en el cual se informó a la población que, luego de realizadas las exploraciones del ingeniero del Estado, George Butler Griffin, se daría comienzo a la construcción de un Camino Carretero que, partiendo de Medellín y

³⁶² Cisneros, *Memoria* 85.

pasando por los distritos de Copacabana, Girardota, Barbosa, Santo Domingo y Yolombó, tendría como objetivo el río Magdalena.³⁶³

Los trabajos iniciales se le asignaron al Presidio. Este partió desde “el camellón que forma la continuación de la calle Carabobo hasta el Norte”³⁶⁴ y fue organizado en secciones de hasta 25 hombres que se ubicarían a distancias convenientes. El director del Presidio, Joaquín Posada, estaba a cargo de las actividades del establecimiento y Griffin de las instrucciones generales.

Entre tanto, una sección de peones dirigidos por Benito Balcázar adelantaba una trocha siguiendo la ruta. Hasta ese momento no se tenían las herramientas suficientes y por esa razón, en el decreto se afirmaba que, hasta la remisión de estas desde Estados Unidos, no se podrían contratar más peones. Sin embargo, ¿cuáles eran las herramientas requeridas para esta clase de obras? ¿Por qué debían ser traídas del extranjero y cuáles usó el Presidio?

3.2.1. Herramientas y especialización del trabajo

El 20 de septiembre de 1870, cinco días después de entregar el informe de la exploración llevada a cabo entre Medellín y Puerto Murillo, Griffin presentó a Pedro Justo Berrío, presidente del Estado Soberano de Antioquia, un listado de las máquinas y herramientas que serían necesarias para los trabajos del Camino Carretero. Entre ellas: un rodillo grande para carreteras, cinco tambores y completo, en \$450,00 (cuatrocientos cincuenta pesos); una máquina de vapor “*huadley*” montada sobre ruedas, con potencia de ocho caballos, en \$1000,00; una Máquina para machacar piedra “*Blaise*”, completa, en \$600,00; doscientas carretillas para excavación, en rueda de hierro, en \$900,00; veinticinco

³⁶³ Boletín Oficial el Estado de Antioquia, lunes 20 de febrero 1871, n. 442, f. 287.

³⁶⁴ Boletín Oficial el Estado de Antioquia, lunes 20 de febrero 1871, n. 442, f. 287.

carros para mula en \$1500,00; treinta guarniciones para mula en \$750,00 y seis máquinas de aserrar árboles en \$1500,06.³⁶⁵

También incluyó tornillos con armazón de hierro en \$90,00; veinticuatro Balancines, los más fuertes, en \$144,00; veinticuatro cadenas medianas en \$120,00; seis cribas para cernir arena en \$60,00; ciento ochenta calabozos *Collins*, por docena, en \$300,00; ciento ochenta picos, por docena, en \$2550,00; treientos sesenta mangos para ellos. No. 1, por docena, en \$105,00; cuarenta y ocho hachas de *Collins*, por docena, en \$68,00, entre otras. En total el gasto aproximado dado por el ingeniero, agregando comisiones y fletes en el mercado de New York, ascendía a un total de \$15725,00 (quince mil setecientos veinticinco pesos).³⁶⁶

Los equipos debían ser traídos desde el extranjero, pues no se fabricaban en el país. El atraso tecnológico y técnico de Antioquia se evidencia en que, una herramienta como el *Stone-boat*, que era un cajón de madera con dos bases enzunchadas de hierro, debió ser importada, a pesar de que su construcción no era demasiado compleja. Este era un instrumento para ser arrastrado por bueyes con el objetivo de llevar piedras de un punto a otro. Si bien era sencillo, de acuerdo con Griffin era preciso hacer uso de él, pues equivalía a “una sección entera llevando piedra al hombro y en parihuelas”,³⁶⁷ que consistían en “modos de trabajar [...] muy poco económicos”.³⁶⁸

El hecho de que se tuviera que introducir los equipos provocó que, al iniciar la obra, los medios de trabajo fueran insuficientes.³⁶⁹ Lo que a su vez implicó que la cantidad de

³⁶⁵ AHA, República/Documentos Varios. T. 2916, doc. 4, f. 100-101.

³⁶⁶ AHA, República/Documentos Varios. T. 2916, doc. 4, f. 100-101.

³⁶⁷ Este artefacto consistía en una plataforma conectada a dos varas que eran sostenidas por dos personas a lado y lado para llevar cualquier tipo de carga de un lugar a otro.

³⁶⁸ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, 22 de julio de 1872, n. 534, f. 229.

³⁶⁹ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 10 de abril de 1871, n. 453, f. 331

secciones utilizadas se limitarían.³⁷⁰ Esto explica por qué las herramientas de los presidiarios, que eran aproximadamente ochenta hombres, se reducían a tres “carros de bestia”, nueve de mano y siete carretillas, en el primer mes de trabajo.³⁷¹ En general, los utensilios existentes en el Estado Soberano eran anticuados y simples, solo comparables a la pobreza de sus caminos.

A la falta de equipos se sumó la ausencia de operarios capacitados para manejarlos. En un informe dirigido a la Secretaría de Hacienda, fechado el 8 de octubre de 1870 y que daba cuenta de la construcción del “Puente de Bocará”, el ingeniero del Estado, Eugenio Sutz, se expresaba de la siguiente manera:

[...] Las vigas metálicas han sido de una construcción lenta y difícil. Dos circunstancias han contribuido por la lentitud. La máquina de taladrar, que ha atravesado más de 80 metros de espesor de hierro, exigía, a causa de su tamaño, los mayores cuidados. Es muy raro que haya podido soportar un trabajo tan considerable [siendo] tan poco adecuada para el efecto. En segundo lugar, la poca habilidad en los trabajos de fragua. Me permitiréis que haga constar, a este propósito que casi no existe en Medellín un herrero que sea capaz de dar a [primer] golpe, a una pieza de hierro, la forma que se exija, aunque tenga el trazo exacto y las verdaderas dimensiones en el suelo del taller. Antes de colocar una pieza de hierro en Bocará, ha sido preciso constantemente trabajarla tres veces diferentes.³⁷²

Los reparos de Sutz no eran una exageración. La preminencia de los oficios agrícolas y mineros en el Estado de Antioquia resultó en que los trabajadores no contaban con los conocimientos apropiados para este tipo de actividades. Además, la Escuela de Artes y Oficios, que posteriormente especializaría un gran número de artesanos, apenas había sido fundada en 1869, y según el censo de esa misma fecha (anexo 1), la cantidad de ingenieros en el Estado solo correspondía a un 0,006 % y la de artesanos a un 4,919 %. Una muestra de

³⁷⁰ Boletín Oficial del Estado de Antioquia, lunes 20 de febrero 1871, n. 442, f. 287.

³⁷¹ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 10 de abril de 1871, n. 453, f. 331.

³⁷² AHA, Documentos varios. T. 2916, doc. 3, f. 47v.

la situación técnica de Antioquia es el hecho de que la mayor parte de los ingenieros mencionados hasta aquí sean de origen extranjero.

Esta situación fue la misma que se presentó en el Camino Carretero. A pesar de ello, Griffin confiaba en que los peones adquirirían los conocimientos apropiados; lo que era necesario, pues la introducción de maquinaria disminuiría los gastos de construcción al aumentar la productividad de los obreros:

La azada, el pico; el carro y la carretilla; la arrobadera y la arranca-cepos; la máquina para aserrar árboles y la de quebrar piedra y otros implementos nuevos en este país economizarán mucho en la construcción del camino. Los peones tendrán que aprender el uso de estos y según la eficiencia de estos serán el tiempo y dinero que haya que gastar.³⁷³

Al comenzar las labores, los pronósticos de Griffin parecieron realizarse. En su primer informe, reportaba que el Presidio mostró vistos de especialización, ya que había “aprendido el modo de trabajar” con más “rapidez”.³⁷⁴ Y no solo en ese establecimiento, sino también en las otras secciones en las que los obreros debieron aprender todo lo que hicieron, como ya estaba previsto, pero donde marchaban bien sus labores, aun cuando había carencias en la calidad y cantidad de las herramientas.³⁷⁵

Tan solo un mes después, reiteró sus quejas por la falta de equipos para proceder en algunas secciones.³⁷⁶ Para remediarlo, solicitó carretillas a la Escuela de Artes y Oficios y envió una muestra de cilindro o rodillo a la Ferrería de Amagá para que se fabricara. Así

³⁷³ AHA, República/Documentos Varios. T. 2916, doc. 4, f. 81.

³⁷⁴ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 10 de abril de 1871, n. 453, f. 331.

³⁷⁵ Griffin afirmaba que tan solo se contaba con dos “malas carretillas” en la sección Bermejál. Debe observarse que las herramientas referidas por este se trataban de las utilizadas para el transporte, de lo contrario el gasto no sería tan alto como aparece posteriormente. Entre los gastos debió totalizarse el número de picos, palas, aserradoras etc. Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 10 de abril de 1871, n. 453, f. 331.

³⁷⁶ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 8 de mayo, n. 461, f. 864.

mismo, exigió que le hicieran llegar las herramientas solicitadas a Pedro Justo Berrío, tiempo atrás.

El cilindro mandado a fundir en la ferrería se entregó en julio de ese año y su costo fue de \$696,10, “mucho menos de lo que habría sido el de uno de peso igual traído del extranjero”.³⁷⁷ Por su parte, la Escuela de Artes y Oficios proveyó de herramientas a la obra, por ejemplo, cuando suministró al Camino Carretero algunos implementos, en septiembre de 1871.³⁷⁸ En el caso de los equipos solicitados de los mercados de New York, que eran los más complejos y especializados llegaron en mayo. Ese hecho se constató en el tercer informe del ingeniero.³⁷⁹

Estas herramientas ingresaron por Isalitas a cargo del ayudante Tomás Herrán. Sin embargo, no llegó el total de las que se habían solicitado, debido a que el ingeniero pidió las más esenciales. Estas consistieron en guarniciones de mula de balancín, guarniciones de mula de carro, carros de mula, máquinas de aserrar árboles, sierras de repuesto, arranca-cepas, fraguas portátiles, arranca-raíces, piedras de amolar, traíllas, balancines dobles, cadenas de tiro, carretillas con ruedas de hierro, martillos de herrero, pares de tenazas, yunques, almádenas, azuelas, hachas, martillos, mangos de picos, azuela y de martillo, etc.³⁸⁰

Como se ha observado, los implementos debían ser adquiridas, pero a mediados de julio de 1871, Griffin manifestó su intención de establecer una de las fraguas portátiles llegadas de New York en la sección de Camino Propio para componer utensilios.³⁸¹ Esto lo

³⁷⁷ Boletín Oficial Estado Soberano de Antioquia, martes 5 de septiembre de 1871, n. 479, f. 435.

³⁷⁸ Boletín Oficial Estado Soberano de Antioquia, lunes 30 de octubre de 1871, 494, f. 496.

³⁷⁹ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 5 de junio de 1871, n. 468, f. 390.

³⁸⁰ Boletín Oficial Estado Soberano de Antioquia, lunes 5 de junio de 1871, n. 468, f. 390-391.

³⁸¹ Boletín Oficial Estado Soberano de Antioquia, martes 5 de septiembre de 1871, n. 479, f. 435.

llevó a cabo al mes siguiente, cuando contrató un herrero que se ocupó de esa función.³⁸² La contratación de más empleados —como carpinteros y herreros— durante ese año y el siguiente, culminó en la creación de lo que se denominó “los talleres del camino”,³⁸³ los cuales fueron ubicados en las secciones de Camino Propio y La Trocha. Los talleres concentraron a los artesanos, que eran los trabajadores más entendidos de la obra,³⁸⁴ y sus productos permitieron reducir los costos, al fabricar las herramientas sin tener que acudir en toda ocasión a proveedores ajenos a la empresa.³⁸⁵ Pese a ello, la maquinaria más especializada continuó importándose.

La Ferrería de Amagá, la Escuela de Artes y Oficios y los Talleres del Camino representaron un gran adelanto en la historia de la tecnología y la técnica en Antioquia; pero en la época estos desarrollos no eran suficientes como para lograr independencia de las herramientas especializadas que llegaron en distintos momentos desde New York. Aun con todo, redujeron los inconvenientes por escasez de medios de trabajo, fueron un aliciente para la especialización técnica de los trabajos y produjeron máquinas que no tenían precedente en la nación.

Pese a que las herramientas que se introdujeron y se fabricaron fueron usadas en la empresa, su grado de especialización varió de acuerdo con la actividad en que eran requeridas. En el caso particular del Presidio, todas las funciones que desarrolló durante la

³⁸² Boletín Oficial Estado Soberano de Antioquia, martes 3 de octubre de 1871, n. 487, f. 468.

³⁸³ Boletín Oficial Estado Soberano de Antioquia, lunes 10 de junio 1872, n. 528, f. 179.

³⁸⁴ No ha sido posible identificar si los empleados del taller eran de origen local o extranjero. Teniendo en cuenta que la Escuela de Artes y Oficios ya estaba funcionando, es posible que parte de los artesanos provinieran de esa institución.

³⁸⁵ “En los talleres del camino y en Girardota están empleados siete carpinteros y cinco herreros en fabricar y componer herramientas; útiles para a proveeduría, &, y en los puentes de madera. La economía del sistema es muy patente cuando se compara el costo de los materiales y del trabajo con el precio que se pagó por semejantes efectos antes de establecer los talleres”. Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 22 julio de 1872, n. 534, f. 229.

construcción del Camino Carretero y el Ferrocarril se llevaron a cabo en el Camellón Nuevo, con excepción de dos ocasiones en que una de sus fracciones se movilizó a Islitas a recoger dos pedidos remitidos desde New York, en 1872³⁸⁶ y cuando terminaron el camellón, pues se les usó en el mantenimiento de las secciones de Pedregal y Bermejál, en 1874.

En Camellón Nuevo, sus tareas consistieron en limpiar y preparar el camino para el cascajo, encascarlo y construir desagües, como se informó en marzo de 1871.³⁸⁷ No obstante, conforme avanzaron las obras, los reos debieron realizar otras labores de acuerdo con los propósitos. Estos llegaron hasta el arroyo del “Ahorcado” en abril de ese año y adelantaron hasta ese mismo punto el zanjeado de los costados de la vía, pero el desbordamiento de los ríos ocasionó daños.³⁸⁸ Por esa razón en el tercer mes de trabajo se construyeron “tres cañerías” y se priorizó la calidad de las zanjas.³⁸⁹ Entre tanto, los presos también se ocuparon en conseguir el cascajo de la “mina inmediata a la playa del río”³⁹⁰ y en quebrar piedras para el mismo objeto.³⁹¹

Estas fueron las actividades que desarrollaron durante ambas obras. Sin embargo, luego de terminada la sección, continuaron siendo empleados en Pedregal y Bermejál, pero en tareas de reparación y, en ocasiones, de construcción de puentes, como se informó durante marzo y julio de 1874.³⁹² Debido a que las actividades de los presidiarios eran homogéneas y que los trabajos no requirieron de esfuerzos excepcionales, se entiende por qué los equipos que usaron no eran los más especializados.

³⁸⁶ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 22 de julio de 1872, n. 534, f. 228.

³⁸⁷ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 10 de abril de 1871, n. 453, f. 331.

³⁸⁸ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 8 de mayo de 1871, n. 461, f. 364.

³⁸⁹ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 5 de junio de 1871, n. 468, f. 390.

³⁹⁰ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 5 de septiembre de 1871, n. 479, f. 435.

³⁹¹ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 10 de junio de 1872 n. 528, f. 179

³⁹² Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 7 de septiembre de 1874, n. 651, f. 808-809.

En los primeros meses de trabajo, se les suministraron carretillas y carros para bestia y mano. En el informe correspondiente a septiembre de 1871, Griffin dio cuenta de un gasto de \$1040,60 para herramientas proporcionadas por la Escuela de Artes y Oficio y 40 carretillas que se llevaron a esa sección.³⁹³ Igualmente, al mes siguiente reportó un gasto de \$11,72 ½ por manutención de bestias.³⁹⁴ Puesto que no se cuenta con información que permita hablar de una mayor cantidad o variedad de estas, se puede afirmar que los presidiarios usaron instrumentos que no eran complejos y fueron siempre los mismos durante todo el tiempo que se les empleó.

En términos generales, la obra tuvo dificultades debido a la carencia de herramientas y los pocos conocimientos que poseían los peones. Aun así, Griffin intentó solucionar estos inconvenientes a través del aprovechamiento de las instituciones técnicas del Estado y la introducción de personal especializado, todo lo cual tuvo un relativo éxito. Pese a ello, otras complicaciones afectaron el desarrollo de los trabajos, entre ellas la organización y la disciplina de la mano de obra.

3.2.2. Orden y disciplina

George Butler Griffin encontraba en la organización y la disciplina los factores determinantes del tiempo y el dinero que habría de gastarse en la obra.³⁹⁵ Esta racionalización, entendida como la organización de la vida, mediante la división y coordinación de las diversas actividades con el objeto de obtener una mayor eficacia y rendimiento,³⁹⁶ se

³⁹³ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 30 de octubre de 1871, n. 494, f. 496.

³⁹⁴ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 27 de noviembre de 1871, n. 500, f. 518.

³⁹⁵ AHA, República/Documentos varios. T. 2916, doc. 4, f. 81.

³⁹⁶ Juan Ignacio Trovero, "Max Weber y el proceso de racionalización occidental: consideraciones en torno a su influjo sobre la tipología de la dominación legítima", *VII Jornadas de Sociología de la UNLP. Departamento de Sociología de la Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación* (2012): 5

evidencia en los informes presentados por el ingeniero.³⁹⁷ En estos dio cuenta de las herramientas, los recursos y los trabajadores, de los inconvenientes que se presentaban y de los ingresos y los gastos de la obra; de tal forma que, cada alimento, jornal, pica, pala, carreta o momento de ocio fueran registrados para llevar un control de los implementos y del personal. En este mismo sentido, las dos relaciones de trabajo —bajo jornal y forzado— que utilizó la empresa tuvieron una determinada estructura jerárquica para procurar el orden y la eficacia de las actividades.

Anteriormente se profundizó en la organización interior del Presidio y las funciones de los empleados; en ese momento, se distinguió entre la disciplina dirigida hacia el castigo —donde resaltan el capellán y el maestro de escuela— y la dirigida hacia la producción. En términos de esta última, la administración del peonaje no era muy diferente, pues el inspector³⁹⁸ se ocupaba de las mismas labores que el director de los establecimientos de castigo; aunque algunas de ellas, como suministrar víveres, herramientas, jornales, etc., eran

³⁹⁷ A pesar de que se resalta el concepto “racionalidad, que pertenece al lenguaje weberiano, es preciso recordar que los temas que se analizan hacen parte de las propuestas foucaultianas de “disciplina” y “normalización” que caracterizan las técnicas penales modernas. Se escoge el término de Weber debido al carácter general de la definición y la influencia que este sociólogo tuvo sobre Foucault. David Garland afirma respecto a este tema: “[...] su detallado análisis —particularmente de las disciplinas—, así como su concepto implícito de modernidad como una organización cada vez más racional de poderes y habilidades, deben mucho más a la influencia del sociólogo Max Weber. En parte es una cuestión de metodología, lo que deja en claro el cuidadoso positivismo de Foucault y su uso de lo que son, de hecho, “tipos ideales”. Sin embargo, la continuidad más relevante entre ambos autores radica en su preocupación por las fuerzas de la disciplina, la burocracia y la racionalización, y su efecto en el mundo social y en las relaciones humanas. Garland 209.

³⁹⁸ El inspector tenía entre sus ocupaciones vigilar el cumplimiento de los deberes por parte de los obreros, el proveedor y sobrestantes; además, era quien gestionaba la búsqueda, contratación y distribución de los peones en la empresa. También debía estar atento a sus conductas y actividades realizadas. El inspector realizaba recorridos permanentes en el trayecto. Ver: *Decreto organizando los trabajos del camino carretero, 18 de julio de 1871* en: Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, viernes 28 de julio de 1871, n. 472, f. 405.

responsabilidad del proveedor.³⁹⁹ Por su parte, el sobrestante⁴⁰⁰ era el responsable de la supervisión de los individuos, mientras que en la institución penal eran los custodios o capataces los que realizaban estas tareas.

A grandes rasgos, la diferencia entre estas formas de trabajo residía en la imposición de la autoridad a través de las armas, la estadía involuntaria y el trato mezquino y poco familiar entre empleados y reclusos. Sin embargo, aún con esta distinción tanto el peonaje como el Presidio adolecieron de problemas de disciplina.

Los peones antioqueños eran profundamente católicos y en las proximidades de las celebraciones de Semana Santa se aseguraban de trabajar solamente cuatro días.⁴⁰¹ A esto se agregaba que la mayoría eran agricultores o pequeños propietarios, de modo que, cuando se acercaba el fin de año, dejaban sus trabajos para movilizarse a sus siembras.⁴⁰² Como efecto, cada año, el periodo transcurrido desde finales de octubre hasta enero, se caracterizó por la escasez de mano de obra.⁴⁰³

³⁹⁹ El proveedor era el encargado de la organización de las cocinas, la obtención de víveres y útiles, el pago de jornales, la nómina de empleados —con excepción del Ingeniero—; la vigilancia para evitar gastos innecesarios, fraudes, robos o malas conductas por parte de obreros y sobrestantes. Ver: *Decreto organizando los trabajos del camino carretero, 18 de julio de 1871* en: Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, viernes 28 de julio de 1871, n. 472, f. 405. En 1873 se publicó de nuevo el reglamento con leves cambios. Ver Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, jueves 27 de noviembre de 1873, n. 609, f. 428-429.

⁴⁰⁰ Los trabajos realizados por los peones eran inspeccionados directamente por los sobrestantes. Estos llevaban un registro diario de las actividades y también supervisaban el cumplimiento a cabalidad de las labores, durante las doce horas obligatorias. Desde las 6 de la mañana hasta las 6 de la tarde, los peones debían trabajar sin que perdieran tiempo o fueran interrumpidos. Asimismo, los sobrestantes llevaban registro del inventario de las herramientas y se encargaban de recibirlas, guardarlas y conservarlas. Estos tenían bajo su responsabilidad un grupo determinado de obreros. A cada uno se le asignaba la cantidad aproximada de entre 25 a 30 peones. Ver: George B. Griffin, *Decreto organizando los trabajos del camino carretero, 18 de julio de 1871* en: Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, viernes 28 de julio de 1871, n. 472, f. 405.

⁴⁰¹ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 8 de mayo de 1871, n. 461, f 363.

⁴⁰² Para esta época el modelo de tenencia de la tierra entre la base social antioqueña eran las pequeñas propiedades. Estas generalmente debían ser cultivadas por el grupo familiar y el producto de sus tierras servía para el autoconsumo, lo que no siempre era suficiente y obligaba al cabeza de familia o a los integrantes de esta a recurrir a otras actividades para conseguir mayores ingresos.

⁴⁰³ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 25 de diciembre de 1871, n. 504, f. 535.

Este rasgo trashumante de los peones representó pérdidas para la empresa, pues detenía el avance de las obras. Griffin no pudo hacer mucho ante esta situación, por lo que debió admitirla y simplemente contemplarla en el desarrollo de las labores. Sin embargo, este sí actuó en el régimen interior, el cual podía modificar y prevenir. Por ello, uno de los primeros inconvenientes que identificó era que, debido a la forma en que se realizaba el pago de los jornales, los peones recibían el sueldo de un día, habiendo trabajado solo una parte de él. Para solucionarlo, demandó que los pagos se les hicieran por cuartas partes y que se dejara de retribuir los momentos en que los peones perdían el tiempo.⁴⁰⁴

Otro problema que aseveró el ingeniero fue la imposibilidad de que los sobrestantes vigilaran a todo el personal al mismo tiempo. De allí que propusiera contratar un mayor número de estos o, en otro caso, nombrar a un inspector; para la fecha, los únicos que cumplían con sus funciones eran el ingeniero y los sobrestantes.⁴⁰⁵ Se optó por la primera opción, ya que en los meses siguientes la cantidad de secciones aumentó,⁴⁰⁶ especialmente en Camino Propio, donde, después de julio, cada sobrestante se hizo cargo de entre 25 a 30 peones, debido a que “un[o] solo [...] no puede vigilar a la vez mas que este número”.⁴⁰⁷

Aún con estas disposiciones, los empleados no podían estar al tanto de todo lo que hacían los peones y, en vista de que no existía lugares y horas específicas para comer, el control de esos espacios se entorpecía. Como consecuencia, se perdía mucho tiempo. Para solucionarlo, Griffin planteó algunas medidas:

Creo que sería bueno que el Gobierno nombre un Proveedor y el número de cocineros y gariteros que sea necesario; que se compre el bastimento [al] por mayor; que se lleve la comida a los peones *a horas fijas y en donde estén trabajando*; y que el peón

⁴⁰⁴ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 8 de mayo de 1871, n. 461, f. 364.

⁴⁰⁵ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 5 de junio de 1871, n. 468, f. 391.

⁴⁰⁶ Ver tabla 5 de esta monografía.

⁴⁰⁷ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, martes 5 de septiembre de 1871, n. 479, f. 405.

pague su proporción del costo. De este modo no pierde dinero el Gobierno pero gana tiempo en el trabajo y es seguro que queda más contento el peón porque tiene lo suficiente de una comida buena que le sale más barata que la que de otro modo puede conseguir.⁴⁰⁸

Como se observa, la prioridad no era ofrecer mejores condiciones para una actividad tan trascendental como lo es la alimentación. Las consideraciones giraban en torno al lucro como efecto de la organización efectiva de los tiempos del trabajo. Los recursos del ingeniero Griffin para ordenar las actividades de los peones en la obra estaban en consonancia con el más tradicional estilo inglés y, por sus palabras, sus instrucciones fueron atendidas.⁴⁰⁹ Esta tendencia hacia la racionalización, también se reflejó en las medidas tomadas por este para remediar los problemas de disciplina que generó el Presidio.

Ya desde el tercer informe correspondiente a mayo,⁴¹⁰ Griffin comunicaba al secretario de hacienda Abraham Moreno sobre el poco progreso de la institución penal en el Camellón Nuevo. Esta solo trabajaba la mitad del tiempo en los sábados, a causa de la cercanía de las celebraciones de Semana Santa.⁴¹¹ Sin embargo, pasadas estas fechas no se evidenció mejoría y la circunstancia continuó durante junio, cuando los reos encasajaron 100 metros de camellón; una cantidad insignificante si se compara con los casi cinco kilómetros de perfeccionamiento de una trocha que ya daba paso a bestias con carga y que había sido obra de la sección la “Trocha” en esa misma fecha. El descontento del Ingeniero

⁴⁰⁸ Boletín Oficial Estado Soberano de Antioquia, lunes 5 de junio de 1871, n. 468, f. 391.

⁴⁰⁹ “Está ya obrando con buenos resultados la adopción de mis indicaciones hechas en mi informe anterior en cuanto a la alimentación e inspección de los peones y su trabajo, y también rebaja del jornal del peón correspondiente al tiempo que pierde por cualquiera motivo que sea”. Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, martes 5 de septiembre de 1871, n. 479, f. 405.

⁴¹⁰ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 5 de junio de 1871, n. 468, f. 390.

⁴¹¹ Esto no solo era un inconveniente que incumbiera al Presidio. En el mismo informe (número 2), Griffin informaba que en la sección de la Trocha los peones solo estaban dispuestos a trabajar cuatro días por la proximidad de la celebración religiosa.

Inglés era tanto que propuso al Poder Ejecutivo del Estado Soberano de Antioquia desistir del Presidio en la composición del camino:

Ha sido probado que el trabajo forzado es nada económico y el del presidio ha marchado con la lentitud de costumbre. No se halla en el trabajo ni el Director ni el jefe de los capataces y las órdenes que doy no son obedecidas. Por esto suplico al Poder Ejecutivo que se emplee el presidio en alguna otra obra que la del camino que está bajo mi dirección.⁴¹²

Esta apreciación no obedece únicamente a los malos resultados de las labores, sino también a los conflictos privados entre el ingeniero y el director del Presidio. ¿A qué se refiere Griffin cuando expresa que sus órdenes son desobedecidas? En un documento remitido por el ingeniero el 2 de junio de 1871, un mes antes del cuarto informe, manifestaba su inconformidad al presidente del Estado, Pedro Justo Berrío, por la negativa del director del Presidio, Coronel Posada, a enviarle la misma mula diaria, bestia que era la preferida de Griffin. Su protesta se resumía en que Posada le hacía llegar mulas a las que les faltaba resistencia y herraduras en sus casquillos. Además, al dirigirse donde este para quejarse, solo recibió razón de un capataz que no le proveyó la mula.⁴¹³

Lo que puede resultar como un pleito ridículo para el lector contemporáneo, en esa época se tomaba como un asunto de la mayor seriedad e importancia. La mula era el medio de transporte más eficaz para el viajero. Sin ese animal movilizarse de un lugar a otro resultaba sumamente difícil, por eso si no poseía la herradura adecuada o carecía de la resistencia apropiada, habría sido imposible realizar largos recorridos. Idénticos argumentos pueden sostenerse para las actividades como cargar el cascajo, mover la tierra sobrante,

⁴¹² Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 14 de agosto de 1871, n. 475, f. 418

⁴¹³ AHA, República/Regeneración. T. 2001, doc. 1, f. 85-86.

trasladar las herramientas, etc. Las bestias mulares eran elementos indispensables en una obra como la del Camino Carretero y aún más en Antioquia, donde los transportes funcionaban con base en la fuerza muscular humana y animal. Basta con indicar que la sección “La Trocha” utilizó aproximadamente veintidós mulas para sus labores durante el primer año.

Con todo, y aunque se ignora las razones, la solicitud de Griffin para trasladar el Presidio a otra obra no fue atendida y se continuó haciendo uso de él en la misma sección e invariablemente en las mismas actividades y con semejantes resultados;⁴¹⁴ al menos hasta octubre cuando empezó a aumentar su rendimiento.⁴¹⁵ Puede especularse que la causa de su permanencia fue que la dirección del Presidio pasó de las manos de su director a las órdenes directas de Griffin, como lo manifestó el aludido funcionario en su informe de 26 de enero de 1872, correspondiente a los trabajos realizados por el Presidio entre octubre y diciembre de 1871:

Camino Carretero

A tan interesante vía de comunicación está destinada la mayor parte del presidio que reside en esta capital, la cual trabaja allí bajo la inmediata dirección del señor Ingeniero de Estado, y en el tiempo a que se contrae este informe, sin embargo, de lo fuerte del invierno y de haber tenido que cargar el material a una distancia de 5 hectómetros y 2 decámetros, ha ejecutado los trabajos siguientes: un camellón perfecto, se han encasajado en su totalidad 7 hectómetros y 5 metros y por el centro 2 hectómetros y 8 decámetros; reparó y construyó en diferentes puntos las zanjas y desagües del camellón, desde esta ciudad hasta el punto denominado la “Máquina”; construyó 5 caños de piedra que comprenden una extensión de 4 decámetros y 8 metros. Para el arreglo y seguridad del cauce de las quebradas denominadas del “Tejar” y “Los Molinos”, en donde se edificó un puente y se está haciendo otro, ha levantado pretilos de piedra que abrazan una extensión de 4 decámetros, ayudando también con su trabajo a la ejecución de estas obras, cargando los materiales de piedra en parihuelas a una larga distancia, lo mismo el adobe, cal &. En algunos puntos se construyeron varias tapias, para seguridad de las heredades donde por conveniencia pública se habían destruido algunos cercos.⁴¹⁶

⁴¹⁴ En el quinto informe correspondiente a los trabajos realizados durante julio, Griffin anotaba que se había reducido el número de presidiarios en la sección. Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, martes 5 de septiembre de 1871, n. 479, f. 405.

⁴¹⁵ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 27 de noviembre de 1871, n. 500, f. 518.

⁴¹⁶ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 19 de febrero de 1872, n. 512, f. 53.

En vista de que Griffin quedó encargado del establecimiento penal, puede suponerse que la disciplina que aplicó al peonaje, también la practicó con los reclusos, lo que explicaría el aumento en el rendimiento de los trabajos realizados por los reos.⁴¹⁷ Aun con esto, la importancia del Presidio como mecanismo para aprovechar la fuerza de trabajo en el Camino Carretero tuvo un papel accesorio frente al trabajo de los peones.

Mientras que los reclusos se ocuparon de una única sección y su rendimiento fue criticado la mayor parte del año, el peonaje tuvo más peso en el avance de las obras y las fracciones en las que se les utilizó se multiplicaron, llegando a tener periodos con trece secciones.⁴¹⁸ Esto no significa que todo marchó sin complicaciones para el peonaje, o que algunos de los inconvenientes que Griffin identificó desde la exploración se hayan superado completamente, lo que sí permite afirmar es que el peonaje tuvo una mayor cantidad de brazos durante la construcción del Camino Carretero.

3.2.3. Cantidad de presidiarios

Según el primer informe emitido por Butler Griffin,⁴¹⁹ el número de reclusos utilizados en la sección de Camellón Nuevo durante marzo de 1871 fue de entre 50 y 85. Las demás secciones tuvieron cantidades variables de obreros. En el caso del Bermejál se usaron

⁴¹⁷ En un informe enviado por Griffin el 4 de noviembre de 1871 al secretario de hacienda y fomento, Abraham Moreno, se reportaba que la disciplina era la causa de que los trabajos del Presidio hubieran aumentado sus resultados. “[...] También todos han notado que el presidio en estos días se ha lucido en su aporte del trabajo, gracias a la mejor **disciplina**”. La negrilla no es original del texto. AHA, República/Regeneración. T. 2001, doc. 1, f. 209r-211r.

⁴¹⁸ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, martes 3 de octubre de 1871, n. 487, f. 467-468

⁴¹⁹ El ingeniero Butler Griffin debía enviar un informe mensual a la Secretaría de Hacienda. El primer informe data del 1 de abril de 1871 y el último del que se tiene registro del 1 de octubre de 1872. En total fueron 19 los informes de los cuales se hallan nueve con el puño y letra de Griffin en el Archivo Histórico de Antioquia (AHA, República/Regeneración. T. 2001, doc. 1, f. 26-31, 50-57, 73-84, 138-148, etc.), sin embargo, todos fueron publicados en el Boletín oficial del Estado Soberano. El primer informe se encuentra en: AHA, República/Regeneración. T. 2001, doc. 1, f. 26-31 y Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 10 de abril de 1871, n. 453, f. 331-332.

desde los 25 hasta los 95 y gastó un total de \$128,15 (ciento veintiocho pesos con quince centavos) en herramientas y \$426,92 ½ en el personal empleado. En las dos secciones restantes no se mencionó la proporción de peones, pero las cifras de gastos pueden ayudar a hacer una idea aproximada.

La Trocha tuvo un egreso de \$68,55 en herramientas y \$401,30 en lo devengado por los empleados. El gasto por empleados de esta sección es bastante similar a la del Bermejál por lo que puede suponerse que manejó un número equivalente de peones, aun cuando el gasto de herramienta fuera distinto, pues este último podía variar según daños en los instrumentos, naturaleza de los trabajos, pérdidas, etc.⁴²⁰ Por su parte, Manuel Lopera el encargado de la quebrada de “La loca” estaba pronto a empezar los trabajos, por ello solo había recibido \$46,80 para herramientas y \$43,87 ½ en gastos del personal.⁴²¹ Los costos del Presidio no aparecen en los informes de Griffin. El director de ese establecimiento era quien se ocupaba de la dirección de los caminos a su cargo y, en consecuencia, del reporte de gastos y suministro de herramientas, con algunas excepciones.⁴²²

A partir de estos datos se puede asegurar que el número de presidiarios en la obra era menor al de peones, pues de las cuatro secciones, tres utilizaban a estos últimos y dos de ellas poseían una cantidad similar o inclusive mayor de brazos que las disponibles en el Presidio. Esta circunstancia continuó vigente durante el primer año de construcción del camino. Entre más se avanzaron las obras, la cantidad de secciones se incrementaba y, con ellas, la cantidad

⁴²⁰ Un ejemplo de esto lo da el segundo informe de 1 de mayo, allí Griffin se quejaba de que algunas hachas se habían dañado debido a que eran falsificaciones de las “Collins”, que eran de mayor calidad. Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 8 de mayo de 1871, n. 461, f. 864.

⁴²¹ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 10 de abril de 1871, n. 453, f. 331-332.

⁴²² Por poner un caso, en el séptimo informe de Griffin, correspondiente a lo realizado en septiembre de 1871, se apuntaba un gasto de \$1040,60 por herramientas remitidas de la Escuela de Artes y Oficios y por 40 carretillas suministradas para el Presidio. Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, 30 de octubre de 1871, n. 494, f. 496.

de peones; sin embargo, durante el mismo periodo, el establecimiento penal se ocupó únicamente de la sección Camellón Nuevo e incluso, en abril de ese año, los presos se redujeron a la mitad debido a que fueron ocupados en la construcción del puente de Bocará, en otro punto del Estado⁴²³ (tabla 5).

Tabla 5. Clasificación de las secciones del Camino Carretero y los gastos mensuales del personal según Informes del Ingeniero para 1871

Sección	Sueldos: empleados y jornales en pesos y centavos	Observaciones
Primer informe (febrero – marzo)		
Trocha	\$401,30	De 25 a 95 peones
Camellón Nuevo	-	De 50 a 85 reclusos
Bermejál	\$426,92 ½	Peones
Quebrada “la Loca”	\$43,87 ½	Peones
Segundo informe (abril)		
Trocha	\$339,27 ½	Peones
Camellón nuevo	-	45 a 60 reclusos
Bermejál	\$1566,75	Peones
Arroyo (quebrada) “La loca”	\$113,45	Peones
Tercer informe (mayo)		
Trocha	\$452,17 ½	Peones
Camellón nuevo	-	(Presidarios) se movilizó parte de ellos al Puente de Bocará.
Camino Propio	\$1773,75	(Peones) Esta sección se dividía en otras tres con sus respectivos sobrestantes.
Arroyo “Tejar”	\$270	Peones
Cuarto informe (junio)		
Trocha	\$1639,57 ½	(Peones) Dos secciones.
Camellón nuevo	-	Presidarios
El Camino Propio	\$2749,75	(Peones) Dividida en siete secciones.
Puente del “Tejar”	\$417,92	Peones
Quinto informe (julio)		
Trocha	\$496,30	(Peones) Dos secciones.

⁴²³ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 8 de mayo de 1871, n. 461, f 863-864.

Camellón nuevo	-	Presidarios
El camino Propio	\$4085,80	Entre 25 a 30 peones por sección. Diez secciones.
Puente del “Tejar”	\$452,67 ½	Peones
Sexto informe (agosto)		
Trocha	\$1802,52 ½	(Peones) Dos secciones.
Camellón nuevo	-	Presidarios
Camino Propio	\$2672,52 ½	(Peones) Diez secciones
Puente el “Tejar”	\$1262,64.	Peones
Puente de “La loca”	\$262,02 ½	Peones
Séptimo informe (septiembre)		
Trocha	\$754,15	(Peones) Dos secciones.
Camellón nuevo	-	Presidarios
Camino Propio	\$3097,60	(Peones) Trece secciones
Puente “La loca”	\$361,02 ½	Peones
Octavo informe (octubre)		
Trocha	\$2221,39	(Peones) Dos secciones.
Camellón nuevo	-	Presidarios
Camino Propio	\$3456,82 ½	(Peones) Catorce secciones.
Puente “La loca”	\$354,40	Peones
La cortada de “La Bermejál”	\$224,80	Peones
Noveno informe (noviembre)		
Trocha	\$603,27 ½	(Peones) Dos secciones.
Camellón nuevo	-	Presidarios
Camino propio	\$2795,75	(Peones) Seis secciones.
Puente de “La loca”	\$145,15	Peones
Puente del ahorcado	\$145,52 ½	Peones
Cortada de la “Bermejál”	\$172,45	Peones
Puentes de madera	\$1156,80	Peones
Décimo informe (diciembre)		
Trocha	\$1839,79 ½	(Peones) Dos secciones.
Camellón nuevo	-	Presidarios
Camino Propio	\$2069,10	(Peones) Doce secciones.
Puente del “Ahorcado”	\$234,05	Peones
Cortada del “Bermejál”	\$81,70	Peones
Puente de Madera	\$393,57 ½	Peones

Elaboración propia. Fuente: Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 10 de abril de 1871, n. 453, f. 331-332; Lunes 8 de mayo de 1871, n. 461, f. 863-864; lunes 5 de junio de 1871, n. 468, f. 880-881; lunes 14 de agosto de 1871, n. 475, f. 417-418; martes 5 de septiembre de 1871, n. 479, f. 404-405; martes 3 de octubre de 1871, n. 487, f. 467-468; lunes 30 de octubre de 1871, 494, f. 496; lunes 27 de noviembre de 1871,

n. 500, f. 518-519; lunes 25 de diciembre de 1871, n. 504, f. 535-536.; lunes 29 de enero de 1872, n. 509, f. 27.⁴²⁴

En octubre de 1871 se decretó la ley 200 que dio vía libre para la creación de colonias penales. Esta norma no entró en vigencia sino hasta algo más de un año después. Por tal razón, durante 1872 el único establecimiento de castigo que funcionó en el Camino Carretero fue el Presidio. Al igual que el año anterior, este continuó sus trabajos regulares en la sección del Camellón Nuevo, con el hecho excepcional de que su fracción se movilizó a Islitas a recoger en dos ocasiones algunas cargas que llegaban por encomienda desde New York.⁴²⁵ Si se compara la importancia de éste establecimiento con el trabajo libre a lo largo del año, es posible reafirmar que fue secundaria, pues las fracciones con peones seguían en aumento y el número de obreros fue mayor que en el año anterior.

En los últimos meses de 1871, el número de peones en la obra sufrió una baja a causa de la migración de los trabajadores a sus sembradíos, pero esa situación comenzó a cambiar desde finales de enero de 1872, cuando retornaron a la empresa para retomar sus labores. En adelante, los progresos más notables se dieron en la sección de Camino Propio en la parte occidental de la vía. En ese lugar, el número de subsecciones llegó a un máximo de veintisiete para junio (tabla 6). Sin embargo, en julio los peones volvieron a escasear y el invierno a recrudecer, pero los buenos resultados que se habían obtenido fueron suficientes para que el 11 de ese mes, Pedro Justo Berrío realizara un viaje de ida y vuelta en coche hasta Girardota.⁴²⁶

⁴²⁴ Existen diversos errores en los informes publicados, la mayoría de ellos se debían a palabras o cifras; en muchos casos aparecían sumatorias con cantidades distintas a las ofrecidas en informes anteriores o con resultados que no coincidían. Griffin fue consciente de esto y comenzó a enviar correcciones de las publicaciones con erratas al director de la imprenta. Es preciso recordar que los informes estaban originalmente escritos a mano.

⁴²⁵ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 22 de julio de 1872, n. 534, f. 228.

⁴²⁶ Boletín Oficial del Estado Soberano e Antioquia, lunes 18 de noviembre de 1872, n. 551, f. 365.

Tabla 6. Clasificación de las secciones del Camino Carretero y los gastos mensuales del personal, según los informes del ingeniero entre enero y julio del año 1872

Sección	Sueldos: empleados y jornales en pesos y centavos	Observaciones
Undécimo y duodécimo informe (enero-febrero)		
Trocha	4822 77	(Peones) Dos secciones
Camellón nuevo	-	Presidarios
Camino Propio	6055 17 ½*	(Peones) Veintidós secciones
Puente del “Ahorcado”	508 40*	(Peones) Dos secciones
Puentes de madera	748 77 ½*	Peones
Decimotercer informe (marzo)		
Trocha	4162 22 ½	(Peones) Dos secciones
Presidio	-	Presidarios
Camino Propio	3543 62 ½	(Peones) Veintidós secciones
Puente de “La loca”	1213 17 ½	Peones
Puente del “Ahorcado”	887 97 ½	Peones
Puente de “Piedras Blancas”	114 80	Peones
Puentes de madera	314 90	Peones
Decimocuarto y decimoquinto informe (abril-mayo)		
Trocha**	670 40	(Peones) Dos secciones
Presidio	-	Presidarios
Camino Propio	10277 19 ½*	(Peones) Veintiséis secciones
Puente de “Piedras Blancas”	214 90	Peones
Puentes de madera	538 35	Peones
Decimosexto informe (junio)		
Trocha**	673 10	(Peones) Dos secciones
Presidio	-	Presidarios
Camino Propio	5188 76	(Peones) Veintisiete secciones
Puentes de madera	337 30*	(Peones)
Decimoséptimo-quinto y decimonoveno informe (julio-agosto-septiembre)		
Camino de herradura de la cordillera	20984 23 ½*	(Peones) Cuatro secciones
Presidio	-	Presidarios
Camino Propio	1386 92	(Peones) Veinticuatro secciones
Puente de “Piedras Blancas”	1020 97 ½*	Peones
Puentes provisionales de madera	953 82 ½*	Peones

*La información incluye otros gastos; **La información está incompleta. Elaboración propia. Fuente: Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 8 de abril de 1872, 519, f. 105-107; lunes 1 de junio de 1872, n. 528, f. 178; lunes 22 de julio de 1872, n. 534, f. 227-229; lunes 29 de julio de 1872, n. 535, f. 233-235; lunes 18 de noviembre de 1872, n. 551, f. 363-365.

Existe un vacío documental referente a los trabajos realizados en el Camino Carretero durante 1873. Las fuentes contienen escasa información y por tal circunstancia resulta imposible describir la marcha de los trabajos, como en los años precedentes; no obstante, es poco probable que las circunstancias cambiaran y lo más factible es sostener que durante ese año y los dos meses del siguiente, cuando se clausuró la obra, la relación cuantitativa entre presidiarios y peones fue la misma.

El 14 de febrero de 1874 se firmó el contrato para la construcción de una vía férrea que conectara Medellín y Puerto Berrío —Murillo— y el 19 del mismo se le informó a Griffin sobre el cese de actividades. Teniendo en cuenta que Cisneros se ausentó para realizar un viaje al exterior, se comprende que los trabajos en el Camino Carretero se pararon y, sin la presencia del ingeniero, las labores para el ferrocarril no iniciaron. A pesar de esto, el documento que suspendió la obra del Carretero sostenía que el Presidio continuaría con sus actividades en las secciones entre Copacabana y Barbosa.

En marzo y julio de ese año, dos secciones del Presidio ejecutaron tareas en parajes ubicados en el trayecto por donde pasaba el Camino Carretero. Una de ellas se encontraba situada en el Bermejál y contaba con 10 presidiarios. Allí, arregló y encasajó un camellón de 670 metros de extensión, también retiró derrumbes y reparó algunos daños que había dejado a su paso el invierno, desde el punto de Bermejál hasta Hatoviejo. Otra sección de 20 presidiarios se ubicó en Pedregal donde acamellonó 593 metros de camino con un ancho de 10 metros; además, reparó uno de los estribos del Puente de Copacabana y, para la fecha en

que se entregó el informe, permanecía en ese mismo punto ocupada en poner “nuevos chiqueros y otros preparativos” (tabla 7).⁴²⁷

Tabla 7. Labores realizadas en las secciones del Presidio entre marzo y julio de 1874

Departamento	Número de reos	Paraje o sección	Vía	Tareas
Centro	56	La Espadera	Medellín-Ríonegro	Apertura de camino, construcción de cañerías y puentes como el de Guayaquil, Bocará o Colombia.
Centro	10	Bermejál	Camino Carretero	Encascajado, limpieza de derrumbes y reparaciones de camellón y puentes
Centro	20	Pedregal	Camino Carretero	Acamellonado y reparación de puente de Copacabana
Centro	12	Barrio "Aná"	Quebrada Iguaná	Construcción de pretilas y murallas
Norte	12	San José	San José-Carolina	Desmante, banqueos, desagües.
Norte	12	Yarumal	Yarumal-Nerí	Construcción de camino con desagües y calzadas
Occidente	10	Urrao	Urrao-Chocó	Construcción de camino, haciéndole llenos, desagües y banqueos; construcción de puente sobre quebrada "Juntas" y local para reos.
Oriente	16	Vía Nare	Vía Nare	Reparación de camino y desagüe
Sur	20	Neira	Río Tapias	Construcción de estribos para puente, cargar piedra; construcción de canal para levantar murallas
Sopetrán	10	Loma del Tigre	San Jerónimo-Sopetrán	Reparación de camino en las quebradas "Los Cedros" y Cristoviejo"
Total	178			

⁴²⁷ Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 7 de septiembre de 1874, n. 651, f. 808-809.

Elaboración propia. Fuente: Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 7 de septiembre de 1874, n. 651, f. 808-809.

De estas consideraciones se puede sostener que los presidiarios ocupados en la sección del Camino Carretero ya habían terminado para marzo de 1874 sus trabajos en el Camellón Nuevo, observando que no se menciona ningún reo en esa sección. También, es posible sostener que estos realizaron las actividades acostumbradas y su número se asemejó al de una sección normal de peones. Por último, los treinta presidiarios que trabajaban en el trayecto para esta fecha equivalían al 16,8 % del total de los presidiarios del Estado. De otro modo, las fracciones empleadas en las secciones del Camino Carretero durante estos meses ocuparon un segundo lugar de importancia entre las obras realizadas por el Presidio, teniendo en cuenta que La Espadera era el lugar donde más presidiarios intervinieron. Sin embargo, aun con el cierre de la obra, los presos fueron requeridos en la conservación y adecuación de las actividades que se habían adelantado tanto para el paso de viajeros y comerciantes, así como la prestación del servicio de *wagons*.⁴²⁸

3.3. La Colonia Penal: régimen laboral y condiciones de trabajo

Desde la promulgación de la ley 200 de 1871 había pasado un año largo sin que la Colonia Penal entrara en funcionamiento. Sin embargo, las instalaciones físicas se

⁴²⁸ En agosto de 1871, Griffin proyectó la creación de un servicio de “carros” o *wagons* con funcionamiento en las fracciones iniciales del Carretero, donde había un mayor avance de los trabajos. Los *wagons* eran vehículos de llantas que debían ser conducido por un cochero y tirado por un par de bestias. Su servicio empezó a ser prestado a partir del 23 de agosto de 1872. Este hacía un recorrido que iba desde la capital hasta los pueblos de Copacabana y Girardota. El objetivo con ellos era transportar los efectos del Gobierno y la empresa, con la finalidad de reducir los costos de conducción de suministros de la capital a puntos más distantes en el Camino Carretero y viceversa; sin embargo, cuando estos no eran requeridos por el gobierno, las personas hicieron uso de ellos para viajar o para movilizar sus muebles, tablones, maquinarias, encomiendas, etc. El costo de llevar a una persona —dos niños menores de 10 años equivalían a un adulto— variaba de acuerdo al trayecto: de Medellín a Copacabana, 50 centavos; de Medellín a Girardota, un peso de ley; y de Copacabana a Girardota, 50 centavos. Ver: Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 25 de diciembre de 1871, n. 504, f. 536 y lunes 26 de agosto de 1872, n. 539, f. 272.

adelantaron bajo la responsabilidad de los sobrestantes del Camino Carretero, gracias a lo cual, el 21 de diciembre de 1872, por medio de un decreto, se estableció una Colonia Penal entre “Patiburrú y Magdalena, en los tambos y edificios construidos actualmente en aquellos parajes”,⁴²⁹ haciendo referencia a los edificios y tambos de la población de “La Magdalena” y la base de Balcázar.

Sin embargo, aquella providencia también estaba acompañada del cierre de la Casa de Reclusión; la cual, según esa disposición, dejaría de funcionar a partir del 10 de enero de 1873. La razón que la respaldó, de acuerdo con ese decreto, era que la mayor parte de los reos preferían sufrir la pena en el Presidio que en ese establecimiento, por lo que allí quedaron “sino reos ancianos y valetudinarios, y estos en número tan reducido que hace de poca utilidad la conservación de aquel establecimiento”.⁴³⁰

Apartados atrás, en esta monografía se hicieron algunos apuntes acerca del tema de la clausura de la Casa de Reclusión. En ese momento se argumentó que la causa se hallaba en los intereses económicos de los legisladores para terminar el Camino Carretero. Pese a ello, la razón que se expuso en el decreto referido señala un punto distinto el cual debe ser puesto en consideración.

De acuerdo con esa norma, los reos enfermos, ancianos, las mujeres “honestas”⁴³¹ y los que por otras disposiciones no pudieran ser llevados a la Colonia Penal serían enviados a la cárcel del circuito y al hospital público para pagar su condena. El 12 de enero, el director de la Casa de Reclusión debía entregar el edificio a “Christian Siebert, para la fundación de

⁴²⁹ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 13 de enero de 1873, n. 559, f. 9-10.

⁴³⁰ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 13 de enero de 1873, n. 559, f. 9.

⁴³¹ No se especifica a qué se refieren con “honestas”.

las Escuelas Normal y Modelo del Estado”,⁴³² así como remitir a los reos sobrantes al Inspector de Policía del Estado.⁴³³ Entre tanto se nombrarían como empleados de la Colonia Penal a un director, los custodios necesarios, un capellán y un médico que, además, officiaría como maestro.

Los primeros nombramientos se hicieron a través del decreto de 2 de enero de 1873,⁴³⁴ por el cual se contrató a Juan Manuel Villegas como director, Francisco Ángel como médico y ocho personas más como custodios (tabla 8). De estas cifras la más importante es la referente al número de custodios. Esa cantidad permite hacer un aproximado del número de reos que serían enviados inicialmente a la Colonia Penal. Si por cada quince reclusos debía haber un custodio,⁴³⁵ entonces existía un aproximado de 120 reclusos disponibles para llevarlos a ese establecimiento.

Tabla 8. Nombramientos de empleados de la Colonia Penal entre 1873 a 1876

Fecha	Cargo	Nombre	Observación
1873.01.02	Director	Villegas, Juan Manuel	-
1873.01.02	Médico	Ángel L., Francisco	-
1873.01.02	Custodio	Hallo, Vicente	-
1873.01.02	Custodio	Vélez, José Venancio	-
1873.01.02	Custodio	Zapata, Indalecio	-
1873.01.02	Custodio	Barrientos, José	-
1873.01.02	Custodio	Riaza, Ramón	-
1873.01.02	Custodio	Restrepo, Ildefonso	-

⁴³² Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 13 de enero de 1873, n. 559, f. 10.

⁴³³ “En virtud de las autorizaciones que la ley 200 del Estado concede al P.E. [presidente del Estado] se ha dispuesto cerrar la casa de reclusión que usted ha dirigido con inteligencia, honradez y laboriosidad y que los reos que aún han quedado en ese establecimiento le sean entregados al sr. Inspector de policía del Estado para que los destine conforme a las instrucciones que al efecto se le han admitido. El P.E. está plenamente satisfecho del cumplimiento de usted en sus deberes como director que ha sido de ese establecimiento y lo recomienda por tal conducta a la gratitud pública. Al hacerme partícipe de los sentimientos del P.E. tengo el honor de suscribirme de usted muy atento servidor. A. García”. AHA, República/Leyes y decretos. T. 1205, doc. 4, f. 109r-109v.

⁴³⁴ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 06 de enero de 1873, n. 558, f. 3.

⁴³⁵ Artículo 9º de la Ley 200 de 1871. Legislatura del Estado, *Leyes y decretos expedidos por el Estado Soberano de Antioquia en sus sesiones de 1871* (Medellín: Imprenta del Estado, 1872) 133.

1873.01.02	Custodio	Velázquez, José María	-
1873.01.02	Custodio	Upegui, Rafael	-
1873.01.04	Inspector de Policía de La Magdalena	Llano, Manuel María	-
1873.04.15	Inspector de Policía de La Magdalena	Villegas, Juan Manuel	El Inspector tomó una licencia y el Director lo reemplaza
1873.10.24	Inspector de Policía Suplente de La Magdalena	Greiff, Napoleón de	-
1874.12.10	Director	García, Gabriel	Para el periodo: 1 de enero al 31 de diciembre de 1875
1874.12.15	Médico	Escobar, Nereo	Para el periodo: 1 de enero al 31 de diciembre de 1875
1875.04.08	Custodios	Giraldo, Antonio María	-
1875.04.08	Custodios	Giraldo D., Joaquín	-
1875.12.01	Director	García, Gabriel	Para el periodo: 1 de enero al 31 de diciembre de 1876
1876.05.06	Capellán	Murillo, Ángel José	-
1876.05.06	Custodio	Suárez, Severino	-
1876.05.06	Custodio	Ortiz, Mariano	-
1876.06.13	Custodio	Carmona, Pío	
1876.06.13	Custodio	Parra, José	
1876.06.14	Custodio	Velázquez, José	
1876.07.06	Custodio	Upegui, Juan Bautista	
1876.07.06	Custodio	García, Isaías	

Elaboración propia. Fuente: Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 06 de enero de 1873, n. 558, f. 3; lunes 13 de enero de 1873, n. 559, f. 10; lunes 21 de abril de 1873, n. 572, f. 115; lunes 1 de diciembre de 1873, n. 610, f. 435; lunes 14 de noviembre de 1874, n. 664, f. 935; lunes 21 de diciembre de 1874, n. 665, f. 937; 10 de abril de 1875, n. 746, f. 318; sábado 10 de junio de 1876, n. 117, f. 469; martes 18 de julio de 1876, n. 144, f. 581-582.

Si efectivamente la cantidad de reclusos fue de 120, coincidiendo con la de custodios, entonces en la Casa de Reclusión no solo permanecían ancianos y valetudinarios, como se declaró en la documentación oficial; de haber sido ese el caso, los reos disponibles para enviar a la Colonia se habrían reducido a cero. En este sentido, la razón que se adujo en el

documento carece de precisión. Es bastante notorio que la administración intentó ocultar el hecho de que la tal institución sería clausurada por intereses económicos, más que por cualquier otro asunto.

En diciembre de 1872, el decreto para establecer la Colonia Penal entró en vigencia, pero solo hasta el 3 de enero de 1873 se enviaron los primeros reclusos⁴³⁶ y se contrataron empleados. No obstante, los edificios de la Magdalena y de la institución penal no se habían concluido. Por tal razón, el 20 de enero de 1873 el presidente del Estado le hizo llegar una nota —por medio de su secretario— al nuevo Director de la Colonia penal, Juan Manuel Villegas, en la que le impelió a concluir prontamente las instalaciones del establecimiento de castigo y también le manifestó las esperanzas que se depositaban en la colonia:

Confía el ciudadano presidente que esos trabajos marcharán muy bien, una vez que le es conocido el celo y actividad con que usted trabajará en ellos y que no evitará ninguna medida que pueda redundar beneficio de ese establecimiento, ya que tan buenos resultados se esperan de él.⁴³⁷

Es posible que la administración del Estado Soberano de Antioquia apresurara la creación de la Colonia debido a que el periodo presidencial de Pedro Justo Berrío estaba próximo a culminar. Y si se tiene en cuenta que los últimos meses del año y el primero del siguiente se caracterizaban por la escasez de brazos, se comprende por qué el gobierno envió

⁴³⁶ El 12 de enero de 1873 fue publicado un artículo en el periódico literario de corte conservador, *El Álbum*. Este fue firmado por J. J. Molina y en él se afirmaba que: “El 3 de este mes [enero] partió para Patiburrú la primera remesa de pobladores de la futura ciudad de Magdalena. Esa noticia ha causado una gran consternación en el círculo de los enemigos irreconciliables de la justicia, y el nombre de Patiburrú ha sido pronunciado en la semana como el más horrible espantajo para las mujeres divertidas que infestan la población [...] La nueva Magdalena, fundada por magdalenas arrepentidas, queda desde hoy registrada entre las poblaciones de Antioquia y será algún día una soberbia y riquísima ciudad. Sus orgullosos descendientes no vendrán de seguro a buscar en nuestros archivos públicos la historia de sus progenitores. Que sea de buen augurio el nombre que ha de llevar esa ciudad; que tenga la importancia del gran río de Colombia; y que sus pobladores se acuerden más de la segunda que de la primera época de la vida de aquella admirable mujer a quien se le perdonó todo por haber amado mucho”. *El Álbum* (Medellín), 12 de enero de 1873, n. 5, f. 40.

⁴³⁷ AHA, República/Leyes y decretos. T. 1205, doc. 4, f. 109v.

presos de manera temprana a un lugar donde no se contaba con las instalaciones propicias. Era necesario suministrar mano de obra a la empresa para avanzar la vía en lo posible y así, al culminar el mandato, Berrío podría mostrar a la población que una empresa tan costosa no había sido un fracaso. Sin embargo, los problemas que esto podía acarrear en la disciplina de los internos, quedó bajo la responsabilidad de los empleados de los establecimientos y de la capacidad de estos para sortear los inconvenientes.

3.3.1. Orden y Disciplina

Los encargados de mantener el orden en la Colonia Penal y en “La Magdalena” eran el Director y el Inspector de Policía. Al Director le concernían únicamente los asuntos relativos al establecimiento Penal, como velar por la disciplina, la seguridad de los reos y la realización de los trabajos. La primera persona en ocupar ese cargo fue Juan Manuel Villegas, el 2 de enero de 1873. Por su parte, Manuel María Llano fue nombrado como primer Inspector el 4 de enero de 1873 y, a diferencia del director, tenía jurisdicción sobre la totalidad de la población y sus inmediaciones, desde el paraje “San Francisco” —próximo a la colonia— hasta el margen del río Magdalena.⁴³⁸ El decreto de 4 de enero de 1873 asignó al Inspector las funciones de Corregidor,⁴³⁹ tales como aprehender reos, imponer multas, juzgar delitos y definir sentencias.

Pero fue el decreto de 16 de abril de 1873, “por el cual se organiza la inspectoría de policía de las Colonias Penales”,⁴⁴⁰ donde se aclararon algunos procedimientos. Así, cuando

⁴³⁸ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 13 de enero de 1873, n. 559, f. 10.

⁴³⁹ Según el artículo 76° de la Constitución del Estado Soberano de Antioquia, los pueblos con pocos habitantes u otras circunstancias excepcionales contarían con un Corregidor que tendría las funciones de alcalde y juez del distrito. Estado Soberano de Antioquia, *Constitución política del Estado Soberano de Antioquia de 1864* (Estado Soberano de Antioquia: Imprenta de Isidoro Isaza, 1865) 18.

⁴⁴⁰ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 21 de abril de 1873, n. 572, f. 115.

un delincuente bajo la jurisdicción del Inspector era sancionado con trabajos forzados debía ser remitido a una de las secciones del Camino Carretero, donde era entregado al sobrestante para su custodia. En el caso de un criminal sentenciado por él a reclusión, este debía pagar su condena en uno de los locales a cargo del director de la Colonia Penal.

Las funciones del inspector permiten observar cómo la disciplina penal se entremezcló con la productiva, pues los sobrestantes no solo dirigían y vigilaban a los peones, sino que cuando se les requirió, también debieron hacerlo con los reclusos. Este hecho no era una excepción en los métodos de organización, ya que los peones ejercieron las funciones de los custodios en algunas circunstancias. Al leer los artículos 5 y 6 del decreto precedente encontramos lo siguiente:

Art. 5. El sobrestante o encargado de una sección de trabajadores en que se hallare un reo cuya captura sea ordenada por el Inspector de policía tiene la obligación de ponerlo a disposición de este empleado con la custodia necesaria; Art. 6. En el caso del artículo anterior, los peones encargados de custodiar un reo devengarán el jornal ordinario por el tiempo de su comisión que se fijará por el Inspector de policía.⁴⁴¹

Lo anterior podía acarrear diversos problemas. Al disponer bajo la responsabilidad de un peón sin experiencia el cuidado de un reo, las posibilidades de escapar aumentaban; además se reducía la disciplina que requería la pena. Igualmente, era injusto con el peón, pues, si escapaba el reo, era posible que lo culparan de facilitar su fuga, lo que tenía consecuencias legales que iban de dos a cinco años de presidio,⁴⁴² y, aún peor, este podía llegar a ser asesinado en la huida.

⁴⁴¹ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 21 de abril de 1873, n. 572, f. 115.

⁴⁴² Artículo 311° del Código Penal. Legislatura del Estado, *Código penal del Estado Soberano de Antioquia de 1867* (Bogotá: Imprenta e Ortiz Malo, 1868) 47.

La división entre los empleos de director e inspector significó un adelanto para la estructura organizativa de la justicia en la Colonia Penal y la Magdalena; sin embargo, el decreto que se viene tratando fue la consecuencia de una licencia conferida a Manuel María Llano, primer Inspector de esos establecimientos, un día antes de la promulgación del citado decreto (15 de abril). Con ella se le concedió un permiso de treinta días para que abandonara el puesto de inspector, por lo que sus funciones quedaron a cargo del Director de la Colonia Penal⁴⁴³ a quien se le informó cuáles eran.⁴⁴⁴ Vale decir que esa decisión recargaba considerablemente los deberes del director. Es probable que, por esa razón, el 18 de abril, solo tres días después, el secretario de gobierno le haya solicitado a Villegas un informe de la marcha de la Colonia desde su creación, agregando que:

Usted comprenderá que el P.E. [presidente del Estado] ha puesto en mayor cuidado en la buena organización de esas Colonias, con tanto mayor razón cuanto que por su creación se suprimió la Casa de Reclusión. Que estaba regularmente establecida en el estado [...].⁴⁴⁵

Sobre el director estaba puesta la mirada del público y la administración, por lo que debía responder a sus expectativas. El reporte solicitado por el secretario fue remitido el 1 de mayo, pero este no se encuentra entre la documentación consultada. A pesar de eso, en una nota del 7 de mayo, el secretario expresó la buena recepción que había tenido el informe del director por parte del presidente del Estado:

El ciudadano presidente del estado se ha impuesto con satisfacción notable del contenido de su nota de 1 del corriente, n° 4, y por mi conducto da las gracias a usted por su celo e intereses en beneficio de la marcha de ese establecimiento. Él aguarda que

⁴⁴³ Después de esta decisión otros llegaron a ejercer el cargo de Inspector; pese a ello, por medio del decreto de 6 de septiembre de 1873 el Director de las Colonias Penales pasó a ser definitivamente el Inspector, aunque se le suministró un secretario. Es de resaltar que, si bien se unificaron las funciones, no sucedió lo mismo con los sueldos y el Director (ahora también Inspector) continuó devengando un sueldo de director. Ver: Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 8 de septiembre de 1873, n. 592, f. 286.

⁴⁴⁴ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 21 de abril de 1873, n. 572, f. 115.

⁴⁴⁵ AHA, República/Leyes y decretos. T. 1205, doc. 4, f. 114v.

su actividad y laboriosidad no decaerán y que con frecuencia seguirá informando sobre lo que se haga allí.⁴⁴⁶

Paradójicamente, aún con la asignación de actividades judiciales a empleados civiles, el reporte remitido por el director indicaba que todo había funcionado como se esperaba desde la creación de la Colonia Penal. Esa noticia era un logro a favor del gobierno de Pedro Justo Berrío, quien, en su “mensaje a la Legislatura del Estado Soberano de Antioquia” del 20 de Julio de 1873,⁴⁴⁷ se pronunció oficialmente y anunció la Colonia como un triunfo de su administración. Sin embargo, no se cuenta con información suficiente durante ese periodo y el resto del año como para describir o asegurar las palabras de los funcionarios y el mandatario.

3.3.1.1. El decreto de 18 de julio de 1874

El 18 de julio de 1874, durante el gobierno de Recaredo de Villa, se expidió el “decreto orgánico sobre los establecimientos de castigo” en el que se proporcionaron nuevas indicaciones sobre la aplicación de las penas, las funciones de los empleados, los reclusos y el régimen en la Colonia Penal. A través de ella se especificaron las medidas de disciplina que se seguirían en el establecimiento y se aumentó la rigurosidad en comparación con las disposiciones vigentes hasta ese momento.

Las clases a cargo del maestro de escuela se llevarían a cabo dos veces a la semana y tendrían una duración de dos horas⁴⁴⁸ y abarcarían temas como la obediencia a la Constitución, a las leyes, a la autoridad y a los derechos ajenos; así mismo se les enseñaría

⁴⁴⁶ AHA, República/Leyes y decretos. T. 1205, doc. 4, f. 115v

⁴⁴⁷ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 26 de agosto de 1873, n. 588, f. 249-256.

⁴⁴⁸ Artículo 26. Recaredo de Villa, *Decreto orgánico sobre los establecimientos de castigo*, Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 22 de junio de 1874, n. 641, f. 709.

sobre las ventajas de la moralidad y el trabajo como principios de justicia, bondad, utilidad y decencia.⁴⁴⁹ La ley también precisaba que la preparación de los alimentos y el aseo de los vestidos estarían a cargo de los presos, en caso de que el director lo encontrara conveniente.⁴⁵⁰ Algunos de estos temas ya fueron tratados en apartados anteriores; no obstante, esta norma incluyó otros procedimientos que debían tenerse en cuenta al momento de llevar a cabo las labores.

El decreto reguló los horarios y los procedimientos que debían adoptar los empleados cuando los reos tomaran sus alimentos. Las horas para el desayuno, el almuerzo, la cena y la merienda eran elegidas por el director, aunque era recomendable que coincidieran con los horarios de los peones empleados en la obra. Los custodios debían procurar el mayor cuidado durante estas pausas alimentarias para evitar posibles fugas; de manera que formaban una circunferencia y ubicaban en el centro a los reclusos, sin consentir que cualquiera de ellos la abandonara.⁴⁵¹ Así mismo, se tomaron las prevenciones necesarias al momento en que estos realizaban sus trabajos y cuando eran terminados.

Hasta ahora no se ha hablado de las tareas específicas que llevaron a cabo los reclusos, más allá de las fabriles y agrícolas, o el uso que se les dio en las exploraciones. Pero el decreto

⁴⁴⁹ “Art. 27. El Director de las Colonias y el de la escuela tendrán especial empeño en cultivar los sentimientos elevados de los reos del establecimiento, la dignidad personal, la justicia, la benevolencia, la tolerancia y la decencia en palabras y obras. Les harán entender los deberes que tienen de vivir sometidos a la Constitución y a las leyes; de respetar a las autoridades y de acatar los derechos ajenos: las ventajas de la moralidad y el trabajo, y la obligación no solo de no dañar a un tercero en su persona o bienes, sino de procurar su dicha y bienestar; les harán presentes las consecuencias perjudiciales del vicio y del crimen y los excitarán a la enmienda para que puedan ser algún día miembros útiles al Estado”. Recaredo de Villa, *Decreto orgánico sobre los establecimientos de castigo*, Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 22 de junio de 1874, n. 641, f. 709.

⁴⁵⁰ Art. 41 y 42. Recaredo de Villa, *Decreto orgánico sobre los establecimientos de castigo*, Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 22 de junio de 1874, n. 641, f. 710.

⁴⁵¹ Artículo 64. Recaredo de Villa, *Decreto orgánico sobre los establecimientos de castigo*, Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 22 de junio de 1874, n. 641, f. 711.

e 18 de julio permite dilucidar este tema. En su artículo 18°, se estableció que los reclusos serían empleados en:

1° En la construcción de las habitaciones que se requieran para los empleados y para los reos del establecimiento; 2° En el corte y aserrío de maderas; 3° En la construcción de canteras, minas de hulla u otras que se trabajen por cuenta del Estado; 5° En la plantación de árboles frutales, y en la siembra de granos, legumbres y demás vegetales propios para el sustento de los colonos; 6° En obras de higiene pública, como desecación de pantanos, tala de vegetación exuberante y remoción de cualquiera otra causa local de insalubridad; 7° En la mejora de los caminos y 8° En las demás obras, manufacturas y oficios del establecimiento, según el sexo y las actitudes de cada reo.⁴⁵²

Debe tenerse en cuenta que las actividades que se puntualizaron en este decreto, como las de aserrar maderas, construir minas, desecar pantanos, talar vegetación y mejorar caminos, probablemente ya se realizaban con anterioridad a su publicación. En este sentido, es posible afirmar que, durante la construcción del Camino Carretero y en adelante los reclusos participaron de forma activa, y no únicamente en actividades concernientes al establecimiento de edificios para la Colonia o para la población de la Magdalena.

Cuando estas labores se practicaban, el director distribuía a los reclusos en secciones, procurando situarlos a una distancia que facilitara su vigilancia.⁴⁵³ Las secciones eran organizadas de tal manera que los presos sospechosos de intenciones de fuga quedaran en un mismo grupo con los “más confiables”,⁴⁵⁴ quienes posiblemente los delatarían con tal de obtener beneficios.

⁴⁵² Artículo 18. Recaredo de Villa, *Decreto orgánico sobre los establecimientos de castigo*, Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 22 de junio de 1874, n. 641, f. 709.

⁴⁵³ Artículo 20. Recaredo de Villa, *Decreto orgánico sobre los establecimientos de castigo*, Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 22 de junio de 1874, n. 641, f. 709.

⁴⁵⁴ Artículo 62. Recaredo de Villa, *Decreto orgánico sobre los establecimientos de castigo*, Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 22 de junio de 1874, n. 641, f. 711.

Al final del día, los custodios pasaban lista e inspeccionaban el interior del edificio donde pernoctaban los reclusos. Estos hacían rondas por turnos a lo largo de la noche, de tal forma que siempre había uno de ellos en vela. Para evitar la salida de los reos durante este periodo se dejaba en las piezas o calabozos “los vasos necesarios para la limpieza”,⁴⁵⁵ haciendo referencia a las necesidades fisiológicas. Además el director estaba autorizado para poner prisiones a los reos más proclives a la huida.⁴⁵⁶

La correspondencia epistolar de los internos también era revisada por los empleados.⁴⁵⁷ De igual forma, estos últimos tenían prohibido vender o comprar mercancías a los presos y tampoco estaban autorizados para aceptar regalos de ellos o de sus familiares, introducir licores o tocar instrumentos musicales, aún en horas de descanso,⁴⁵⁸ de modo que se cortaran los posibles lazos afectivos entre unos y otros, y se conservara el principio de aislamiento como mecanismo para evitar la corrupción.

En suma, el documento que se viene tratando reforzó la formalización de los deberes que todos los empleados estaban en la obligación de seguir y profundizó en los procedimientos para conservar la disciplina dentro de los establecimientos de castigo. Todo esto ofrece información valiosa para comprender las condiciones en que se encontraban los reclusos de la Colonia Penal en La Magdalena; sin embargo, cuando la línea férrea cambió de dirección, y esta fue trasladada a Puerto Berrío, Cisneros reforzó las medidas y, por medio

⁴⁵⁵ Artículo 68. Recareado de Villa, *Decreto orgánico sobre los establecimientos de castigo*, Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 22 de junio de 1874, n. 641, f. 711.

⁴⁵⁶ Artículo 65-66. Recareado de Villa, *Decreto orgánico sobre los establecimientos de castigo*, Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 22 de junio de 1874, n. 641, f. 711.

⁴⁵⁷ Artículo 100. Recareado de Villa, *Decreto orgánico sobre los establecimientos de castigo*, Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 22 de junio de 1874, n. 641, f. 713.

⁴⁵⁸ Artículo 102, numerales 1, 2, 4 y 5. Recareado de Villa, *Decreto orgánico sobre los establecimientos de castigo*, Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 22 de junio de 1874, n. 641, f. 713.

del arrendamiento de los reclusos, oficializó la integración de estos en los trabajos del ferrocarril.

3.3.1.2. Contratación y régimen laboral en Puerto Berrío

La relación entre la Colonia y la vía férrea era ineludible para el gobierno, pues los reclusos eran de utilidad para la construcción. Ya se observó cómo el gobierno le suministró reos a Cisneros en su exploración de La Malena; sin embargo, hasta ese momento no existe información que permita saber si esa acción se realizó a través de un contrato formal o de una simple disposición del Estado dirigida al director de los establecimientos.

Tal situación cambió el 1 de julio de 1875, cuando se firmó un contrato por el cual la empresa del ferrocarril pudo utilizar a la Colonia Penal.⁴⁵⁹ Esto se hizo efectivo conforme el artículo 13, numeral 11, de la ley 200 que permitía dar el trabajo de los reclusos en arrendamiento para ser usados en obras públicas.⁴⁶⁰

El contrato facultaba a Cisneros para emplear a todos los reclusos que estuvieran saludables para trabajar a su servicio, “única y exclusivamente en los trabajos que se están ejecutando o que se ejecuten para la construcción del ferrocarril de Antioquia”.⁴⁶¹ Pero, en los casos en que estos fueran indispensables para “la construcción o composición de los tambos o edificios, siembra o recolección de cosechas o algún otro de carácter urgente”⁴⁶² el

⁴⁵⁹ Marco Aurelio Arango y José A. Céspedes, *Contrato relativo al trabajo de los reclusos en la Colonia penal*. Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 26 de julio de 1875, n. 810, f. 589; viernes 30 de julio de 1875, n. 813, f. 604.

⁴⁶⁰ Legislatura del Estado, *Leyes y decretos expedidos por el Estado Soberano de Antioquia en sus sesiones de 1871* (Medellín: Imprenta del Estado, 1872), 134.

⁴⁶¹ Marco Aurelio Arango y José A. Céspedes, *Contrato relativo al trabajo de los reclusos en la Colonia penal*. Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 26 de julio de 1875, n. 810, f. 589; viernes 30 de julio de 1875, n. 813, f. 604.

⁴⁶² Marco Aurelio Arango y José A. Céspedes, *Contrato relativo al trabajo de los reclusos en la Colonia penal*. Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 26 de julio de 1875, n. 810, f. 589; viernes 30 de julio de 1875, n. 813, f. 604.

director podría destinarlos a esos menesteres. El ingeniero pagaría 20 centavos por cada reo, liquidándolos cada tres meses e, inicialmente, el Poder Ejecutivo del Estado Soberano se encargaría de su alimentación y abrigo.⁴⁶³

También se estipularon las condiciones que deberían seguirse, de tal forma que la disciplina de los reclusos debía ser velada por los empleados del ferrocarril. De igual forma, las horas de trabajo no podrían ser mayores o menores a las que determinaba la ley penal y el arrendatario tenía prohibido castigar a los reclusos, aun en casos de insubordinación, correspondiendo esa facultad al director de la Colonia. El incumplimiento de las disposiciones señaladas, así como no dar trabajo suficiente a los reos o rescindir del acuerdo sin contar con los treinta días previstos implicaba incurrir en una falta, por lo que se cancelaría el contrato y se determinaría una multa que pagaría Cisneros.⁴⁶⁴

El contrato consolidó el papel de la Colonia Penal como parte de las obras del ferrocarril, y en adelante Cisneros tendría una gran influencia en las decisiones relacionadas con ese establecimiento, puntualmente, en su traslado y los trabajos que llevaría a cabo en Puerto Berrío. En ese lugar, los reclusos proporcionaron una ayuda significativa para la construcción de la primera sección del ferrocarril y aunque se desconocen las actividades exactas que se les asignaron, se pueden plantear hipótesis a partir de las labores análogas de

⁴⁶³ A pesar de que los alimentos de los reos nunca se especifican en las fuentes consultadas, es probable que fueran los mismos que se les proporcionó a los peones y, aún más, luego de que Cisneros se hiciera cargo de los reclusos, a partir del 30 de octubre de 1875. Desde el 8 de febrero de 1875 se comenzó a publicar en el Boletín Oficial el listado de raciones necesarias para alimentar a un peón, con el propósito de que empresarios hicieran ofertas para obtener el contrato de suministros. La alimentación de los peones, de acuerdo con el listado, consistió en: 1.10 puchas de maíz, 1/6 pucha frisol, 3/4 libra de dulce, 1 pastilla de chocolate, 0.20 libra de arroz, 0.13 libra de manteca, 0.31 de carne, 1.01 de sal. Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 8 febrero de 1875, n. 696, f. 120.

⁴⁶⁴ Marco Aurelio Arango y José A. Céspedes, *Contrato relativo al trabajo de los reclusos en la Colonia penal*. Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 26 de julio de 1875, n. 810, f. 589; viernes 30 de julio de 1875, n. 813, f. 604.

los peones. Este también es el caso de la organización a la que fueron sometidos los reclusos al momento de realizar una actividad determinada. Si bien no se tiene noticia de las instrucciones que Cisneros proveyó para poner en regla la disciplina de los reos —que, según el contrato de 1 de julio de 1875, estaba bajo la responsabilidad de los empleados del ferrocarril—, sí se cuenta con las disposiciones que dictó para los trabajos del peonaje.

El 2 de febrero de 1876, Cisneros elaboró el reglamento que en lo sucesivo regiría los trabajos del ferrocarril. Hasta ese momento no se había desarrollado un esquema bien preparado de las funciones y los deberes de los empleados y trabajadores en la empresa ferroviaria. Antes, George Butler Griffin había establecido una reglamentación para el Camino Carretero, pero las medidas instauradas por Cisneros eran más precisas y detalladas que las del ingeniero inglés. Griffin definió y jerarquizó los cargos de inspector, proveedor, sobrestante y peón;⁴⁶⁵ también enunció sus funciones, describió la organización por cuadrillas y determinó los registros que debían llevar los empleados de las herramientas utilizadas, las raciones suministradas y los trabajos realizados. A pesar de esto, no llegó a concretar lo que comprendía por disciplina o a definir en extenso los comportamientos precisos que debían guardar los peones en la empresa.

El decreto por medio del cual se organizaron los trabajos del Camino Carretero establecía en su artículo 3 que una de las ocupaciones del inspector era “hacer que todos los peones trabajen constantemente y despedir aquellos que no sean aptos para el servicio, o que no observen buena conducta [...]”.⁴⁶⁶ Si bien se determinó su deber, en ningún momento se

⁴⁶⁵ George B. Griffin, *Decreto organizando los trabajos del camino carretero*, 18 de julio de 1871 en: Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, viernes 28 de julio de 1871, n. 472, f. 405.

⁴⁶⁶ George B. Griffin, *Decreto organizando los trabajos del camino carretero*, 18 de julio de 1871 en: Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, viernes 28 de julio de 1871, n. 472, f. 405.

aclaró en qué consistía el no ser apto o qué significaba tener buena conducta por parte del peón. El reglamento reducía estos aspectos al simple hecho de trabajar y de cumplir con los horarios, pero incluso en esto último se presentaron serias dificultades.⁴⁶⁷ En sus artículos 7, 8 y 9 se anotaba que:

Art. 7° bajo ningún concepto se permitirá que los peones dejen de trabajar doce horas diarias, aunque sea con el pretexto de ponerlos a vigilar a otros peones; Art. 8° El trabajo empezará a las seis de la mañana y durará hasta las seis de la tarde; y no se permitirá que sea interrumpido por personas extrañas; Art. 9° Los sobrestantes asistirán precisamente la comida de los peones para hacerles guardar orden o impedir que pierdan más tiempo del necesario.⁴⁶⁸

En estos no se estipularon los momentos —entre las doce horas de trabajo continuo— en que se les permitía a los peones tomar sus alimentos, tampoco cuántas veces podían hacerlo, si era una actividad individual o, por el contrario, era realizada por todos los trabajadores al mismo tiempo. Sumado a lo anterior, Griffin no estableció multas ni conductos regulares que permitieran identificar los puntos que se consideraban como creadores de desorden, más allá de las circunstancias que impidieran la realización de sus obligaciones. La reglamentación creada por este ingeniero adolecía de vacíos formales que podían causar confusión y sus disposiciones dejaban abierto un vasto campo para la interpretación, inconvenientes que Cisneros supo subsanar.

Cuando Javier Cisneros implementó el reglamento para los trabajos del ferrocarril de Antioquia, jerarquizó y definió los cargos de los empleados. El superintendente se ocupaba

⁴⁶⁷ Conviene recordar las medidas que implementó Griffin para fijar horas y lugares de descanso, pagar jornales según el tercio del día trabajado y la determinación de una cantidad de reclusos que podría ser vigilada por un solo custodio. Todo ello para evitar que el tiempo se desperdiciara y proliferara la indisciplina. Ver el capítulo 3.2.2. Orden y disciplina de esta monografía.

⁴⁶⁸ George B. Griffin, *Decreto organizando los trabajos del camino carretero*, 18 de julio de 1871 en: Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, viernes 28 de julio de 1871, n. 472, f. 405.

de nombrar los capataces, otorgar permisos, aplicar sanciones⁴⁶⁹ y definir los salarios de los capataces, aunque debía contar con la aprobación del director general de la empresa; de igual modo, estaba al corriente de la cantidad de cuadrillas y de los peones que las conformaban, de los trabajos que ejecutaban y también, asignaba los lugares donde debían ubicarse cada una de ellas. Finalmente, estaba al tanto del suministro de raciones y herramientas; aunque esta tarea, propiamente dicho, quedaba a cargo del guarda-almacén.⁴⁷⁰

Por su parte, el capataz era el jefe directo de una brigada o cuadrilla. Él solicitaba las raciones y herramientas, y determinaba los salarios o jornales de cada peón, con la aprobación del superintendente y hasta un máximo de cincuenta centavos. Como encargado directo debía conocer el reglamento que cobijaba a los peones y hacérselo comprender. No podía alegar o discutir las órdenes que recibía y velaba por su cumplimiento. Si permitía que los peones perdieran tiempo, fuera por conversar entre ellos, por la presencia de un extraño o por cualquier otra razón, la culpa recaía sobre él. Entre sus responsabilidades se encontraban tareas como conservar aseados los edificios, vigilar que los peones permanecieran en su lugar de trabajo y mantenerlos en silencio y en el interior de sus dormitorios cuando se llegaba la hora de dormir; igualmente les correspondía informar las faltas de comportamiento de los trabajadores y “reducirlos a la obediencia” en caso de ser necesario. El reglamento no escatimó en las disposiciones disciplinarias a las que debían adaptarse los capataces:

⁴⁶⁹ Las sanciones eran impuestas por el superintendente, con previo informe del capataz. Estas se pagaban con dinero, con trabajo o con la expulsión de la empresa, de acuerdo a la falta y a su gravedad. Las solicitudes de los peones se hacían por medio del capataz, quien la comunicaba al superintendente; por su parte, las quejas debían presentarse directamente a este último y “en el caso de que este no los atendiere o no les hiciera justicia, acudirán al Director General”. Francisco Javier Cisneros, *Parte del reglamento dictado por el ingeniero civil Francisco J. Cisneros, para los trabajos del Ferrocarril de Antioquia*, Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, jueves 17 de febrero de 1876, n. 38, f. 152.

⁴⁷⁰ Francisco Javier Cisneros, *Parte del reglamento dictado por el ingeniero civil Francisco J. Cisneros, para los trabajos del Ferrocarril de Antioquia*, Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, jueves 17 de febrero de 1876, n. 38, f. 151-152.

Art. 29. El Capataz que oculte las faltas de sus peones, será castigado como si él mismo las hubiese cometido; art. 30. Todo Capataz cuidará de que reine entre sus peones la mayor disciplina, y pondrá a disposición de la autoridad a los que comentan faltas graves; art. 31. El Capataz de turno está obligado al aseo del edificio que habiten los peones en general, pudiendo hacerlo practicar con los peones de su cuadrilla; art. 32. Todo Capataz que sea llamado por el vigilante para prestarle auxilio tiene el deber de acudir, sobre todo si el llamamiento tiene por objeto reducir a algún peón a la obediencia; art. 33. Cuando algún Capataz tuviere que entregar peones de su cuadrilla a otro Capataz, operario o empleado, cuidará de advertir al peón o peones que deben prestar completa obediencia al Jefe bajo cuyas órdenes se les coloca accidentalmente; art. 34. Al toque de silencio por la noche, los capataces cuidarán de que cada uno de sus peones estén en su respectivo lugar. Si hallaren resistencia en alguno, su Capataz pedirá auxilio al vigilante; y si no bastare dará parte inmediata al Superintendente. Si no es necesario dar parte en seguida, siempre debe darlo en su oportunidad al informar sobre las novedades del día; art. 35. Se prohíben a los capataces las compras, ventas, cambios y en general, todo negocio de este género con sus peones; art. 36. Aunque el Reglamento de peones prohíbe (artículo 27 y 28) el juego, uso de licores y de armas, se recomienda de nuevo a los capataces vigilancia especial para impedir que se quebrante esos artículos.⁴⁷¹

Cada brigada o cuadrilla de peones estaba conformada por veinticinco hombres, un cocinero o cocinera y un ayudante o garitero. Los pagos se hacían quincenalmente. El reglamento dictaba un estricto orden de actividades, desde que salía el sol hasta que se ponía. El día comenzaba con una alarma que avisaba el desayuno, a las cinco de la madrugada. Cincuenta minutos después se escuchaba una segunda que indicaba el inicio de los trabajos. Si los peones no se encontraban a las seis en punto ejecutando las labores que se les había asignado, perdían el derecho a trabajar en ese primer tercio de la jornada laboral.

A las nueve de la mañana, una tercera alarma sonaba y los peones se preparaban para el almuerzo. A las diez menos diez minutos una cuarta señalaba el comienzo del segundo tercio de trabajo del día, que iba desde las diez de la mañana hasta las dos de la tarde, cuando se distribuía la comida. La tercera jornada era avisada por una nueva alarma. Esta comenzaba

⁴⁷¹ Francisco Javier Cisneros, *Parte del reglamento dictado por el ingeniero civil Francisco J. Cisneros, para los trabajos del Ferrocarril de Antioquia*, Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, jueves 17 de febrero de 1876, n. 38, f. 151.

a las tres de la tarde y finalizaba a las seis de la tarde, hora en que se servía la merienda. Durante las labores, los peones no podían entretenerse en conversaciones y los capataces debían estar atentos para impedirlo.⁴⁷² El día terminaba con una última alarma que avisaba a los trabajadores y demás empleados que debían estar en sus respectivos domicilios y en absoluto silencio (tabla 9).

Tabla 9. Horarios de trabajo en el Ferrocarril de Antioquia para 1876

Horas	Actividades
5:00:00 a. m.	Desayuno
6:00:00 a. m. – 9:00:00 a. m.	Primera jornada
9:00:00 a. m.	Almuerzo
10:00:00 a. m. – 2:00:00 p. m.	Segunda jornada
2:00:00 p. m.	Comida
3:00:00 p. m. - 6:00:00 p. m.	Tercera jornada
6:00:00 p. m.	Merienda
9:00:00 p. m.	Silencio absoluto

Elaboración propia. Fuente: Boletín Oficial del Estado Soberano e Antioquia, jueves 17 de febrero de 1876, n. 38, f. 151-152.

El incumplimiento de los horarios podía acarrear multas y sanciones. Si el peón no estaba presente en la hora designada, se le impedía trabajar un tercio de la jornada laboral y, además, se le pagaba solo un tercio de su salario. Cuando un peón trabajaba únicamente una tercera parte de la jornada diaria se le suministraba alimentación, pero no había retribución pecuniaria. En los casos en que el peón faltaba a toda la jornada de trabajo, se le imponía una multa equivalente a su salario. La reincidencia constante de cualquiera de las faltas implicaba el despido del trabajador, con excepción de los casos de enfermedad u otras excusas legítimas

⁴⁷² Art. 10. “El capataz impedirá que los peones se distraigan del trabajo conversando o de cualquier manera”. Francisco Javier Cisneros, *Parte del reglamento dictado por el ingeniero civil Francisco J. Cisneros, para los trabajos del Ferrocarril de Antioquia*, Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, jueves 17 de febrero de 1876, n. 38, f. 151.

y aceptables. En estos casos se enviaba al peón a la enfermería y era tratado, si su conducta había sido buena los medicamentos eran proporcionados por la empresa, en caso contrario, los gastos corrían por cuenta del peón.⁴⁷³

Los domingos y los festivos, los peones tenían la posibilidad de sufragar su alimentación⁴⁷⁴ trabajando un tercio de la jornada, de 6:00 a. m. a 9:00 a. m.; rehusarse a ello, traía como consecuencia, pagar una cantidad de cuarenta centavos por la comida. Si se compara esta cifra con el valor máximo de un salario (50 centavos), es evidente el costo desmedido de la ración diaria. Todo apunta a que era una situación premeditada y el objetivo de Cisneros era lograr que los peones trabajaran esos días, pues el peón antioqueño solía no hacerlo y esa circunstancia le había causado problemas constantes al ingeniero Griffin.

El comportamiento de los peones durante los trabajos, también estaba preceptuado bajo una estricta organización acorde, a lo que se ha definido como “principio de autoridad”.⁴⁷⁵ Ellos debían acatar todas las órdenes y mantener una actitud de “respeto” frente a los capataces. Empero, ninguna forma de asociación humana está exenta de la presencia

⁴⁷³ En el caso de los medicamentos y la asistencia médica, la empresa los suministraba sin costo únicamente a los peones que mostraban buena conducta y solo cuando la enfermedad no había sido contraída en circunstancias “extrañas a la empresa”. Como medida cautelar, el peón que ingresaba a la enfermería entregaba todas sus pertenencias al encargado, quien las registraba. En caso de fallecimiento, el empleado las entregaba a la autoridad competente para hacerlas llegar a los familiares.

⁴⁷⁴ La dieta de los peones constaba invariablemente de maíz, frijol, arroz, carne, panela y chocolate. Estos alimentos eran proporcionados por la empresa, con excepción de las situaciones referidas.

⁴⁷⁵ Resulta preciso considerar que la organización de los trabajos en el ferrocarril —de igual forma que en el Camino Carretero— no podía desarrollarse con base en la acción aislada, sino en la acción combinada de los individuos. Era una empresa que funcionaba a partir de los capitales invertidos y estaba administrada por los capitalistas, el Estado y la jerarquía de profesionales u obreros especializados que contaban con los conocimientos necesarios para planear y dirigir la obra. Sin embargo, era imposible llevarla a cabo sin una base de fuerza de trabajo organizada, que realizara las tareas indispensables para la construcción del ferrocarril. Este papel lo cumplieron los obreros asalariados y los reclusos. Pero, en la medida en que estos carecían del conocimiento necesario y no podían adquirirlo por intuición requerían de la dirección de los profesionales u obreros especializados. Esta condición ineludible implicó que la empresa funcionara bajo un “principio de autoridad”. Entendiendo este como la imposición de la voluntad de un o unos individuos sobre la de otros, en otras palabras, entendiéndolo como subordinación. La reglamentación de los trabajos fue la expresión de esta relación de autoridad y definió su desenvolvimiento. Federico Engels, *De la autoridad* (URSS: Moscú, 1955), 614.

del conflicto. Como respuesta, el reglamento dispuso distintos mecanismos para evitar o controlar estas situaciones: los trabajadores no podían consumir licores o poseer armas dentro de la empresa; tampoco se les permitía realizar ventas, compras o intercambios con los capataces o con cualquier superior. Asimismo, estaban prohibidos toda clase de juegos y, en determinadas circunstancias, los capataces tenían la autorización para reducir a un peón a la obediencia, aunque no se especificó de qué manera, o si para ello podían recurrir al uso de la fuerza. Para asegurar lo anterior, el incumplimiento de cualquiera de estas medidas conllevaba consecuencias que comprendían desde la expulsión inmediata de la empresa hasta sanciones de carácter penal.⁴⁷⁶

El modelo disciplinar que se practicó en el ferrocarril, a diferencia del utilizado por Griffin en el Camino Carretero, aumentó la extensión de la vigilancia y la jurisdicción que tenía la empresa sobre los peones. Abarcaba todos los aspectos de la convivencia y la vida cotidiana. Los trabajadores estaban bajo observación constante desde la madrugada hasta el anochecer; no podían parar sus actividades, conversar entre ellos durante los trabajos o recibir visitas de ningún extraño en los establecimientos;⁴⁷⁷ tampoco les estaba permitido ingresar en la cocina,⁴⁷⁸ dirigirse a los edificios durante las horas laborales ni visitar los dormitorios

⁴⁷⁶ En esa sociedad los juegos eran tenidos por agentes desmoralizadores, pues permitían el ocio y la vagancia; por lo demás, si a ellos se sumaba la apuesta, no solo podían generar holgazanería, sino también desencadenar conflictos. Ambas acciones estaban bajo jurisdicción del código penal. Por otra parte, cuando se presentaban riñas, disputas o turbaciones del orden, los implicados se ponían a la disposición de la autoridad competente —posiblemente el inspector de policía—.

⁴⁷⁷ “Art. 31° Se prohíbe recibir sin permiso del capataz visitas de personas extrañas al establecimiento”. Francisco Javier Cisneros, *Parte del reglamento dictado por el ingeniero civil Francisco J. Cisneros, para los trabajos del Ferrocarril de Antioquia*, Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, jueves 17 de febrero de 1876, n. 38, f. 152.

⁴⁷⁸ “Art. 30° Se prohíbe la entrada en la cocina a todo peón que no tenga ocupación en ella”. Francisco Javier Cisneros, *Parte del reglamento dictado por el ingeniero civil Francisco J. Cisneros, para los trabajos del Ferrocarril de Antioquia*, Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, jueves 17 de febrero de 1876, n. 38, f. 152.

de otros peones.⁴⁷⁹ Los edificios en Puerto Berrío estaban iluminados por dos grandes faroles. Estas eran las únicas luces que debían iluminar la noche, puesto que los peones no tenían autorización para tener iluminado el interior de sus dormitorios o para conversar luego de las nueve de la noche.⁴⁸⁰

En los edificios donde se estableció la empresa ferroviaria habría podido escribirse “Quien entra aquí, renuncia a toda autonomía”.⁴⁸¹ Las medidas implementadas por Cisneros tenían la finalidad de vigilar al peón para asegurarse de que este retribuyera de forma adecuada, la mercancía por la que le pagaban: su fuerza de trabajo. Su reglamentación era una viva expresión del principio de autoridad y racionalidad capitalista.

Cisneros era la personificación del capital invertido en el ferrocarril y como tal debía aprovechar al máximo la fuerza de trabajo que había adquirido a cambio de un jornal, pues “el tiempo durante el cual trabaja el obrero es el tiempo durante el que el capitalista “consume” la fuerza de trabajo que compró. Y el obrero que emplea para sí su tiempo disponible roba al capitalista”.⁴⁸² Las horas de alimento y reposo eran las únicas que permitían un relajamiento de la vigilancia: de 5:30 a. m. a 5:50 a. m. (veinte minutos);⁴⁸³ de

⁴⁷⁹ “Art. 29° Cada peón tendrá un lugar designado en el edificio que se les destine y no le será permitido ir al de ningún compañero ni cambiarlo por otro sin previo permiso de sus respectivos capataces [...] Art. 33° Se les prohíbe entrar en dicho edificio durante las horas de trabajo”. Francisco Javier Cisneros, *Parte del reglamento dictado por el ingeniero civil Francisco J. Cisneros, para los trabajos del Ferrocarril de Antioquia*, Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, jueves 17 de febrero de 1876, n. 38, f. 152.

⁴⁸⁰ “Art. 32° Se prohíbe a los peones tener luces en el edificio destinado para su habitación. Dos faroles grandes iluminarán la noche; art. 33° [...] El toque de silencio se dará a las 9 de la noche: los capataces cuidarán que a esa hora todos los peones se recojan y guarden silencio”. Francisco Javier Cisneros, *Parte del reglamento dictado por el ingeniero civil Francisco J. Cisneros, para los trabajos del Ferrocarril de Antioquia*, Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, jueves 17 de febrero de 1876, n. 38, f. 152.

⁴⁸¹ En el original: *Lasciate ogni autonomia, voi che entrate!* Engels, *De la autoridad* 615.

⁴⁸² Marx 179.

⁴⁸³ Si bien la hora de desayuno, almuerzo, comida y merienda iniciaban a las 5:00 a. m., 9:00 a. m., 2:00 p. m. y 6:00 p. m., respectivamente, la alimentación hace parte de una de las necesidades básicas y por lo tanto no puede interpretarse como tiempo de ocio. Aquí se hace un aproximado de media hora entre el inicio y el término de la ingesta.

9:30 a. m. a 9:50 a. m. (veinte minutos); de 2:30 p. m. a 2:50 p. m. (veinte minutos) y de 6:30 p. m. a 9:00 p. m. (dos horas con treinta minutos). De 1.440 minutos que conforman un día (24 horas), solo 210 minutos (3 horas con 30 minutos) les pertenecían a los peones. Esto quiere decir que con el contrato la empresa pretendía comprar el 85,4 % del tiempo de vida de un peón a lo largo de un día.

Durante la construcción del Camino Carretero, el Presidio fracasó en términos penales. Por consiguiente, es posible afirmar que la disciplina de este establecimiento de castigo fue semejante a la que regía el trabajo de los peones.⁴⁸⁴ Para la época del ferrocarril se puede establecer la misma semejanza; pero en este caso, la causa no fue el fracaso penal de la Colonia, sino al aumento de las medidas disciplinarias que debían cumplir los peones, y que llegaron a ser tan estrictas como las de los establecimientos de reclusión. Podría decirse que la reglamentación que Cisneros estableció para los peones, tuvo una gran influencia del régimen de la Colonia Penal. La jerarquía de empleados de la empresa no distaba de la estructura que se manejaba en esta. Las prohibiciones en cuanto al consumo de alcohol, las visitas, los intercambios, las horas de sueño, los horarios de trabajo, el uso de armas, la comunicación, los juegos, etc. eran casi las mismas —con la excepción de que el silencio para los peones no era absoluto—. El rigor de la vigilancia era constante tanto en el día como en la noche, y las sanciones podían llegar a ser coactivas para ambas formas de trabajo.⁴⁸⁵

⁴⁸⁴ Cuando se comparó la disciplina entre la organización del Presidio y la del peonaje se argumentó la semejanza entre ambas formas de trabajo, pues el carácter descentralizado de la institución penal no permitió que se cumplieran con las disposiciones disciplinarias dirigidas a la corrección moral de los presidiarios por lo que la preocupación fundamental fue su resultado productivo. Además, la organización del Presidio estaba jerarquizada de una forma semejante a la estructura de empleados del Camino Carretero. Las diferencias esenciales entre el peonaje y el presidio eran que, en este último, intervenía una relación de sumisión más fuerte, mediada por las armas, permanecían bajo constante vigilancia y su trabajo no se retribuía con salarios.

⁴⁸⁵ Los peones podían ser “reducidos” por sus capataces, posiblemente mediante procedimientos físicos. Los reclusos eran sancionados psicológicamente y físicamente. Si bien no eran golpeados —legalmente—, sí se les disminuía la alimentación hasta el punto de solo suministrarles pan y agua, una vez en el día.

El objetivo de Cisneros con la organización del trabajo era conseguir el mayor provecho de la “mercancía” comprada. En otros términos, que la fuerza de trabajo que se utilizaba en la construcción, tanto los empleados⁴⁸⁶ como los peones generaran la mayor cantidad de “plusvalía” posible. Para ahorrar tiempo —es decir, dinero— debía aumentar la eficacia en los trabajos.

Este mismo criterio debió aplicarse en la organización de las actividades que realizaban los internos. Es posible que las secciones de la Colonia Penal compartieran los horarios, los tiempos de comida y de descanso con los peones, considerando que sus labores se desarrollaban dentro de un mismo horario —6:00 a. m. a 6:00 p. m.— y la legislación aconsejaba que los presos tomaran sus alimentos en las horas habituales en que lo hacían los jornaleros.⁴⁸⁷ Lo anterior no se traduce en que estos se mezclaran en las labores, puesto que la comunicación entre unos y otros estaba completamente prohibida. Así lo manifestó el reglamento de los trabajos:

Art. 37° En virtud de la base 4°, artículo 13 de la ley 200 del Estado,⁴⁸⁸ sobre Colonias penales y de la condición 1°, artículo 7° del contrato celebrado por esta empresa con el Gobierno de dicho Estado,⁴⁸⁹ sobre arrendamiento del trabajo de los reclusos, se

⁴⁸⁶ Ya se observó cómo Cisneros se introdujo en la Malena para realizar una exploración y cómo, luego de terminarla, dio órdenes inmediatas a sus ayudantes para que iniciaran los trabajos sin perder el tiempo.

⁴⁸⁷ “Art. 38. Ya sea que la comida se suministre por contrato, ya sea que se haga preparar en común por los Directores, la hora en que debe tomarse en cada establecimiento será la misma para todos los reos. Los Directores señalarán esta hora, atendiendo a la dureza de los trabajos en que se ocupen los reos y a la mayor o menos facilidad que haya para preparar la comida, procurando acomodarse a la hora en que los jornales están acostumbrados a tomar el almuerzo y la comida”. Recaredo de Villa, *Decreto orgánico sobre los establecimientos de castigo*, Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 22 de junio de 1874, n. 641, f. 710.

⁴⁸⁸ Art° 13, numeral 4°: Que no se les permita comunicación con personas de fuera del establecimiento, sino en los casos y a la hora que determine en los reglamentos el Poder Ejecutivo, quien procurará al hacerlo que la comunicación no tenga lugar sino por graves motivos de necesidad o conveniencia”. Legislatura del Estado, *Leyes y decretos expedidos por el Estado Soberano de Antioquia en sus sesiones de 1871* (Medellín: Imprenta del Estado, 1872) 132.

⁴⁸⁹ “Art° 7, numeral 1°: Que la autoridad de los funcionarios que tienen intervención en el establecimiento, no pueda ser interrumpida, ni alterados el régimen y la disciplina establecidos en él”. Francisco J. Cisneros, *Contrato relativo a los trabajos de los reclusos de la Colonia penal*, Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, viernes 30 de julio de 1875, n. 813, f. 604.

prohíbe a los peones toda comunicación con dichos reclusos, sin permiso del Director de la Colonia penal o del custodio que haga sus veces.⁴⁹⁰

Aun con las semejanzas que se han planteado, no se puede perder de vista que los reclusos, además de la actividad productiva, debían cumplir con preceptos penales inamovibles. Y aún más importante, mientras los obreros trabajaban por elección, los reclusos lo hacían por imposición. Por tal motivo, los custodios llevaban armas, ya que siempre estaba abierta la posibilidad de que algunos de los internos decidieran evadir el castigo y se fugaran de la Colonia Penal. Cuando tal situación ocurría se desplegaban otras medidas de disciplina que se abordarán a continuación.

3.3.1.3. Transgresión de la disciplina: la fuga

Si bien pueden adjudicarse distintas razones a la evasión de un reo, desde la insubordinación, el temor o hasta el tedio, en última instancia esta se reducía a un acto de rebelión. La violación de la reclusión significaba un quebrantamiento a la base misma de la estructura de castigo, pues el confinamiento era la condición necesaria para practicar las medidas de corrección. De allí que, para hacerle frente a los casos de transgresión, el Estado haya desplegado un conjunto de mecanismos para evitar que sucediera y, en el caso de que ya se hubiera cruzado la línea, restablecer el encierro.

El Código Penal de 1867, en su artículo 131 establecía que a los condenados a reclusión que se fugaran se les agravaría la pena “con una quinta a una tercera parte más del tiempo”⁴⁹¹ al que estaban condenados, así mismo perderían la oportunidad de optar a la rebaja

⁴⁹⁰ Recaredo de Villa, *Decreto orgánico sobre los establecimientos de castigo*, Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 22 de junio de 1874, n. 641, f. 710.

⁴⁹¹ Legislatura del Estado, *Código penal del Estado Soberano de Antioquia de 1867* (Bogotá: Imprenta de Ortiz Malo, 1868) 24.

de pena y no se tendría en cuenta el tiempo que habían sufrido antes de la fuga.⁴⁹² Igualmente, como se observó antes, si el director del establecimiento tenía sospecha de que uno de ellos pretendía fugarse, estaba facultado para ponerle grilletes, doblar la vigilancia o ponerlo en una misma sección de trabajo, con un interno de confianza que lo delatara. Estas medidas eran preventivas y tenían el objeto de intimidar a los condenados para que no escaparan de los establecimientos.

Cuando se consumaba la evasión se recurría a otro tipo de medidas encaminadas a rastrear y atrapar al prófugo. Las fuentes pocas veces arrojan información detallada sobre los procedimientos para dar con un fugitivo. Estas generalmente se reducían a comunicar al público y a las demás instancias ejecutivas como el prefecto, los jefes municipales, el comandante general de la gendarmería, etc. sobre los datos del individuo en cuestión.

Para la Colonia Penal o la sección Camellón Nuevo del Camino Carretero, no se cuenta con información que permita describir las disposiciones que se tomaban cuando un reo huía. Sin embargo, un caso que ilustra estos procedimientos corresponde al de cuatro presidiarios que se fugaron el día 23 de abril de 1876 de la sección Doña María, aldeaña a Itagüí y La Estrella.⁴⁹³

Ese día a las 5 de la tarde los presidiarios Jesús Granados (o Lemus), Nicanor Montoya, José María Cardona (alias Lechero) y Pedro Avíncula Calle, de treinta, treinta y dos, treinta y cinco y treinta años respectivamente, asesinaron al custodio encargado del Presidio y en la fuga hirieron a otro que debía vigilarlos. Eran tres mulatos y uno blanco:

⁴⁹² Artículo 136 °. Legislatura del Estado, *Código penal del Estado Soberano de Antioquia de 1867* (Bogotá: Imprenta de Ortiz Malo, 1868) 24.

⁴⁹³ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, viernes 28 de abril de 1876, n. 88, f. 351-352.

ninguno de ellos sobrepasaba los 169 centímetros, pero a cambio, eran de constitución robusta y de aspecto intimidante.

Granados había nacido en San Juan de Marmato en el Estado del Cauca, pero residía como vecino en Remedios. Era un mulato de cabello crespo, de ojos pequeños y negros, de nariz chata, boca grande y tenía una cicatriz en la parte superior derecha de su pecho y algunas otras en el hombro. Por su parte, Montoya era un jornalero de color blanco y pelo ondeado. Residía en Heliconia y tenía una estatura aproximada de 1,69 de alto. Lo identificaban las cicatrices que surcaban su clavícula y omoplato derecho, como también la que se encontraba en la “sangradera” de su brazo del mismo lado. Los demás, Cardona y Calle, eran vecinos de Abejorral y Medellín respectivamente. Ambos practicaban el oficio de albañil; el primero era viudo y el otro casado. Cardona era de frente pequeña, de cejas pobladas, nariz aguileña y torcida y poseía una cicatriz en su dedo pulgar de la mano izquierda. Calle tenía ojos pardos encapotados, pelo indio y era imberbe. Dos cicatrices marcaban su espalda. Todos fueron definidos como católicos.⁴⁹⁴

En el informe del Director del Presidio, José María Caballero, se anotaron los hechos: cuatro presidiarios de los ocho que conformaban la sección habían asesinado a un custodio y herido a un segundo que estaban a su cargo. En consecuencia, tomó cartas en el asunto:

En el acto mismo he procedido a dictar las providencias del caso; y al efecto se ha dado cuenta inmediatamente a las autoridades de Itagüí y Estrella, para que procedan con la mayor actividad, a fin de obtener la captura de los reos y averiguar los hechos criminosos que han sido ejecutados.⁴⁹⁵

⁴⁹⁴ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, viernes 28 de abril de 1876, n. 88, f. 352.

⁴⁹⁵ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, viernes 28 de abril de 1876, n. 88, f. 351.

Al día siguiente, el secretario del Departamento de Fomento de esa época, Marco Aurelio Arango, envió una circular dirigida a los prefectos de los Departamentos del Norte, Sur, oriente y Sopetrán; así como a los jefes municipales de San Pedro y Entreríos y al jefe general de la gendarmería en la que informaba los hechos ocurridos. Con ella tenía la intención de procurar la captura de los prófugos, “restablecer la disciplina en el presidio, como para evitar los efectos del alarma que ha debido producir tan desastroso acontecimiento”.⁴⁹⁶

En respuesta el jefe general de la gendarmería hizo llegar un comunicado con fecha de 25 de abril en el que daba cuenta de las providencias que había dictado:

1° En la tarde de ese día se remitieron quince gendarmes a los pueblos de Heliconia y Evéjico en alcance de los tres reos prófugos que tomaron esa dirección, según informes. 2° Se hizo marchar otra comisión por la vía del Norte hasta el “Ladrillal” para prevenir a los vecinos de aquel punto e intimidarles que comunicasen a éste Despacho o a otra autoridad los informes que obtuvieran para la aprehensión de los delincuentes. 3° Antes de anoche a las tres de la mañana, marchó otra partida de gendarmes a “Granizales”, para ocultarse cerca de la casa de Pedro Advíncula Calle, inspeccionaran el punto y observasen los movimientos de la familia de éste. 4° Anoche, en avanzadas horas, se dirigió otra ronda cerca a la casa del referido Calle, para que permaneciera el día de hoy en expectativa, por haberse tenido informes que este reo se dirigía a su casa por la cordillera oriental. 5° En esta fecha salió para el “Cuchillón” una patrulla con el objeto de rondar todas las casas de ese barrio y adquirir noticias fidedignas, puesto que se asegura que por ese punto vieron a Calle en la tarde del día de ayer.⁴⁹⁷

La filiación de los reclusos —sus características fisiológicas únicas, información parental, residencial o señales particulares— era un mecanismo de control que mostraba su utilidad al momento de la contravención de las leyes. Como es notable en el informe del jefe general de la gendarmería, inicialmente se obtenía los datos disponibles y, a continuación, se

⁴⁹⁶ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, viernes 28 de abril de 1876, n. 88, f. 351.

⁴⁹⁷ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, viernes 28 de abril de 1876, n. 88, f. 351.

les buscaba en los puntos más lógicos donde podían acudir los presidiarios, como su hogar. Igualmente, se rastreaban las personas más cercanas a estos. En otros términos, se les ponía en inmediata vigilancia.

La rigurosidad con la que se trató la fuga de los cuatro presidiarios tenía el agravante de haber incluido violencia hacia los encargados de su custodia. Era un caso atípico que dejó traslucir los conflictos de poder⁴⁹⁸ que se manifestaron al interior del orden disciplinar. Eran dominados que aniquilaban a sus dominadores. Era el rechazo a la legitimidad del castigo y el ejercicio del poder de los individuos transgresores frente a las instituciones del Estado. En otras palabras, era una pérdida de la autoridad y del poder por parte del Estado, pero que debían ser recuperados y reestablecidos, como bien lo manifestó Marco Aurelio Arango en la circular antes referida.

El caso anterior no era común y la mayoría de las evasiones registradas de la Colonia Penal no incluyeron violencia por parte de los reclusos. La mayor parte de las fugas sucedieron cuando los reos eran trasladados de un lugar a otro o mientras realizaban sus trabajos en la Colonia Penal. Entre 1873 y 1876 se tiene conocimiento de seis fugas (tabla 10). Solo dos de ellas, la de Pedro Pérez y Juan de la Rosa Tamayo, sucedieron mientras estos eran conducidos hacia las Colonias Penales, los demás ejecutaron su huida estando ya en los establecimientos de castigo.

⁴⁹⁸ “El poder no es una cosa. El poder son relaciones entre individuos; una relación que consiste en que uno puede conducir la conducta del otro; determinar la conducta del otro. Determinada voluntariamente en función de una serie de objetivos que son suyos (del poder) [...] El poder es el ejercicio del gobierno en el sentido amplio del término. Se puede gobernar una sociedad, se puede gobernar un grupo, se puede gobernar una comunidad, una familia; se puede gobernar a alguien. Cuando digo gobernar a alguien es simplemente en el sentido de que se puede determinar su conducta en función de estrategias usando ciertas tácticas”. PeruculturalHD, “Michel Foucault entrevista en Universidad de Lovaina – 1981”, vídeo de Youtube, 15:48-16:30, publicado el 15 de enero de 2018, <https://www.youtube.com/watch?v=6wywfNNSjWM>.

Tabla 10. Filiación de reclusos fugados de la Colonia Penal entre 1873-1876

Fecha	Nombre	Edad	E. civil	Oficio	vecino	Motivo
1873.10.12	Barreneche, Carlos A.	25	So	Sastre	Amalfi	Fuga
1874.12.23	Pérez, Pedro	27	-	Jornalero	Medellín	Fuga
1874.12.31	Ocampo, Juan	20	So	Jornalero	Medellín	Fuga
1875.01.02	Toro, Rosendo	30	So	negociante	Copacabana	Fuga
1875.08.06	Tamayo, Juan de la Rosa	25	Co	Minero	Yarumal	Fuga
1876.12.12	Suárez, Liverio	30	Co	-	Rionegro	Fuga

So: soltero, Sa: soltera, Co: casado. Elaboración propia. Fuente: Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 3 de noviembre de 1873, n. 605, f. 387; lunes 19 de octubre de 1874, n. 657, f. 865-866; lunes 7 de diciembre de 1874, n. 663, f. 926; miércoles 20 de enero de 1875, n. 681, f. 63; viernes 8 de febrero de 1875, n. 696, f. 120; miércoles 1 de septiembre de 1875, n. 841, f. 936; sábado 16 de diciembre de 1876, n. 190, f. 765.

Las filiaciones por fuga también permiten extraer información valiosa como la edad de los reclusos, su oficio y su origen. Entre los seis casos encontrados, medió una edad promedio de 26 años y es notable que los oficios de los reclusos eran diversos. En su mayoría las profesiones eran de baja estima social y en el caso del minero y el negociante, es probable que se tratara de un mazamorrero y un tratante (pequeño comerciante), en vista de que sus nombres no figuran entre los más acaudalados de la época como por ejemplo algunos miembros de la familia de Greiff, Uribe, Vásquez, etc.

Finalmente, y a pesar de la distancia temporal que separa los registros de fuga, se observa que los reos provenían de distintos lugares del Estado Soberano. No obstante, la poca cantidad de los datos impide hacer una descripción más profunda de esas características, que en última instancia responden a la cuestión: ¿quiénes y cuántos eran los reclusos que se enviaron a la Colonia Penal? Si se desea resolver esta pregunta es importante acudir a otro tipo de documentos que ofrezcan información relacionada con los criminales.

3.3.2. Los reclusos en La Magdalena

Desde el 1 de enero de 1873, el secretario de gobierno, Abraham García, llevó un “copiador de oficios”⁴⁹⁹ donde registró la correspondencia procedente de su Departamento, de la Casa de Reclusión y del director de la Colonia Penal. Entre la múltiple información que se asentó en el libro se incluyeron notas referentes a algunos de los primeros presos que se enviaron a La Magdalena:

N. 5, enero 2

El P.E. [presidente del Estado], en vista de su nota, fecha de ayer, ha dispuesto que usted se sirva entregar al señor Juan Manuel Villegas los reclusos a que se refieren los dos cuadros adjuntos [de] su expresada nota oficial, para que los conduzca a las colonias penales, de [las] que dicho señor Villegas ha sido nombrado director por el P.E., en uso de las autorizaciones que a este concede la ley 200 del Estado. Los reclusos que por orden especiales han sido excusados de marchar a la colonia penal, continuarán en el establecimiento hasta nueva orden. Entretanto usted se servirá pasar una lista de ellos, con excepción de los que están en el hospital y con las demás notas de los cuadros que usted ha formado.

A. García.⁵⁰⁰

Los cuadros referidos en la nota oficial no se hallan en la documentación consultada y en los registros de Abraham García solo se anotaron las relaciones concernientes a unas pocas rebajas de pena que, con el pasar de los meses, se otorgaron a algunos de los presos que efectivamente pasaron por la Colonia Penal; entre ellos: José María Yepes, condenado a tres meses y cinco días, Marco Antonio Casas y Estefanía Giraldo con condenas de dos meses cinco días y dos meses dos días de reclusión respectivamente, etc.⁵⁰¹ Por lo tanto, se ignora la información precisa en cuanto a los lugares de procedencia de los reclusos, las cantidades y el sexo; de tal suerte que, para responder a estas incógnitas, se hace forzoso recurrir a otro

⁴⁹⁹ Un copiador de oficios era un libro donde se registraba la correspondencia y los oficios realizados en una institución y en un cargo determinado.

⁵⁰⁰ AHA, República/Leyes y decretos. T. 1205, doc. 4, f. 108v.

⁵⁰¹ AHA, República/Leyes y decretos. T. 1205, doc. 4, f. 113r.

tipo de fuentes: las gracias de rebaja de pena y los informes de altas y bajas de la Colonia Penal.

“La gracia de rebaja de pena” era un beneficio que otorgaba el Poder Ejecutivo en nombre del ciudadano presidente del Estado, como recompensa al buen comportamiento de los reos durante su estadía en el establecimiento de castigo. En el caso de la pena de presidio y reclusión podía llegar a eximirles hasta de la tercera parte de su sentencia. Esta “gracia” no se otorgaba en el caso de que el reo hubiera intentado fugarse, tampoco cuando las dos terceras partes del tiempo de condena sumaban un total inferior a un mes.⁵⁰² Abraham García registró en su “Copiador de oficios” varias relaciones de rebaja de pena, pero solo eran unas cuantas, frente a las que efectivamente se otorgaron y que aparecieron con cierta regularidad en el Boletín Oficial.⁵⁰³

A partir de estos documentos puede hacerse una caracterización de los presos que fueron remitidos a los establecimientos de castigo. En el caso del Presidio resulta inútil recurrir a las rebajas de pena para estudiar la fracción específica en que se le ocupó en los trabajos del Camino Carretero. Esto se debe a que no se hizo explícita la sección de procedencia de los reos beneficiados con la gracia. Sin embargo, la Colonia Penal era fija y los establecimientos de castigo sí se clasificaron en la información.

⁵⁰² Artículo 111°, 113° y 114° el Código Penal de 1867. Legislatura del Estado, *Código penal del Estado Soberano de Antioquia de 1867* (Bogotá: Imprenta e Ortiz Malo, 1868) 20.

⁵⁰³ “Las gracias de rebaja de pena” como documento histórico ofrecen una muy rica información. En ellas se señalaba el establecimiento de castigo donde el reo pagaba su condena, si se trataba del Presidio, la Casa de Reclusión —luego de enero de 1873 también aparecía como Colonia Penal—, la Cárcel y, con una mínima frecuencia, el Hospital. A continuación, se listaba los datos de los reos a los que se les había concedido la gracia: el día o el mes en que había sido otorgada, el nombre del reo —en muy pocas ocasiones se incluían los dos apellidos—, el tiempo de condena al que había sido sentenciado y el juez o la instancia que lo había juzgado y remitido al establecimiento de castigo. La información no siempre estaba completa.

Las rebajas de condena de la Colonia Penal comenzaron a ser publicadas a partir del 15 de marzo de 1873, cuando se condono la tercera parte de las sentencias de diez presos.⁵⁰⁴ En adelante se publicaron todos los meses del año, con excepción de junio y julio, aunque se conocen las cifras para este último mes.⁵⁰⁵ Según los datos suministrados por los registros de “gracia” de 1873, esta se le otorgó a un total de 142 reos, de los cuales 42 eran mujeres y 100 hombres (tabla 11).

Tabla 11. Clasificación por distritos y sexos de presos de la Colonia Penal a los que se otorgó rebaja de pena, desde marzo hasta diciembre de 1873⁵⁰⁶

Departamento	Circuito Judicial	Hombres	Mujeres	Totales
Centro	Belén	2		2
Centro	Departamento del Centro	1	2	3
Centro	Inspector de Policía del Estado	1	2	3
Centro	Jericó	1		1
Centro	Medellín	19	7	26
Centro	Santo Domingo	3		3
Oriente	Marinilla	1	1	2
Occidente	Antioquia	4		4
Norte	Amáfi	6		6
Norte	Santa Rosa	8		8
Sur	Abejorral	1		1
Sur	Aguadas	1	1	2
Sur	Departamento del Sur	1		1
Sur	Manizáles	3	3	6
Sur	Salamina	3		3
Sopetrán	Sopetrán	7	1	8
Sin especificar	Sin especificar	38	25	63
Suma	Todos los Distritos	100	42	142

⁵⁰⁴ Al comparar algunos de los nombres que se registraron en la libreta de Abraham García se encuentra que todos coinciden con los publicados en el Boletín Oficial, aunque en este último aparece un número mayor de reos. Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 5 de mayo de 1873, n. 574, f. 130 y AHA, República/Leyes y decretos. T. 1205, doc. 4, f. 113r-116v.

⁵⁰⁵ Las cantidades de julio se conocen, puesto que existe otro tipo de fuente que incluyó esa información: las relaciones de altas y bajas de la Colonia Penal. De ellas se habla más adelante.

⁵⁰⁶ Exceptuando junio y julio que nunca fueron publicados.

Elaboración propia. Fuente: Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 5 de mayo de 1873, n. 574, f. 130-131; lunes 12 de mayo de 1873, n. 575, f. 139-140; lunes 16 de junio de 1873, n. 579, f. 171; jueves 28 de agosto de 1873, n. 589, f. 264; lunes 8 de septiembre de 1873, n. 592, f. 360; martes 7 de octubre de 1873, n. 601, f. 383; jueves 27 de noviembre de 1873, n. 609, f. 428; lunes 1 de diciembre de 1873, n. 610, f. 440; lunes 29 de diciembre de 1873, n. 616, f. 486-487; lunes 9 de febrero de 1874, n. 546, f. 622.

Los reclusos provenían de los departamentos del Centro, del Sur, del Norte, del Oriente, de Occidente y de Sopetrán, en otras palabras, de todas partes del Estado.⁵⁰⁷ No obstante, de los 142 datos recopilados en la tabla 11, solo 79 de ellos especificaban la procedencia de los reos. Por procedencia debe entenderse el lugar donde fueron juzgados los delincuentes. Por ejemplo, en el circuito de Medellín las instancias que determinaban la sentencia eran el Jefe Municipal, los jueces 1° y 2° del circuito del crimen, el inspector de policía o el prefecto. Ellos juzgaban los asuntos criminales de Medellín, Amagá, Córdas, Copacabana, Eliconia, Envigado, La Estrella, Fredonia, Girardota, Itagüí, San Pedro y Titiribí. La división judicial se definió de acuerdo a la ley 199 de 1871 “sobre división territorial del Estado”, y lo hizo de la manera siguiente:

Capítulo 2°. División Judicial

Art. 8° Para los efectos judiciales se divide el territorio del Estado en los Circuitos siguientes: 1° El de *Abejorral*, compuesto de los distritos de Abejorral que será su cabecera; Aguadas, Mesopotamia, Pensilvania y Sonsón; 2° El de *Amalfi*, compuesto de los distritos de Amalfi, que será su cabecera, Remedios y Zaragoza; 3° El de *Antioquia*, compuesto de los distritos de Antioquia, que será su cabecera, Anzá, Buriticá, Cañasgordas, Frontino, Giraldo, Ituango y Urrao; 4° El de *Jericó*, compuesto de los distritos de Jericó, que será su cabecera, Ándes, Bolívar Concordia, Nueva Caramante, Támesis y Valparaiso; 5° El de *Manizáles*, compuesto de los distritos de Manizáles, que será su cabecera y Neira; 6° El de *Marinilla*, compuesto de los distritos de Marinilla, que será su cabecera, Canoas, Carmen, Cocorná, Guatapé, Nare, Peñol, San Carlos, San Rafael, Santuario y Váhos; 7° El de *Medellín* compuesto por los distritos de Medellín, que será su cabecera, Amagá, Córdas, Copacabana, Eliconia, Envigado, Estrella, Fredonia, Girardota, Itagüí, San Pedro y Titiribí; 8° El de *Rionegro*, compuesto por Rionegro, que será su cabecera, Ceja, Guarne, Retiro, Santa Bárbara y San Vicente; 9° El de *Salamina*, compuesto de los distritos de Salamina, que será su cabecera, Aranzazu, Filadelfia y Pácora; 10° El de *Santa Rosa*, compuesto de los distritos de Santa Rosa, que

⁵⁰⁷ La división territorial y política que se utilizó para la tabla 11 está basada en la ley 199 de 1871 “sobre división territorial del Estado. Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, miércoles 25 de octubre de 1871, n. 493, f. 489.

será su cabecera, Angostura, Anorí, Cáeres, Campamento, Carolina, Don Matías, Entreríos, Higuera, San Andrés, Yarumal y Zea; 11° El de *Santo Domingo*, compuesto de los distritos de Santo Domingo, que será su cabecera, Barbosa, Concepción y Yolombó; 12° El de *Sopetrán*, compuesto de los distritos de Sopetrán, que será su cabecera, Belmira, Evéjico, Liborina, Sabanalarga, San Jerónimo y Sucre.⁵⁰⁸

Con excepción de las pocas filiaciones, las “gracias” por rebajas de pena son las únicas entre la documentación consultada que ofrecen un aproximado de los lugares de procedencia de los reclusos. Sin embargo, las cantidades que brindan solamente cubren a una parte de los presos que obtenían su libertad. Mensualmente, se les daba de “baja”⁵⁰⁹ a una cantidad determinada de presos; de ellas las rebajas de pena no equivalían al total, pues estos también cesaban de pagar su condena por cumplimiento de la pena o defunción, y en otras ocasiones por traslado.

Los directores de cada establecimiento de castigo debían llevar un libro de registro de altas y bajas de la institución a su cargo, algunas veces estos eran publicados en el Boletín Oficial del Estado. Este es el caso de las registradas en la Colonia Penal entre julio y diciembre de 1873.⁵¹⁰ Si la información que estas suministran se analizan en conjunto con las cifras obtenidas de las rebajas de pena, se obtienen tres resultados iniciales: en promedio, durante este año 20 reos abandonaron la colonia penal por mes. El índice de mortalidad fue de 9,03 %, es decir que por cada 19 reos murió 1 de ellos, lo que es una cifra realmente alta y por último, la mayor parte de las salidas del establecimiento se dieron por rebaja de pena (87 %) y solo un pequeño porcentaje por cumplimiento total de ella (3,97 %), lo que podría

⁵⁰⁸ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, miércoles 25 de octubre de 1871, n. 493, f. 489.

⁵⁰⁹ Darles salida del establecimiento de castigo.

⁵¹⁰ Las Bajas y Altas se hacían mensualmente. En ellas se especificaron las cantidades de reos existente en el mes anterior, las altas —llegada de nuevos reos— y las bajas —por fallecimiento, traslado, rebaja o cumplimiento de la totalidad de la condena—. La información concluía con un total de las existencias que restaban.

traducirse en un cumplimiento efectivo de la disciplina en tanto que, para acceder al beneficio de rebaja, era requisito conservar un buen comportamiento⁵¹¹ (tabla 12).

Tabla 12. Cantidad de bajas entre marzo y diciembre de 1873 en la Colonia Penal de La Magdalena⁵¹²

Mes	Por rebaja de pena	Por Fallecimiento	Por cumplimiento del total de la condena	Total
Marzo	10	-	-	10
Abril	7	-	-	7
Mayo	14	-	-	14
Julio	14	2	1	17
Agosto*	28	2	-	30
Septiembre*	11	3	-	14

⁵¹¹ “Art. 55. Son circunstancias que recomiendan a los reos para obtener una rebaja de pena mayor o menos de la pena que se les hubiere impuesto, las siguientes: 1° Ejecutar con más prontitud y perfección que los demás los trabajos a que fueren destinados; 2° La mayor o menos sumisión con que obedezcan las órdenes del Director y de los capataces y Custodios; 3° La mayor o menor puntualidad en la observancia de todas las reglas de disciplina del establecimiento; 4° La de ser más o menos cuidadosos de los vestidos, herramientas y demás objetos que suministre el Estado; 5° La de velar en que los demás reos cumplan con sus deberes ejecutando puntualmente sus tareas, dando al efecto al Director, Capataces o Custodios avisos oportunos; 6° La de velar en la seguridad de los demás reos, dando cuenta de las tentativas de fuga que lleguen a noticia del reo en el acto que lo sepa, o impidiéndolo por sí, si no tuviere tiempo de avisar antes y 7° La de dar en igualdad de circunstancias, mayores utilidades con su trabajo al Tesoro del Estado, o evitar mayores gastos”. Recaredo de Villa, *Decreto orgánico sobre los establecimientos de castigo*, Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 22 de junio de 1874, n. 641, f. 711.

⁵¹² Entre las cifras de las rebajas de pena (R.P.) y las cifras de altas y bajas (A.B.) existen varias inconsistencias. Mientras que los cuadros de rebajas de pena muestran determinadas cantidades de “gracias” concedidas, las altas y bajas apuntan cifras diferentes. A continuación, se señalan las erratas. Agosto: R.P. (12), A.B. (28); septiembre: R.P. (14), A.B. (12); octubre: R.P. (20), A.B. (27) y noviembre R.P. (30), A.B. (22). En la tabla 12 se decidió mantener los datos de A.B., de no ser así las cifras en cuanto a defunciones, cumplimiento de pena y los totales no habrían coincidido. Se puede especular la razón de estas inconsistencias, desde indolencia de los funcionarios hasta ocultamiento de muerte de reos, pero hacerlo sin una fuente fidedigna carece de todo sentido. Por lo antes dicho debe tenerse en cuenta tres indicaciones: 1° cuando se han planteado conclusiones a partir de “rebajas de pena” ha sido esencialmente porque incluyen datos sobre los lugares de procedencia de los presos, información que no ofrecen las A.B.; además, las R. P. se publicaron con más regularidad y de forma más temprana que las A.B.; 2° Las A.B. contienen información más completa que las rebajas de pena en cuanto a existencias y movimientos de reos, de allí que se privilegien como en el caso de la tabla 12; 3° A pesar de los inconvenientes estadísticos se persiste en hacer uso de estas fuentes, pues muestran tendencias y aproximaciones.

Octubre*	27	4	1	32
Noviembre*	22	5	5	32
Diciembre	21	-	-	21
Total	154	16	7	177

*inconsistencia en la información. Elaboración propia. Fuente: Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 5 de mayo de 1873, n. 574, f. 130-131; lunes 12 de mayo de 1873, n. 575, f. 139-140; lunes 16 de junio de 1873, n. 579, f. 171; jueves 28 de agosto de 1873, n. 589, f. 264; lunes 8 de septiembre de 1873, n. 592, f. 360; martes 7 de octubre de 1873, n. 601, f. 383; lunes 3 de noviembre de 1873, n. 605, f. 389; jueves 27 de noviembre de 1873, n. 609, f. 428, 430; lunes 1 de diciembre de 1873, n. 610, f. 440; lunes 29 de diciembre de 1873, n. 616, f. 486-487; lunes 26 de enero de 1874, n. 620, f. 524; lunes 9 de febrero de 1874, n. 622, f. 546.

Según el número de custodios que se contrató inicialmente, en la Colonia Penal existían aproximadamente 120 reos. Una cantidad menor al número de bajas (177) que se registraron a lo largo de 1873. Esto quiere decir que, al finalizar el año, era probable que los reos hubieran sido completamente renovados y que la totalidad de los enviados inicialmente a este lugar, ya hubieran obtenido su libertad.

Para asegurar la cifra anterior (120 reclusos), se hizo una aproximación lógica de la cantidad de reos en relación con el número de custodios. No obstante, las altas y bajas también incluyeron información sobre la existencia de reos en el establecimiento penal. Al observar estos registros, entre junio y diciembre de 1873, se confirma la conjetura. El promedio mensual del total de reos en ese establecimiento de castigo fue de 103,5 de los que 64,5 correspondía a la cantidad de hombres y 39 de mujeres (tabla 13), lo que a su vez se puede traducir en que las cifras de custodios encargados de la seguridad de los presos variaron entre 6 y 8.

Tabla 13. Clasificación de la existencia de reos según su sexo entre junio y diciembre de 1873 en la Colonia Penal de La Magdalena

Meses	Existencia en la Colonia Penal		Total
	Hombres	Mujeres	
Junio	64	39	103
Julio	76	42	118
Agosto	70	46	116
Septiembre	73	43	116
Octubre	64	36	100
Noviembre	53	34	87
Diciembre	52	33	85
Total			725

Elaboración propia. Fuente: Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, jueves 28 de agosto de 1873, n. 589, f.264; lunes 3 de noviembre de 1873, n. 605, f. 389; lunes 26 de enero de 1874, n. 620, f. 524; jueves 26 de febrero de 1875, n. 712, f. 183.

Sin embargo, la cantidad de reclusos pudo ser mayor. Durante este año, entre agosto y diciembre, la Secretaría de Hacienda y Fomento publicó sus “Relaciones de Caja del Tesoro”. Estas proporcionan información de los gastos relacionados con el establecimiento penal (tabla 14), como manutención de los reclusos, herramientas enviadas, víveres, alimentos y otros elementos como tabaco, yunques, medicamentos y cacao. Los sueldos de empleados también se contaron entre los anteriores costos. Al revisarlos llama la atención que se hayan mencionado gastos por custodios encargados de cuidar a los reclusos existentes en la cárcel de Medellín; sumadas las raciones para esos reclusos.

Tabla 14. Gastos de Caja de la Administración del Tesoro concernientes a la Colonia**Penal en 1873**

Relación del Tesoro	Asunto	Gastos
Sep. 20-26	Gastos reclusos existentes en la cárcel de Medellín en agosto	\$111,60
Sep. 20-26	Cuatro custodios existentes en la cárcel de Medellín en septiembre	\$67,97 ½
Oct. 4-10	Inspectoría de la Magdalena en agosto y el 12 de septiembre	\$62,55
Oct. 11-14	Ocho arrobas de cacao molido suministrado a las colonias penales	\$60,08
Oct. 15-20	Valor de efectos de mercancías, medicamentos y yunque, tomados para las Colonias penales y sumados otros gastos varios	\$397,82 ½
Nov. 01-07	Sueldo de custodios de reclusos existentes en la cárcel de Medellín en octubre	\$63,97 ½
Nov. 08-14	Sueldo de los empleados de las colonias penales	\$350,42 ½
Nov. 15-21	Raciones de reclusos existentes en la cárcel de Medellín, en octubre	\$127,95
Nov. 15-21	Tres chapas grandes construidas en la Escuela de Artes y Oficios para las colonias penales y otros gastos	\$1158,55
Nov. 22-28	Valor de una carga de tabaco comprada para remitir a las Colonias penales	\$40,00
Nov. 29-Dic 05	Valor de algunas piezas de herramientas y útiles suministrados por Alonso Ángel para las Colonias penales, en noviembre	\$44,90
Dic 06-12	Sueldo de custodios de reclusos existentes en la cárcel de Medellín	\$64,00
Dic 13-19	Sueldo de los empleados de las colonias penales en octubre	\$351,65

Dic 13-19	Raciones de los reclusos existentes en la cárcel de Medellín	\$80,25
Dic 20-29	Sueldo de los empleados de las colonias penales en noviembre	\$355,07 ½
Dic 20-29	Valor de cuatro tazas de loza para el servicio de las Colonias penales y valor de la conducción del presbítero José de Jesús Franco, Capellán de las mismas, al Hospital de Medellín y de medicamentos que allí se le suministraron; valor de tres reses que se remitieron al mismo establecimiento y de su conducción hasta allí	\$104,60

Elaboración propia. Fuente: lunes 20 de septiembre de 1873, n. 598, f. 333-335; lunes 13 de octubre de 1873, n. 602, f. 367; lunes 20 de octubre de 1873, n. 603, f. 373; lunes 27 de octubre de 1873, n. 604, f. 381-382; lunes 17 de noviembre de 1873, n. 607, f. 414; lunes 1 de diciembre de 1873, n. 610, f. 439; miércoles 10 de diciembre de 1873, n. 612, f. 455; lunes 15 de diciembre de 1873, n. 613, f. 464; lunes 22 de diciembre de 1873, n. 614, f. 455; lunes 29 de diciembre de 1873, n. 616, f. 455; lunes 12 de enero de 1874, n. 618, f. 505.

Los reos condenados a reclusión tenían que esperar en la cárcel mientras eran conducidos a la Colonia Penal. Sin embargo, todo apunta a que la estadía de reclusos en Medellín llegó a ser un fenómeno problemático para la administración. Al confirmar el número de custodios dados en la relación del tesoro entre el 20 y el 26 de septiembre de 1873, se encuentra que había por lo menos 4; cantidad correspondiente a unos 60 reclusos. Por lo que, en algunas ocasiones, se conservó en la cárcel un número de presos casi equivalente a la mitad del total de los que pagaban su condena en la Colonia Penal, si se compara, por ejemplo, con los 116 que existían para ese mismo mes (tabla 13).

Parece que esta fue una situación constante durante la existencia del establecimiento, pues el 13 de marzo de 1876, el prefecto del departamento, Mauricio Cárdenas, informó al secretario de hacienda que algo más de cincuenta reos permanecían en la cárcel de

Medellín.⁵¹³ Es probable que la distancia entre la Colonia y el centro del Estado coadyuvara a que se haya limitado el traslado de cantidades significativas de reclusos.

Para 1873, puede afirmarse que la creación de la Colonia Penal acrecentó la participación de fuerza de trabajo carcelaria en el Camino Carretero; pese a ello, las cantidades de reclusos en estos establecimientos —103,5 al mes—, aun sumándole las del Presidio —95 en su mejor momento—, fueron menores a las de peones. Ya que, de acuerdo con la tabla 5 de esta monografía, luego del quinto informe de Griffin, el número de trabajadores vario entre veinticinco y treinta en las fracciones.

Por ello, si se toma el informe de junio de 1872, cuando la sección de Camino Propio contó con veintisiete fracciones (informe decimosexto, tabla 6) y se suma a estas las dos subsecciones de Trocha y la sección de Puentes de Madera, se obtiene un total aproximado de 750 peones para ese mes; lo que demuestra el papel secundario del trabajo forzado y niega las posturas de autores como Aquiles Echeverri, que han sostenido que la mayor parte de la mano de obra utilizada en el carretero fue de presos.⁵¹⁴

Para 1874 no se cuenta con información completa sobre altas y bajas de internos en la Colonia Penal, con excepción de diciembre cuando había una existencia de 85 reos, de los cuales 52 eran hombres y 33 mujeres.⁵¹⁵ Cifra inferior al promedio mensual (103,5) que se obtuvo en 1873. De nuevo se verifica que los presos de sexo masculino superaban al femenino.

⁵¹³ AHA, República/Hacienda Provincial, T. 3729, doc. 1, f. 9v. La negrilla no es original.

⁵¹⁴ Echeverri 66.

⁵¹⁵ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, viernes 26 de febrero de 1874, n. 712, f. 183.

A diferencia de las altas y bajas, la cantidad de rebajas de pena para este año tuvieron cifras más completas. En total se registraron 181 presos que obtuvieron la gracia, de los que 132 eran hombres y 49 mujeres (tabla 15). Teniendo en cuenta que la información recopilada corresponde a once meses del año, se obtiene un promedio de 16,45 reclusos que obtenían su libertad al mes, cifra menor a los 20 que se calcularon para 1873, pero que se explica en el hecho de que no se tienen datos sobre fallecimiento, traslado o cumplimiento de la condena. También se halla que la mayoría de los reclusos contabilizados provenían del departamento del Centro con 89 reos y era seguido por el del Norte (26), Occidente y Sur —estos últimos con igual cantidad, es decir, 22—, por lo que se conservó la tendencia a que el Departamento del Centro preservara el primer lugar.

Tabla 15. Clasificación por distritos y sexos de presos de la Colonia Penal a los que se otorgó rebaja de pena, desde enero hasta diciembre de 1874⁵¹⁶

Departamento	Circuito Judicial	Hombres	Mujeres	Totales	Totales por Departamento
Centro	Girardota		1	1	-
Centro	Jericó	8	4	12	-
Centro	Medellín	47	13	60	-
Centro	Santo Domingo	14	2	16	89
Oriente	Departamento de Oriente		5	5	-
Oriente	Marinilla	7	2	9	-
Oriente	Rionegro	6	1	7	-
Oriente	Santa Bárbara		1	1	22
Occidente	Antioquia	7		7	7

⁵¹⁶ Exceptuando septiembre del que no se tienen datos.

Norte	Amalfi	5	1	6	-
Norte	Higuerón		1	1	-
Norte	Remedios		5	5	-
Norte	Santa Rosa	9	5	14	26
Sur	Abejorral	7	3	10	-
Sur	Manizales	4	3	7	-
Sur	Salamina	5		5	22
Sopetrán	Sopetrán	13	1	14	14
Sin especificar	Sin especificar		1	1	1
Suma	Todos los Distritos	132	49	181	181

Fuente: Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 6 de abril de 1874, n. 630, f. 608; lunes 13 de abril de 1874, n. 631, f. 618; miércoles 8 de julio de 1874, n. 639, f. 696-697; miércoles 29 de julio de 1874, n. 642, f. 729; lunes 17 de agosto de 1874, n. 648, f. 786; lunes 21 de septiembre de 1874, n. 653, f. 826; 28 de diciembre de 1864, n. 666, f. 949-950; miércoles 20 de enero de 1875, n. 681, f. 64.

Para 1875, el promedio mensual de reclusos fue de 79,4; cantidad bastante reducida en comparación a los 103,5 que se contabilizaron en 1873 y menor a los 85 de 1874. A lo largo del año se conservó un equilibrio de las cifras, pues la cantidad de internos se mantuvo por debajo de 100. Al igual que en los años anteriores se observa una preeminencia del sexo masculino durante los meses registrados (tabla 16).⁵¹⁷

Tabla 16. Existencias de reclusos en la Colonia Penal durante 1875

Meses	Existencia		Total
	Hombres	Mujeres	
Enero	55	27	82
Febrero	58	23	81
Marzo	50	21	71
Abril	52	21	73

⁵¹⁷ Aunque no se tenga la información de mayo y junio, es muy poco probable que superaran los 100. En abril se contó con 73 reclusos y en julio con 60, la cifra más baja del año. Entre estos dos meses la cantidad no debió superar ni siquiera los 80 reclusos.

Julio	38	22	60
Agosto	62	20	82
Septiembre	69	21	90
Octubre	75	22	97
Noviembre	60	19	79
Diciembre	61	18	79
Totales	580	214	794

Elaboración propia. Fuente: Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, 26 de febrero de 1875, n. 712, f. 183; 13 de marzo de 1875, n. 725, f. 236; 12 de mayo de 1875, n. 772, f. 424; 11 de octubre de 1875, n. 874, f. 1084; lunes 7 de febrero de 1876, n. 29, f. 115; martes 8 de febrero de 1876, n. 30, f. 118.

La Colonia Penal nunca expandió su capacidad de reclusión, por el contrario, disminuyó con el pasar del tiempo. Es poco probable que esto respondiera a una baja en los índices de crímenes comunes, fiscales y de policía, por lo que resulta más convincente atribuirlo a dos aspectos diferentes, uno de ellos ya ha sido mencionado. Gran parte de los condenados a reclusión reposaban en la cárcel de Medellín donde se acumulaba, dejando a la Colonia sin esos posibles residentes.⁵¹⁸

Pero es necesario manifestar que lo anterior no se debía a una inconstancia en la conducción de estos hacia los establecimientos de la Magdalena. El envío de reclusos debía realizarse como mínimo una vez cada treinta días, teniendo en cuenta que una cantidad de 15,6 de ellos la abandonaban mensualmente (tabla 17). Para conservar un equilibrio numérico, los presos debían remitirse en una cantidad suficiente y en un periodo similar. Es probable que por cuestiones de control y orden solo se enviaran grupos de entre 15 y 20 personas.

⁵¹⁸ A menudo las relaciones de los gastos del Tesoro incluyeron los costos de la manutención de reclusos y empleados encargados de ellos en la cárcel de Medellín. Ver: Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, 11 de enero de 1875, n. 673, f. 28; 18 de enero de 1875, n. 679, f. 52; 10 de febrero de 1875, n. 698, f. 126; 18 de febrero de 1875, n. 705, f. 155; 5 de marzo de 1875, n. 718, f. 208; 20 de marzo de 1875, n. 731, f. 260; 6 de abril de 1875, n. 742, f. 297; 23 de abril de 1875, n. 757, n. 362; 7 de mayo de 1875, n. 768, f. 406; 15 de mayo de 1875, n. 775, n. 435, etc.

Tabla 17. Cantidad de bajas entre marzo y diciembre de 1875 en la Colonia Penal de La Magdalena⁵¹⁹

Mes	Por rebaja de pena	Por Fallecimiento	Por cumplimiento del total de la condena	Por Fuga	Por remisión a otra autoridad	Total
Enero**	20	-	1	2	1	24
Febrero**	13	-	1	-	1	15
Marzo*	22	-	-	-	-	22
Abril**	13	-	1	-	-	14
Junio*	16	-	-	-	-	16
Julio*	10	-	-	-	-	10
Agosto**	8	1	1	1	1	12
Septiembre**	9	-	1	-	-	10
Octubre**	10	-	-	-	2	12
Noviembre**	14	-	2	-	2	18
Diciembre**	12	-	4	-	3	19

⁵¹⁹ Este cuadro se realizó a partir de dos fuentes: relación de altas y bajas del director de la Colonia Penal y la publicación periódica de las gracias de rebaja de pena, concedidas mensualmente a los reclusos. Entre ambos documentos las cifras no coinciden, por ejemplo: en enero el director registró en su informe de altas y bajas un total de 20 salidas por rebajas de pena, mientras que en el boletín oficial solo aparecen 15 reclusos a los que se les concedió la gracia en ese mismo mes; ninguno de los meses coincide en cantidades, aunque las diferencias son mayores unas veces en las relaciones y otras en las gracias. En total las relaciones de altas y bajas —sin contar marzo, mayo, junio y julio que no se publicaron— obtuvieron un total de 99 salidas por rebaja de pena, es decir un promedio de 12,3 presos en los 8 meses registrados. Las gracias por rebaja de pena —sin contar mayo, que nunca se publicó— sumaron un total de 139, lo que da un promedio de 12,6 gracias otorgadas en los 11 meses registrados. En virtud de esta cercanía en los promedios, se seleccionaron datos de ambos documentos para formar la tabla 17, aún con los errores señalados.

Total	147	1	11	3	10	172
--------------	-----	---	----	---	----	-----

*Información proveniente de gracias por rebaja de pena. **Información proveniente de relación de altas y bajas. Elaboración propia: Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, 26 de febrero de 1875, n. 712, f. 183; 13 de marzo de 1875, n. 725, f. 236; 12 de mayo de 1875, n. 772, f. 424; 10 de abril de 1875, n. 746, f. 319; 23 de agosto de 1875, n. 833, f. 900; 25 de agosto de 1875, n. 835, f. 908; 11 de octubre de 1875, n. 874, f. 1084; lunes 7 de febrero de 1876, n. 29, f. 115; martes 8 de febrero de 1876, n. 30, f. 118.

La tabla precedente también muestra que la mayoría de los presos de la Colonia Penal alcanzaron su libertad a través del beneficio de rebaja de la tercera parte de su pena (85,4 %), tendencia que puede observarse también en los años anteriores. Esto respondía al buen comportamiento por parte de los reclusos, al bajo índice de fugas (1,7 %) y al insignificante margen de mortalidad (0,5 %) que se registró a lo largo del año. Los presos que cumplieron con la totalidad de su condena correspondían al 6,4 % y algunos restantes fueron remitidos a otras autoridades, como el prefecto o el jefe criminal del 1° circuito de Medellín para pagar otro tipo de condenas.

El segundo aspecto que explica la disminución en el tiempo del total de reclusos en la Colonia Penal era que muchos tenían la posibilidad de acceder a la conmutación de sus penas. El artículo 104 del código penal de 1867, disponía que la pena de reclusión podría sustituirse por la de presidio en razón de dos días de presidio por cada tres de reclusión.⁵²⁰ La distancia de la Colonia Penal y su fama de insalubre debió llevar a que muchos presos prefirieran la conmutación de su pena por la de presidio en obras públicas, en la que tendrían que pasar un tiempo mucho menor.

Es probable que, por esta razón, y como efecto de la caída de número de presos en la Colonia, Recaredo de Villa haya decidido prohibir la posibilidad de sustituir la pena de reclusión. El 9 de febrero de 1876 en una resolución del Despacho de Fomento se le recordaba al prefecto Manuel María Llano —antes inspector de la Colonia Penal—, que:

El P.E. [Presidente del Estado] se ha propuesto como norma invariable de conducta, no conmutar la pena de reclusión que debe cumplirse en las Colonias Penales

⁵²⁰ Legislatura del Estado, *Código penal del Estado Soberano de Antioquia de 1867* (Bogotá: Imprenta de Ortiz Malo, 1868) 19.

del Estado, por la de presidio o por cualquiera otra, si no en los casos de ancianidad y Juventud extremadas, o perder la vida por el mal estado patógeno del reo [...].⁵²¹

Se ignora la fecha en la que se expidió la propuesta del presidente, pero pudo ser entre diciembre de 1875 y enero de 1876. Los efectos de esta serán analizados más adelante. Tampoco se tiene información para este año de sustituciones de la pena de reclusión por la de presidio, por lo que no se cuenta con datos que expresen la magnitud de este mecanismo o la frecuencia con la que fue solicitada.

3.3.3. Los reclusos en Puerto Berrío

Debido al cambio del trazado de la línea férrea, la Colonia Penal de la Magdalena fue trasladada en octubre de 1875 a Puerto Berrío. En esa época, los oficios, informes o actas, generalmente especificaron su lugar de origen, es decir, el punto desde el cual eran remitidos, como Medellín, La Magdalena, Girardota, Yarumal, etc. Al verificar el último documento conocido que el director de la Colonia envió desde La Magdalena con dirección al gobierno federal, se halla que fue una relación de altas y bajas correspondiente a septiembre, con fecha de 1 de octubre de 1875.⁵²²

Siguiendo la información contenida en la relación, puede asegurarse que para el 30 de septiembre había una cantidad de 90 reclusos en la Magdalena, y de ellos 69 eran hombres y 21 mujeres (tabla 16). Considerando que el 11 de octubre Cisneros remitió un oficio donde manifestó que ya empleaba reclusos en Puerto Berrío, es posible afirmar que los primeros envíos de estos comenzaron entre el 1 y el 6 de octubre, dando un margen aproximado de entre cuatro y cinco días para la movilización desde la Colonia Penal, pasando por el camino

⁵²¹ AHA, República/Hacienda Provincial. T.3729, doc. 1, f. 82r-82v.

⁵²² Gabriel García, *Estado que manifiesta el movimiento de reos en las Colonias penales del Estado en el mes de octubre de 1875*. Boletín Oficial de Estado Soberano de Antioquia, lunes 7 de febrero de 1876, n. 29, f. 115.

de herradura con dirección a Puerto Murillo, y de este puerto hasta Puerto Berrío, siguiendo la misma ruta que tomó Cipriano Tobón desde La Malena hacia la Colonia en La Magdalena.

Los 90 reclusos no fueron enviados de una sola vez a Puerto Berrío, sino que a lo largo del mes se enviaron pequeños grupos para auxiliar las labores del ferrocarril. El 30 de octubre el proveedor de la Colonia Penal, Pablo J. Osorio, remitió un oficio desde Puerto Berrío a la Secretaría de Fomento, refiriéndose a la comisión que se le había encargado:

El 28 de los corrientes llegué a este punto a virtud de orden que recibiera del señor Director: conmigo vinieron 8 reclusos, habiendo quedado en “La Magdalena” como 20, poco más o menos, los cuales vendrán la semana siguiente, a no ser que algún inconveniente imprevisto venga a desvirtuar las ordenes que el señor Director ha dictado a este respecto. Como la traslación de la Colonia a este lugar es un hecho que no puede revocarse a duda, y como si ella hubiera de continuar sosteniéndose con provisiones de los pueblos interiores del Estado, esas provisiones vendrán a costarle al Gobierno a un precio exorbitante, no tanto por la larga distancia cuanto por los multiplicados peligros que hay que vencer para recorrerla [...].⁵²³

Si en la Colonia permanecieron 20 reclusos se entiende que, con los 8 que llegaron junto al proveedor, el total en Puerto Berrío sumaba 70; lo que da un aproximado de 17,5 presos enviados semanalmente a las labores del ferrocarril. Esto quiere decir que los 20 restantes debieron llegar en el plazo que Osorio afirmó, completándose la reubicación de los reos.

En sus “memorias sobre la construcción de un ferrocarril”, Javier Cisneros aseguraba que el total de peones usados en los tres años que iban de 1875-1878 fue de 6.481. Esta cantidad dividida entre los 36 meses del trienio anual, da como resultado un total de 180 trabajadores al mes.⁵²⁴ Esta aproximación sobrepasa por más del doble a las cantidades de

⁵²³ Pablo J. Osorio, *El Proveedor de las Colonias Penales en el que da cuenta del resultado de una comisión*. Boletín oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 15 de noviembre de 1875, n. 903, f. 1208.

⁵²⁴ Cisneros, *Memoria* 101.

reclusos que se registraron en enero, febrero y marzo de 1876 e iguala el total de los tres meses (tabla 18).

Tabla 18. Existencias de reclusos en la Colonia Penal entre enero, febrero y marzo de 1876

Meses	Existencia		Total
	Hombres	Mujeres	
Enero	52	17	69
Febrero	39	16	55
Marzo	38	14	52
Totales	129	47	176

*Información proveniente de gracias por rebaja de pena. **Información proveniente de relación de altas y bajas. Elaboración propia. Fuente: Boletín oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 27 de marzo de 1876, n. 70, f. 280 y sábado 6 de mayo de 1876, n. 94, f. 375.

Para el 13 de marzo el prefecto del departamento de Medellín, Mauricio Cárdenas, informó al secretario de hacienda sobre el número de los presos que se encontraban para esa fecha en la cárcel de esa capital:

Que el número de los presos que al presente existe en la cárcel de este circuito se ha aumentado considerablemente con motivos de que los cincuenta y tantos reclusos que deben ser remitidos a la Colonia Penal, no se han podido enviar, por razones justificativas.⁵²⁵

Aun cuando no se especifican esas “razones justificativas”, puede suponerse que una de ellas consistía en la dificultad de conducir 50 o más presos de forma segura, lo que podía resultar sumamente costoso, teniendo en cuenta la distancia en que se encontraba la Colonia Penal. En cuanto al número de los reclusos que reposaban en la cárcel de Medellín, correspondía a la misma cantidad de los que, para ese mes, se encontraban en la Colonia

⁵²⁵ AHA, República/Hacienda Provincial. T. 3729, doc. 1, f. 9v.

Penal (54 reos), de acuerdo con la tabla 18. Esto quiere decir que la pena de reclusión no fue efectiva en el 50 % de los casos, al menos en los tres primeros meses de 1876; por tal razón, la mitad de la fuerza de trabajo forzada disponible para las labores del ferrocarril no llegó a ser útil para la empresa.

Aun cuando estos son los únicos y los últimos registros de altas y bajas publicados, son suficientes para asegurar que la fuerza de trabajo libre tenía una mayor proporción que la de reclusos y, por ende, continuó —como en la época del Camino Carretero— teniendo un papel auxiliar en los trabajos de la vía férrea; y también, que el número de reclusos sufrió una merma continua a partir de su traslado al distante Puerto Berrío.

A pesar de todo, no se puede subvalorar la participación de los reos en la empresa. En una nota que precedió los informes antes aludidos, Juan de S. Martínez señaló la importancia que tuvo la Colonia Penal para las labores y agradeció al gobierno y al secretario de fomento por la decisión de establecerla en Puerto Berrío:

No debo terminar la presente nota sin expresar a usted [al Secretario de Fomento] cuánto debe la empresa del Ferrocarril a la importante medida, dictada por el Poder Ejecutivo del Estado, de establecer y conservar en “Puerto Berrío” la Colonia Penal; y el Consejo Directivo de la empresa de que soy en esta ocasión órgano autorizado, tributa por ello al Gobierno el debido agradecimiento.⁵²⁶

La utilidad que proporcionó la Colonia se evidencia también en las medidas que estuvo dispuesto a aceptar Cisneros para conservarla en esos parajes. Pues, el traslado aumentó significativamente la distancia de esta y Medellín; y, además, la selva de la Malena, que aún no había sido completamente abierta, se convirtió en un obstáculo para la movilización de productos, herramientas, materiales, etc. Esto incrementó los costos para el

⁵²⁶ Juan de S. Martínez, *Documentos relativos al ferrocarril de Antioquia*. Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, sábado 1 de abril de 1876, n. 73, f. 292.

suministro de víveres que, de acuerdo al contrato de 1 de julio —por el cual se arrendó la Colonia a Cisneros—, estaba a cargo del Estado.

Para solucionar estos inconvenientes el proveedor de las Colonias Penales, Pablo Osorio, llegó a dos acuerdos con Javier Cisneros, el 30 de octubre de 1875. Para evitar el envío de remesas desde los pueblos del interior, el ingeniero se comprometió a pagar no 20 centavos, como lo estipulaba el contrato, sino 25 por cada uno de los reclusos. De igual forma, debió proporcionar los medicamentos, aunque posteriormente le serían pagados por el gobierno al mismo precio que él los obtenía de la Costa.⁵²⁷ De esta manera Cisneros aseguró la permanencia de las Colonias en Puerto Berrío, pero al mismo tiempo, estos acuerdos implicaron una dependencia mayor del establecimiento de reclusión para con los trabajos del ferrocarril y una mayor injerencia del ingeniero en los asuntos de la institución penal.

El papel de la Colonia Penal fue útil en el lapso de tiempo en que la empresa sufrió reducciones en el número de brazos y en las primeras tareas, que según Cisneros fueron las más difíciles. El empleo de estos en Puerto Berrío debió consistir en el levantamiento de los edificios faltantes, aserrar maderas, abrir trochas o, al igual que los peones, en remover tierra, transportar material, descuajar monte y abrir zanjas para el desagüe de los pantanos. No se tiene noticia de que realizaran trabajos especializados o se les ocupara en la fabricación de herramientas para la empresa, como lo hicieron tiempo atrás los talleres del camino.

3.3.4. Una mirada económica

Desde febrero de 1874, la Secretaría de Hacienda del Estado Soberano comenzó a publicar un Balance Mayor en el que se resumió las operaciones efectuadas en cada uno de

⁵²⁷ Pablo J. Osorio, *El Proveedor de las Colonias Penales en el que da cuenta del resultado de una comisión*. Boletín oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 15 de noviembre de 1875, n. 903, f. 1208.

los Departamentos de Estado. Dentro del Departamento de Obras Públicas, estaban incluidos los gastos para la Colonia Penal y el Presidio,⁵²⁸ por lo que es posible conocer los gastos de estos establecimientos a lo largo de 1874 (tabla 19).

Tabla 19. Gastos mensuales del Presidio y la Colonia Penal en 1874

Establecimiento	Gastos
Enero	
Presidio (P)*	
Presidio (M)**	\$12
Colonia Penal (P)	
Colonia Penal (M)	\$10,10
Febrero	
Presidio (P)	\$1332,82 ½
Presidio (M)	\$965,22 ½
Colonia Penal (P)	\$405,72 ½
Colonia Penal (M)	\$205,15
Marzo	
Presidio (P)	\$1309,40
Presidio (M)	\$862,30
Colonia Penal (P)	\$455,57 ½
Colonia Penal (M)	\$185,25
Abril	
Presidio (P)	\$1295,05
Presidio (M)	\$936,30
Colonia Penal (P)	\$458,05
Colonia Penal (M)	\$110,70
Mayo	
Presidio (P)	\$1300,25
Presidio (M)	\$1026,60
Colonia Penal (P)	\$471,05
Colonia Penal (M)	\$226,35
Junio	
Presidio (P)	\$1216,97 ½
Presidio (M)	\$1026,85
Colonia Penal (P)	\$463
Colonia Penal (M)	\$350,27 ½
Julio	
Presidio (P)	\$1405,10

⁵²⁸ En el presente apartado se tiene en cuenta el Presidio para 1874, pues fue el último año en el que sus secciones trabajaron para lo que quedaba del Camino Carretero. Por esta misma razón, en los años siguientes se prescinde de las cifras correspondientes a esta institución.

Presidio (M)	\$666,72 ½
Colonia Penal (P)	\$498,50
Colonia Penal (M)	\$669,67 ½
Agosto	
Presidio (P)	\$1324,10
Presidio (M)	\$1494,40
Colonia Penal (P)	\$347,92 ½
Colonia Penal (M)	\$189,45
Septiembre	
Presidio (P)	\$1245,02 ½
Presidio (M)	\$2111,20
Colonia Penal (P)	\$366,02 ½
Colonia Penal (M)	\$67,67 ½
Octubre	
Presidio (P)	\$1422,35
Presidio (M)	\$1081,72 ½
Colonia Penal (P)	\$363,97 ½
Colonia Penal (M)	\$663,55
Noviembre	
Presidio (P)	\$1437,60
Presidio (M)	\$797,90
Colonia Penal (P)	\$361,90
Colonia Penal (M)	\$323,80
Diciembre	
Presidio (P)	\$1340,87 ½
Presidio (M)	\$1094,30
Colonia Penal (P)	\$335,15
Colonia Penal (M)	\$206,85

*(P): Gastos por empleados, **(M) gastos por materiales, utensilios, herramientas etc. Elaboración propia. Fuente: Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 13 de julio de 1874, n. 644, f. 744-745; lunes 27 de julio de 1874, n. 645, f. 754-755; lunes 3 de agosto de 1874, n. 646, f. 763-764; lunes 10 de agosto de 1874, n. 647, f. 773-774; lunes 17 de agosto de 1874, n. 648, f. 781-782; lunes 24 de agosto de 1874, n. 649, f. 795-796; lunes 31 de agosto de 1874, n. 650, f. 801-802; lunes 7 de septiembre de 1874, n. 651, f. 811-811; lunes 12 de octubre de 1874, n. 656, f. 852-853; lunes 16 de noviembre de 1874, n. 660, f. 899-900; lunes 14 de diciembre de 1874, n. 664, f. 932-933; lunes 5 de enero de 1875, n. 669; f. 11-12.

Seguendo la tabla anterior, la Colonia Penal tuvo un promedio de gasto mensual aproximado de \$362,73 (treientos sesenta y dos pesos con setenta y tres centavos), menos de la mitad en comparación con los \$1161,09 que costaba el Presidio. Este último contaba con aproximadamente 178 presidiarios, una cifra muy similar a la de los reclusos de la

Colonia Penal —incluyendo los que se encontraban en la cárcel de Medellín—; no obstante, mientras que en la Colonia todos los reos estaban ubicados en un mismo establecimiento y en una única obra, el Presidio se dispersaba por los distintos distritos del Estado y tenía labores en obras de múltiples naturalezas.

El hecho de que los gastos mensuales no sufrieran cambios abruptos a lo largo de los doce meses del año, sirve como medidor de la apropiada administración de ambos establecimientos. Tanto la Colonia como el Presidio tuvieron egresos que se habían previsto en el presupuesto económico de 1874-1875. Esto se puede comprobar al observar las sumas de gastos al finalizar el año. Según el presupuesto, había una cantidad de \$56856⁵²⁹ asignada al Presidio entre gastos de empleados, materiales y utensilios. Para el 31 de diciembre de 1874 los gastos habían disminuido esa cantidad a \$30150,92, por lo que aún se contaba con un 53,03 % de la suma original. La Colonia pasaba por una mejor circunstancia. Al concluir el año contaba con \$17297,3 disponibles para 1875, lo que correspondía al 67,46 % del presupuesto inicial (tabla 20).

Tabla 20. Comparación entre presupuesto bienal 1874-1875 y el gasto anual del Presidio y la Colonia Penal en 1874

Establecimiento	Presupuesto del bienio 1874-1875	Gasto total de 1874	Existencia para 1875
Presidio (P)*	\$28760	\$14629,55	\$14130,45
Presidio (M)**	\$28096	\$12075,52 ½	\$16020,47 ½
Colonia Penal (P)	\$14640	\$4526 87 ½	\$10113,12 ½
Colonia Penal (M)	\$11000	\$3815,82 ½	\$7184,17 ½

⁵²⁹ En el presupuesto económico esta cifra es menor por 40 pesos. Mientras que en los Balances de Hacienda aparece una cantidad de \$28760 para gastos de empleados, en el presupuesto se especifican \$28720. Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 10 de noviembre de 1873, n. 606, f. 393-400

*(P): Gastos por empleados, **(M) gastos por materiales, utensilios, herramientas etc. Elaboración propia.
Fuente: Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 5 de enero de 1875, n. 669; f. 11-12.

Si se compara la experiencia de los centros de reclusión con la del Camino Carretero resulta evidente que no pasaban por un momento de *déficit* o crisis, sino que marchaban de acuerdo con los supuestos de la administración y, de seguir por ese camino, generarían un *superávit* al finalizar el bienio económico.

La mayor parte de los gastos de la Colonia y el Presidio eran generada por los salarios de los empleados, los cuales superaban los costos por materiales y abastecimiento; en otras palabras, los funcionarios eran más caros al tesoro que el sostenimiento de los reos, aun cuando a estos últimos se les suministró vestuario, medicamentos, alimentos y utensilios para el trabajo como cabuya, encerados, costales y cebada; sumando las provisiones, como cobijas (tabla 21).

Tabla 21. Gastos de Caja de la Administración del Tesoro concernientes a la Colonia Penal en 1874

Relación del Tesoro	Asunto	Gastos	Ingresos
Ene 03-09	Gastos por sueldo de los custodios en la cárcel de Medellín y de los empleados y las colonias penales en diciembre	\$431,65	-
Ene 10-19	Raciones, medicamentos y prisiones para los reclusos existentes en la cárcel de Medellín en diciembre	\$187,25	-
Ene 10-19	Valor de varios efectos que se tomaron para el servicio de las Colonias penales, en octubre último	\$26,05	-
Ene 17-23	Sueldo de Juan P. Álvarez como Custodio de las Colonias penales en veintiocho días de julio del año pasado	\$14,45	-
Ene 17-23	Remitidos por el Inspector de Policía del Estado por valor de las raciones de dos reclusos que se remitieron a las colonias penales y que no llegaron a su destino	-	\$1,20
Ene 31-feb 06	Sueldos de los custodios de los reclusos existentes en la cárcel de Medellín en enero	\$59,32 ½	-
Feb 21-27	Sueldo de los empleados de este establecimiento en enero	\$346,60	-
Feb 21-27	Valor de raciones de los reclusos existentes en la cárcel de Medellín, en enero; y de una carga de tabaco remitida a este establecimiento	\$179,15	-

Feb 28-mar 06	Remitido por el Inspector de Policía del Estado por raciones de un recluso que iba a ser conducido a las Colonias penales y que a última hora se dispuso que se le conmutara la pena en presidio	-	\$1,20
Feb 28-mar 06	Sueldo de cuatro custodios de los reclusos existentes e a cárcel de Medellín, en febrero	\$62,25	-
Mar 7-13	Sueldo de los empleados de este establecimiento	\$393,32 ½	-
Mar 14-20	Raciones de los reclusos de Medellín, en febrero; y medicamentos para los mismos, en enero y febrero último	\$183,25	-
Mar 28-abr 10	Sueldo de los empleados de este establecimiento y de los custodios de los reclusos existentes en la cárcel del Circuito, en marzo	\$458,05	-
Abr 11-17	Remitido por el Director de las Colonias penales, producto de venta de objetos de ese establecimiento, y por saldo de una cuenta que presentó	-	\$80,25*
Abr 11-17	Raciones de los reclusos existentes en la cárcel de Medellín, en marzo	\$8,80	-
May 02-08	Sueldo de los Custodios de los reclusos existentes en la cárcel de Medellín, en abril	\$64,00	-
May 02-08	Raciones de los reclusos existentes en la cárcel del Circuito de Medellín, en abril último y valor de una carga de tabaco y varios medicamentos comprados para las colonias penales	\$226,35	-
May 09-15	Suelo de los empleados de este establecimiento, en abril último	\$407,05	-
May 30-jun 05	Sueldo de cuatro custodios de los reclusos existentes en la cárcel de Medellín en marzo último	\$64,00	-
Jun 06-12	Valor de varios medicamentos suministrados para las Colonias penales, de agosto a diciembre de 1873	\$123,80	-
Jun 06-12	Sueldo de los empleados de este establecimiento en mayo último	\$399,00	-
Jun 06-12	Valor de seis libras de cera de olivar y de varios medicamentos suministrados para el servicio de este establecimiento de enero al mes en curso	\$194,65	-
Jul 04-10	Valor de cincuenta cobijas y de víveres para el consumo de los reclusos de las Colonias penales de abril a junio	\$532,85	-
Jul 11-17	Raciones y medicamentos para los reclusos existentes en la cárcel de Medellín en junio	\$136,82 ½	-
Jul 25-31	Sueldo de los empleados de este establecimiento en junio último	\$434,50	-
Ago 01-07	Sueldo de cuatro Custodios de los reclusos existentes en la cárcel de Medellín, en julio	\$64,00	-
Ago 01-07	Valor de cien libras de cabuya, de unos encerados, costales &. Y de una arroba de cebada para el servicio de este establecimiento	\$14,05	-
Ago 08-14	Sueldo de los empleados de este establecimiento en julio	\$283,92 ½	-
Ago 15-21	Relación y medicamentos de los reclusos existentes en la cárcel de Medellín, en julio último	\$175,40	-
Ago 29-sep 04	Sueldo de los custodios de los reclusos existentes en la cárcel de Medellín en agosto	\$64,00	-
Sep 05-11	Remitido por el director de las Colonias penales por saldo de una cuenta que presentó a la Secretaría de Fomento	-	\$89,90
Sep 05-11	Sueldo de los empleados de este establecimiento en agosto último	\$302,02 ½	-
Sep 26-oct 02	Raciones y medicamentos de los reclusos existentes en la cárcel de Medellín en agoto	\$155,05	-

Oct 03-09	Sueldo de los empleados de este establecimiento y de cuatro custodios de los reclusos existentes en la cárcel de Medellín, en septiembre último	\$12,80	-
Oct 10-16	Raciones de los reclusos existentes en la cárcel de Medellín y gastos en la enfermería de dicho establecimiento en septiembre último y valor de varios gastos hechos en compra de víveres y telas para vestuarios de los reclusos de las Colonias penales en junio, julio y octubre de este año	\$663,55	-
Oct 10-16	Valor de varias reses de cría remitidas a las Colonias penales para el servicio de ese establecimiento	\$158,80	-
Oct 31-nov 06	Sueldo de cuatro custodios de los reclusos existentes en la cárcel de Medellín en octubre último	\$987,62 ½	-
Nov 07-13	Remitido por el Secretario de Fomento por orden del Director de las Colonias penales, saldo de sus cuentas en los meses de julio, agosto, septiembre y octubre últimos	-	\$160,60
Nov 07-13	Sueldo de los empleados de este establecimiento en octubre	\$297,90	-
Nov 07-13	Raciones devengadas por los reclusos existentes en la cárcel de Medellín y gastos de enfermería de aquel establecimiento en octubre último	\$222,70	-
Nov 14-20	Valor de gastos hechos en compra de útiles para remitir a las Colonias penales en noviembre presente	\$101,10	-
Nov 28-Dic 04	Sueldo de cuatro custodios de los reclusos existentes en la cárcel de Medellín, en noviembre último	\$64,00	-
Dic 05-11	Sueldo de los empleados del establecimiento en noviembre último	\$271,15	-
Dic 12-18	Raciones y gastos en la enfermería de los reclusos existentes en la cárcel de Medellín en noviembre último	\$206,85	-

*Cantidad modificada por una relación posteriormente. Elaboración propia. Fuente: Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 12 de enero de 1874, n. 618, f. 505; lunes 19 de enero de 1874, n. 619, f. 515; lunes 26 de enero de 1874, n. 624, f. 521; lunes 2 de febrero de 1874, n. 621, f. 533; lunes 9 de febrero de 1874, n. 622, f. 544; lunes 2 de marzo de 1874, n. 625, f. 563-570; lunes 9 de marzo de 1874, n. 626, f. 575-576; lunes 16 de marzo de 1874, f. 585; lunes 23 de marzo de 1874, n. 628, f. 591; lunes 13 de abril de 1874, n. 631, f. 616; lunes 20 de abril de 1874, n. 632, f. 623-624; lunes 11 de mayo de 1874, n. 635, f. 652; lunes 18 de mayo de 1874, n. 636, f. 662; lunes 25 de mayo de 1874, n. 637, f. 671; lunes 8 de junio de 1874, n. 639, f. 695; lunes 15 de junio de 1874, n. 640, f. 703; lunes 13 de julio de 1874, n. 644, f. 739; lunes 13 de julio de 1874, n. 644; lunes 27 de julio de 1874, n. 645, f. 756; lunes 10 de agosto de 1874, n. 647, f. 776-777; lunes 17 de agosto de 1874, n. 648; lunes 24 de agosto de 1874, n. 649; lunes 7 de septiembre de 1874, n. 651; lunes 14 de septiembre de 1874, n. 652, f. 816-817; lunes 5 de octubre de 1874, n. 655; lunes 12 de octubre de 1874, n. 656, f. 853-854; lunes 19 de octubre de 1874, n. 657, f. 865; lunes 9 de noviembre de 1874, n. 659, f. 888; lunes 16 de noviembre de 1874, n. 660, f. 901; lunes 23 de noviembre de 1874, n. 661; lunes 7 de diciembre de 1874, n. 663, f. 925; lunes 14 de noviembre de 1874, n. 664, f. 934; lunes 21 de diciembre de 1874, n. 665, f. 942.

De acuerdo con la tabla 21, el ingreso que podía generar la Colonia Penal era irrisorio. Aunque el Director estaba encargado de vender el producto generado por los reclusos, el monto mayor que llegó a remitir a la Secretaría de Hacienda fue de \$160,60, correspondientes a un saldo de cuatro meses entre julio y octubre. Esto vuelve a confirmar el postulado que se

sostuvo previamente cuando se trató la facultad productiva de la Casa de Reclusión, es decir, que las actividades fabriles y las mercancías obtenidas por el trabajo de los reclusos no tenía un gran significado frente a los gastos del establecimiento. Semejante situación ocurría con la Colonia Penal, de allí que se sostenga que la utilidad de esta en el paraje de la Magdalena reposó en su servicio al Camino Carretero y luego al ferrocarril.

Aun con el insignificante ingreso, la Colonia Penal tuvo una correcta marcha durante 1874. Ahora bien, si se examina el coste económico que implicó esta para el Estado Soberano en 1875, puede llegarse a conclusiones menos optimistas. De acuerdo a la información recopilada en los balances mensuales que publicó el Departamento de Hacienda durante 1875, los gastos por mercancías, víveres u otra clase de suministros para la Colonia Penal, triplicaron los del año anterior. El promedio mensual de este tipo de egresos en 1874 fue de \$317.985 (trescientos diez y siete pesos con novecientos ochenta y cinco centavos), cuando en 1875 generó \$1118.70 (tabla 22).

Tabla 22. Comparación de los gastos mensuales de la Colonia Penal en 1874 y 1875

Establecimiento	Gastos 1874	Gastos 1875	Ingresos 1875
Enero			
Colonia Penal (P)*		\$304,55	-
Colonia Penal (M)**	\$10,10	\$167,40	-
Febrero			
Colonia Penal (P)	\$405,72 ½	\$346,87 ½	-
Colonia Penal (M)	\$205,15	\$1296,22 ½	-
Marzo			
Colonia Penal (P)	\$455,57 ½	\$380	-
Colonia Penal (M)	\$185,25	\$1257,50	-
Abril			
Colonia Penal (P)	\$458,05	\$295,17 ½	-
Colonia Penal (M)	\$110,70	\$127,50	-
Mayo			
Colonia Penal (P)	\$471,05	\$412,12 ½	-
Colonia Penal (M)	\$226,35	\$964,72 ½	-

Junio			
Colonia Penal (P)	\$463	\$286,42 ½	-
Colonia Penal (M)	\$350,27 ½	\$1304,45	-
Julio			
Colonia Penal (P)	\$498,50	\$337,82 ½	-
Colonia Penal (M)	\$669,67 ½	\$156,45	-
Agosto			
Colonia Penal (P)	\$347,92 ½	\$311,77 ½	-
Colonia Penal (M)	\$189,45	\$2830,67 ½	-
Septiembre			
Colonia Penal (P)	\$366,02 ½	\$382,40	-
Colonia Penal (M)	\$674,67 ½	\$165,70	\$3000
Octubre			
Colonia Penal (P)	\$363,97 ½	\$378,80	-
Colonia Penal (M)	\$663,55	\$2958,87 ½	-
Noviembre			
Colonia Penal (P)	\$361,90	\$403,82 ½	-
Colonia Penal (M)	\$323,80	\$1496,60	-
Diciembre			
Colonia Penal (P)	\$335,15	\$392,25	-
Colonia Penal (M)	\$206,85	\$825,85	\$4000
Totales	\$3815,82 ½	\$13424,45	\$7000

*(P): Gastos por empleados, **(M) gastos por materiales, utensilios, herramientas etc. Elaboración propia. Fuentes: tabla 19 y Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, febrero de 1875, n. 698, f. 127; 13 de marzo de 1875, n. 725, f. 234; 3 de abril de 1875, n. 740, f. 295; 7 de mayo de 1875, n. 407; lunes 14 de junio de 1875, n. 794, f. 511; viernes 13 de agosto de 1875, n. 825, f. 859; lunes 6 de septiembre de 1875, n. 845, f. 951; miércoles 3 de noviembre de 1875, n. 893, f. 1159; sábado 4 de diciembre de 1875, n. 918, f. 1271; 7 de enero de 1876, n. 4, f. 15.

Este aumento puede ser explicado, en parte, por el traslado de los establecimientos de la Colonia a Puerto Berrío. El gasto más alto, entre los meses de 1875, fue el de octubre (\$2958,87 ½), cuando se realizó la mudanza al mencionado puerto; de forma análoga, los más de 1300 pesos que se registraron en noviembre y diciembre podrían tener como causa los gastos para la construcción de las habitaciones de los reclusos y nuevos costos en el envío de víveres al puerto para los empleados —no para los reclusos—. En cambio, las elevadas cifras de febrero, marzo, junio y agosto no tienen ninguna causa conocida.

En primer lugar, el aumento no se debe a que se incrementaran los reclusos. Si se observa la tabla 16, referente a la existencia de presos en la colonia penal durante 1875, se halla que las cantidades de reos eran menores a la de los años anteriores y, además, no hubo un incremento anormal del número de ellos, ya que en todo el año se conservó un equilibrio

de las cifras, manteniéndose por debajo de 100, como se observó anteriormente. Además, de haber subido el número de reclusos, también habría aumentado los gastos por empleados, lo que no sucedió.

El traslado de la Colonia Penal en octubre de 1875 aumentó considerablemente los gastos previstos en los últimos 3 meses del año, pero a lo largo del año otros meses tuvieron valores altísimos en los egresos registrados. A causa de estos, para agosto la Colonia Penal presentó un *déficit* de \$920,75 en sus gastos de víveres, herramientas, suministros, etc.⁵³⁰ Lo que debió ser suplido al mes siguiente por un ingreso de \$3000, como se observa en la tabla 22. Esta misma situación se presentó en octubre, cuando el *déficit* fue de \$1045,32 ½ y alcanzó una cantidad de \$2541,92 ½ para noviembre. La única forma de restablecer el equilibrio e inclusive crear un *superávit* fue a través de la inyección de \$4000 en diciembre.

Como se resume en la tabla 23, el gasto por materiales de 1875 superó por mucho las cantidades utilizadas en 1874 y solamente el gasto por empleados cumplió con las cantidades previstas del bienio económico. Es importante recordar que 1874 fue un año en el que la Colonia Penal no realizó labores para el Camino Carretero ni tampoco para el ferrocarril, por lo que pudo mantener un nivel de gastos acorde a los presupuestos; no obstante, el primer año en que sus labores se vincularon con la vía férrea el gasto sobrepasó por mucho las expectativas.

Tabla 23. Comparación entre el presupuesto bienal y los ingresos y gastos anuales del Presidio y de la Colonia Penal entre 1874-1875

Establecimiento	Presupuesto del bienio 1874-1875	Gasto total de 1874	Gasto total de 1875	Gasto total de 1874-1875	Ingreso total de 1875	Existencia para 1876
Colonia Penal (P)*	\$14640	\$4526,87 ½	\$4232,03	\$8758,90	-	\$5881,10
Colonia Penal (M)**	\$11000	\$3815,82 ½	\$14051,95	\$17867,77 ½	\$7000	\$632,22 ½

*(P): Gastos por empleados, **(M) gastos por materiales, utensilios, herramientas etc. Elaboración propia. Fuente: Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 10 de noviembre de 1873, n. 606, f. 393-400; lunes 5 de enero de 1875, n. 669, f. 11-12 y viernes 7 de enero de 1876, n. 4, f. 15.

⁵³⁰ Luis María Mejía Álvarez, *Balance mayor de la Secretaría de Hacienda correspondiente al mes de agosto de 1875*. Boletín del Estado Soberano de Antioquia, lunes 6 de septiembre de 1875, n. 845, f. 951.

Pero es difícil saber cómo cambió la administración económica de la Colonia desde el momento en que el ingeniero cubano la tomó como centro de sus trabajos; no es descabellado suponer que parte de esos nuevos costos corresponden a gastos imprevistos de la empresa, la cual usó los fondos de la colonia para responder a estos, pero al igual que otras consideraciones, se exponen como conjeturas y no pueden tenerse como datos concluyentes; lo que sí puede asegurarse es que una significativa porción de esos gastos debieron ser invertida en la reubicación de la Colonia Penal.

Para 1876 los balances de costos sufrieron descuidos por parte de los funcionarios y de los encargados de la imprenta. Muchas veces fueron publicados hasta dos veces distintos registros, pero que designaban las mismas fechas. En otras, ni siquiera se publicaron los gastos correspondientes al mes, como fue el caso de abril y diciembre, o no se realizaron correctamente las operaciones.⁵³¹ Es probable que las cantidades de diciembre no se hayan publicado debido al estado de guerra en el que estaba sumergido el Estado.

Sin embargo, los datos proporcionados permiten observar que, en contraste con 1875, las cifras no fueron tan elevadas, pues la más alta fue de \$448,75 en agosto por gastos de materiales (tabla 24), cuando en el año anterior se llegó a registrar \$2958,87 ½ en ese mismo mes y por el mismo asunto. En general, el promedio para 1876 fue de \$393,5. Esta normalización de los costos se debió principalmente a que ya se habían trasladado los reclusos a la Colonia Penal.

⁵³¹ Este fue el caso de agosto y septiembre. En el primero, a pesar de que el gasto señaló \$448,75 en las cuentas se descontaron \$448,65 y en el segundo no se tuvo en cuenta el medio peso de los \$380,70 ½ que se expresaron en el balance. Esto afectó, aunque en muy poco dinero las cuentas oficiales para los meses siguientes.

Tabla 24. Gastos de la Colonia Penal entre enero y noviembre de 1876

Establecimiento	Gastos
Enero	
Colonia Penal (P)*	\$331,42 ½
Colonia Penal (M)**	\$181,50
Febrero	
Colonia Penal (P)	\$350,02 ½
Colonia Penal (M)	\$360,30
Marzo	
Colonia Penal (P)	\$335,80
Colonia Penal (M)	\$359,75
Abril	
Colonia Penal (P)	
Colonia Penal (M)	
Mayo	
Colonia Penal (P)	\$445,50
Colonia Penal (M)	\$360,65
Junio	
Colonia Penal (P)	\$234,72 ½
Colonia Penal (M)	\$396,30
Julio	
Colonia Penal (P)	\$290,72 ½
Colonia Penal (M)	\$252,40
Agosto	
Colonia Penal (P)	\$276,80
Colonia Penal (M)	\$448,75
Septiembre	
Colonia Penal (P)	\$276,80
Colonia Penal (M)	\$380,70 ½
Octubre	
Colonia Penal (P)	\$171,92 ½
Colonia Penal (M)	\$935,95
Noviembre	
Colonia Penal (P)	\$177,90
Colonia Penal (M)	\$911,80
Totales	\$7870,02

*(P): Gastos por empleados, **(M) gastos por materiales, utensilios, herramientas etc. Elaboración propia. Fuentes: Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, viernes 4 de febrero de 1876, n. 27, f. 107; viernes 3 de marzo de 1876, n. 51, f. 202; miércoles 5 de abril de 1876, n. 75, f. 299; miércoles 3 de mayo de 1876, n. 91, f. 363; viernes 5 de mayo de 1876, n. 93, f. 371; martes 6 de junio de 1876, n. 113, f. 455; martes 4 de julio de 1876, n. 103, f. 535; lunes 7 de agosto de 1876, n. 158, f. 636; lunes 4 de septiembre de 1876, n. 174, f. 701; martes 3 de octubre de 1876, n. 180, f. 725; lunes 6 de noviembre de 1876, n. 185, f. 746 y martes 5 de diciembre de 1876, n. 188, f. 757.

No obstante, este promedio dobló a los \$166,00 aproximados de 1874, pero fue un aumento normal, teniendo en cuenta que aún faltaba consolidar el traslado de la Colonia, pues, si bien los reclusos ya se encontraban en Puerto Berrío, las instalaciones de los establecimientos debían terminarse. Esto se puede verificar al observar el presupuesto bienal para 1876-1877, cuando se incrementó la cantidad asignada para los gastos de mercancías en comparación con el anterior bienio económico. Así, mientras que en el presupuesto 1874-1875 aparece una suma de \$11000, para el de 1876-1877 se determinó una cifra de \$17000; es decir, \$6000 de diferencia⁵³² (tabla 25).

Tabla 25. Comparación entre el presupuesto del bienio económico 1876-1877 y los gastos registrados entre febrero y noviembre de 1876⁵³³

Establecimiento	Presupuesto del bienio 1876-1877	Gasto total entre febrero y noviembre de 1876	Existencia para diciembre de 1876
Colonia Penal (P)*	\$8688	\$2658,10	\$6029,90
Colonia Penal (M)**	\$17000	\$4698	\$12302

*(P): Gastos por empleados, **(M) gastos por materiales, utensilios, herramientas etc. Elaboración propia. Fuente: Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, martes 28 de septiembre de 1875, n. 863, f. 1030.

Sin embargo, para inyectar esa cantidad en el presupuesto por herramientas, la administración de Antioquia redujo en \$5952 la suma para gastos de empleados. De manera que este último quedó en \$8688, cuando el del bienio anterior fue de \$14640. Esto quiere

⁵³² En la descripción de los gastos por mercancías de la Colonia Penal del bienio económico 1876-1877, se especificó que esos \$6000 estaban destinados para «Gastos de traslación de las Colonias penales al punto denominado “Las Cruces”». Sin embargo, como se ha observado, ese no fue el lugar donde se reubicó finalmente el establecimiento. Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, martes 28 de septiembre de 1875, n. 863, f. 1030.

⁵³³ No se tiene en cuenta enero, debido a que los gastos generados en ese mes fueron descontados de los fondos del bienio anterior, 1874-1875. Abril y diciembre no presentan registros. Además, como se señaló anteriormente, los registros de 1876 tienen errores en las operaciones. Por esta razón, si se suman las cantidades que aparecen en la tabla 24 habrá un pequeño margen de diferencia. En esta tabla se acude a los resultados oficiales, es decir, se prescinde de corregir los cálculos.

decir que, en términos totales, ambos presupuestos solo tuvieron una variación de \$48,⁵³⁴ por lo que no hubo cambios significativos.

La reducción en los fondos para el pago de empleados podría llevar a concluir que la disminución de reclusos que se presentó a lo largo de 1876 fue adrede; no obstante, al revisar la descripción del presupuesto se observa que la suma destinada para el pago de custodios estaba prevista para un sueldo de hasta doce de estos, ganando cada uno \$192 anuales (\$4608 en total).⁵³⁵ Esta cantidad de custodios, de acuerdo con la legislación, era equivalente a unos 180 reos, número que nunca se llegó a registrar en la Colonia, aun cuando se les sumara los presos que reposaban en la cárcel de Medellín.

En conjunto puede argumentarse que las Colonias Penales tuvieron un correcto funcionamiento durante su existencia, con excepción de 1875, cuando se creó un *déficit* presupuestal que obligó al Estado de Antioquia a destinar excedentes para esta institución. Finalmente, aun cuando los gastos de la Colonia Penal durante 1876 fueron casi el doble de los cuantificados en 1874, estos estaban dentro de las previsiones del gobierno, teniendo en cuenta que los costos por personal correspondieron a un 30,6 % y por materiales a un 27,6 % de los presupuestos, lo que podría haber generado un *superávit* al año siguiente; sin embargo, la guerra acaecida a finales de 1876, que concluyó con el fin de la hegemonía conservadora en Antioquia, así como con la Colonia Penal, limita esta reflexión a un lapidario “pudo ser”.

⁵³⁴ De acuerdo con la tabla 23 la suma del presupuesto asignado para la Colonia Penal para el bienio económico 1874-1875 fue de \$25640 y según la tabla 25 el de 1876-1877 fue de \$25688.

⁵³⁵ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, martes 28 de septiembre de 1875, n. 863, f. 1030.

3.3.5. Temores y críticas

Las condiciones insalubres de las selvas adyacentes al Magdalena tenían fama entre la población. En 1871, Julián Álvarez, sobrestante de Griffin, intentó reclutar peones en Marinilla para marchar a Puerto Murillo con el fin de comenzar con el trazo al interior del Estado, hacia Patiburú, pero sus esfuerzos fueron en vano porque los habitantes temían al clima de las riberas y de las selvas donde se iban a realizar los trabajos.⁵³⁶ La impopularidad las selvas del Magdalena y la distancia que le separaba de los centros urbanos generaron una atmósfera de temor en la población, misma que manifestaron los condenados a reclusión, cuando quisieron evadir, por medios lícitos, la Colonia Penal de Puerto Berrío.

Entre finales de diciembre y principios de enero de 1876, el presidente del Estado Soberano dispuso que a ningún preso le fuera conmutada la pena de reclusión por la de presidio ni por otra, con excepción de los casos de vejez, de juventud extrema o de enfermedad, que pusiera en riesgo la vida del condenado.⁵³⁷ Esto llevó a que a lo largo del año varios individuos remitieran solicitudes de conmutación de pena con la intención de impedir que los enviaran a la Colonia Penal. A pesar de que muchos registros de las solicitudes de conmutación se han perdido en el tiempo y por lo tanto no pueden sistematizarse, esta fuente contiene los motivos por los que los reos deseaban eludir su sanción, de tal forma que permite identificar cómo fue percibida la Colonia Penal por los condenados, así como indagar sobre otros aspectos de los procedimientos administrativos de los establecimientos de castigo.

⁵³⁶ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, lunes 19 de junio de 1871, n. 470, f. 390.

⁵³⁷ AHA, República/Hacienda Provincial. T.3729, doc. 1, f. 82r-82v.

Antes de ser enviados a la Colonia, los reos eran llevados a la cárcel de Medellín en tanto se definía el día para su traslado. Allí tenían derecho a aspirar a una segunda instancia para solicitar que su pena fuera conmutada, en caso de cumplir con las condiciones prescritas por la ley; por consiguiente, todas las solicitudes provenían de reos residentes en la cárcel de Medellín. La estadía de estos en ese lugar podía llegar a durar días, semanas e incluso meses. Cuando Victoriana Rodríguez, condenada a 2 años de reclusión, solicitó una conmutación de pena el 18 de abril de 1876, llevaba tres meses en la cárcel a la espera de ser conducida a los establecimientos en Puerto Berrío.⁵³⁸

Para que se otorgara una conmutación de la pena era necesario seguir un determinado conducto regular: debía ser dirigida una solicitud suscrita por el reo, acompañada de la documentación o los argumentos que sustentaran la legitimidad de sus declaraciones. Estos documentos, llamados también memoriales, eran remitidos al procurador, quien, a su vez, los transmitía al médico de los establecimientos de castigo para que verificara personalmente los hechos a través de una visita. A partir del dictamen médico, el presidente —normalmente su secretario a nombre de él— tomaba la decisión de conmutar o no la pena.

En el caso preciso de Victoriana Rodríguez, su solicitud fue realizada el 18 de abril de 1876. Para sustentarla presentó adjuntos dos certificados médicos suscritos por Pedro D. Estrada y Federico A. Peña. En estos se atestiguaba que la reo sufría de “gastralgia” sostenida por una “cloro-anemia”, enfermedad que necesitaba de un tratamiento largo y que podía agravarse en las condiciones de un clima “fuerte y malsano”, como el de la Colonia Penal. Dos días después, el procurador envió el memorial al médico de los establecimientos de castigo, José María Jaramillo, quien realizó el procedimiento horas más tarde. Este llegó a la

⁵³⁸ AHA, República/Hacienda Provincial. T. 3729, doc. 1, f. 14r-19r.

conclusión de que la reo presentaba un color saludable (“rosado”) y que su malestar era causado por una enfermedad “galicosa”, a la que “el temperamento de las colonias le es útil para la transpiración”,⁵³⁹ dictamen que habría sido suficiente para negar la conmutación. No obstante, los médicos que certificaron su enfermedad fueron citados a reafirmar sus palabras y, finalmente, fue conmutada la pena.

No siempre las solicitudes eran acompañadas de una certificación médica, pues todo documento útil para probar las declaraciones era considerado como válido, aunque no suficiente. Tampoco se recurría en toda ocasión al dictamen del médico de los establecimientos de castigo. En la solicitud de conmutación presentada por José María Mora el 3 de enero de 1876, este señaló a José María Ramírez, Cecilio Molina y Manuel Lenis, como testigos de sus fuertes, constantes e inexplicables cólicos, que le impedían realizar trabajos exigentes o extensos recorridos. De acuerdo con los testimonios, esta dolencia le habría generado perjuicios mortales a Ramírez por el solo hecho de transitar el trayecto obligatorio hasta Puerto Berrío. En esta ocasión, la palabra de los testigos fue suficiente para que se aprobara la conmutación de la pena, sin necesidad de la confirmación del médico auxiliar de la justicia.⁵⁴⁰

En otros casos, la solicitud no estaba acompañada por ninguna clase de certificado y solo consistía en la afirmación del impedimento. Esta clase de documentos se apoyaban en un lenguaje elaborado —lo más probable es que fuera escrito por un abogado— con la intención de mostrar al reo como víctima de las circunstancias, para así sustituir la carencia de pruebas. Pero bastaba con la visita del médico de los establecimientos de castigo para

⁵³⁹ AHA, República/Hacienda Provincial. T. 3729, doc. 1, f. 15r.

⁵⁴⁰ AHA, República/Hacienda Provincial. T. 3729, doc. 1, f. 20r-21v.

cerciorarse de lo contrario. En la solicitud de María del Carmen Gutiérrez Tejera, quien fue condenada a once meses de encierro por tentativa de hurto y a diez y seis de reclusión en la Colonia Penal por amancebamiento, puede percibirse un lenguaje patético, cargado de adjetivos y dirigido a conmover y persuadir a la autoridad de lo funesto de su estado:

Ciudadano Presidente del Estado

María del Carmen Gutiérrez Tejera, vecina de este distrito, con residencia en él, y presa en la cárcel pública de esta ciudad, en el local destinado para prisión de las personas de mi sexo, a vos con respeto represento: que yo fui condenada por sentencia judicial a sufrir la pena de diez y seis meses de reclusión en las **Colonias Penales** del Estado [...] No es este, señor, el lugar de manifestaros la monstruosidad de la justicia con que fui condenada a la pena que estoy sufriendo, porque aquellos son actos consumados sobre los cuales recayó ya el sello de la ejecutoria y por lo mismo no pueden retrotraerse al estado de repase a la injusticia cometida. Sin embargo, la demostración de la razón de mi condena podría servir para excitar e inclinar en mi favor la compasión de vuestro sensible y filantrópico corazón, a concederme la gracia que voy a solicitar de vuestra reconocida humanidad. Once meses será en este largor de tristezas, morada del infortunio [...] y hace un mes, algo más, que estoy sufriendo mi condena, en mi calidad de reo rematado y todavía debo seguir aquí por quince meses más si, por mi desgracia o por la debilidad de mi sexo, llego a perder la gracia de la rebaja. Todo esto es muy posible, todos los seres de la especie humana recibimos de la naturaleza el atributo del error y de la debilidad. En esta humilde y respetuosa representación me propongo obtener del encargado del Poder Ejecutivo, la gracia de que se me deje en esta cárcel acabando de cumplir mi condena; justifican y abonan mis pretensiones las circunstancias de encontrarme sufriendo una enfermedad grave; peligrosa, de cuyo carácter y consecuencias hará el médico del establecimiento la competente descripción, luego que sea examinada por él, si, como me lo prometo [sic] del reconocido amor a la justicia que caracteriza al ciudadano Presidente, os dignéis disponer que sea yo reconocida por aquel letrado profesor. Justifican y abonan mis pretensiones, vuelvo a decir, la circunstancia de ser madre de mi hijo tierno que, aunque no lo tengo a mi lado, vive en la casa de mi desgraciada madre, y desde este lugar en donde sufro mi condena, si materialmente no puedo proveer a su educación, por lo menos puedo contribuir a ella con mis consejos. Es muy conveniente y de grande utilidad el que ese tierno inocente niño esté viendo a su madre y que en la desgracia de ella aprenda a evitar los peligros a que se ve expuesto en el mundo el que en este valle de infortunios es arrojado. Justifican y abonan, por decirlo todo de una vez, mis pretensiones la circunstancia de haber permanecido en esta cárcel ya once meses, pues sufrí una pena antes de ser condenada a ella y aquí no serán tan amargos mis sufrimientos por estar ya habituada a ellos, y porque cerca de mi familia esta puede proporcionarme algunos auxilios que me hagan soportable mi prisión. Presidente, del ser más infortunado que existe hoy sobre la tierra, enjugad mis lágrimas y las de mi hijo, víctima de la más deplorable orfandad y concededme la gracia [que] de vuestra acendrada humanidad solicito.⁵⁴¹

⁵⁴¹ AHA, República/Hacienda Provincial. T. 3729, doc. 1, f. 140r-141r.

La anterior solicitud fue realizada el 27 de marzo de 1876 y la visita del médico de los establecimientos, José María Jaramillo, fue hecha cuatro días después. El dictamen final fue el siguiente:

[...] [María del Carmen Gutiérrez Tejera] está acta para los trabajos, porque está gorda y lúcida; me dijo ella que le dolía abajo la matriz dándole picailas [sic] con alguna purga: si lo creo, porque tiene flores blancas, resultado de la sífilis (Galico) a la que le pegaría muy bien una temperatura más cálida que esta [...].⁵⁴²

La conmutación de María Carmen G. fue rechazada, dado el dictamen médico. A partir de los casos anteriores se puede evidenciar que las características climatológicas de los lugares donde se encontraba radicada la Colonia Penal eran bien conocidas, tanto por médicos como por reos; de modo que la mayor parte de las peticiones contenían dos razones esenciales a las que estos últimos apelaron para evadir la condena de reclusión: su enfermedad, así como su condición física se verían agravadas por la distancia y por la insalubridad de los terrenos en el Magdalena.

Sin embargo, estas características no solo tenían fama en la población y fueron usadas como evasivas por parte de los reos, sino que la prensa liberal, particularmente “El Ciudadano” de Medellín, los instrumentalizó para elaborar sus críticas a la institución penal, la que, a su vez, interpretaban como una emanación del partido conservador.

De acuerdo con un artículo publicado el 28 de enero de 1875 por este periódico, y firmado bajo el seudónimo de Cayo, la Administración Berrío ubicó la Colonia penal en un paraje “[...] pestífero de los desiertos que demoran hacia la banda occidental del Magdalena”:

Allí se descuajó un pedazo de selva a la ligera y se improvisó una barraca, que luego al punto pasó a ser la morada de más de un centenar de infelices que se amontonó allí, en repugnante promiscuidad a padecer angustias, privaciones y dolores de todo

⁵⁴² AHA, República/Hacienda Provincial. T. 3729, doc. 1, f. 142r.

linaje. Allí los empleados y guardianes, allí el depósito de víveres, allí las herramientas, allí la chusma de hombres y mujeres, de adultos y de niños enfermos y alentados.⁵⁴³

Tales condiciones, según el autor, ponían en riesgo la vida de los reclusos y, en muchas ocasiones, significaba su sentencia de muerte. La Colonia era la continuidad de los suplicios, y los reclusos se enviaban:

[...] a morir paulatinamente en un desierto solitario, rodeado de reptiles venenosos, habitado casi a la intemperie y bajo la influencia de un ambiente envenenado que mina y socava y aniquila toda organización de carne y hueso⁵⁴⁴

Madres que debían marchar hacia las Colonias con sus hijos en brazos; enfermos dispuestos en altos zarzos sobre palos desiguales que, víctimas del delirio de sus fiebres, se precipitaban sobre el suelo y fallecían; reclusas con fiebre y disentería que reposaban en el suelo húmedo y debían compartir una sola sábana rasgada, entre tres y a veces sin darse cuenta, con cadáveres; reos convalecientes que eran enviados a Santo Domingo por víveres, pero que, al regresar, caían “en la espesura de la montaña, agobiado[s] por la carga, el hambre, la fiebre y la fatiga,” para poco después ser encontrados “comido[s] de gusanos a la vera del camino”, etc.⁵⁴⁵

Las palabras muerte y enfermedad sobresalen en los artículos referidos. Pero, si se recuerdan los índices de mortalidad que se registraron en los informes oficiales, de entre un 9 % en el primer año y un 1 % en los siguientes, estas afirmaciones resultan contradictorias. Sin embargo, a lo largo del año, los articulistas acusaron al gobierno de ocultar las cifras y

⁵⁴³ El Ciudadano (Medellín), jueves 28 de enero de 1875, n. 2, f. 6.

⁵⁴⁴ El Ciudadano (Medellín), jueves 28 de enero de 1875, n. 2, f. 6.

⁵⁴⁵ El Ciudadano, (Medellín) jueves 28 de enero de 1875, n. 2, f. 6.

los hechos ocurridos en las Colonias Penales: “La mortandad ya es grande, pero hay orden expresa de no comunicar ni divulgar el número de enfermos que existen ni de los desdichados reclusos que sucumben”.⁵⁴⁶

En un artículo publicado el 22 de julio de 1875 se aseguraba que en las Colonias habían muerto recientemente Felicia Hincapié, María de Jesús Palacio y Epifanio Posada, todos vecinos de Santa Rosa.⁵⁴⁷ En otro publicado el 4 de septiembre del mismo año, no solo se afirmaba que habían muerto Ulpiana Álvarez de Bolívar y Justo Tabares de Yarumal, sino que, desde 1872 hasta 1875, habían fallecido ochenta y dos personas en total.⁵⁴⁸ Un testimonio diametralmente opuesto al discurso oficial. No obstante, mientras que este último se esforzaba por omitir los detalles negativos de la institución, los liberales resaltaban y quizás exageraban las faltas del gobierno conservador.

Los liberales veían la existencia de la Colonia como una injusticia por parte de la administración antioqueña. Los condenados solían ser culpables de delitos menores como vagancia, hurto o prostitución, actos que estos consideraban consecuencia del desamparo, la miseria y la falta de trabajo en Antioquia.⁵⁴⁹ En otras palabras, males provenientes del seno de la misma sociedad.⁵⁵⁰ Por eso, y con mayor razón, el castigo debía velar por la corrección de los criminales mediante la enseñanza moral y la religión o, en su defecto, a través de una institución penal guiada por estos principios y no por penas que atentaran contra su vida. Ya

⁵⁴⁶ El Ciudadano, (Medellín) jueves 15 de julio de 1875, n. 22, f. 86.

⁵⁴⁷ El Ciudadano, (Medellín) jueves 22 de julio de 1875, n. 23, f. 91.

⁵⁴⁸ El Ciudadano, (Medellín) sábado 4 de septiembre de 1875, n. 29, 114.

⁵⁴⁹ “[...] desamparo y la miseria, y esa vagancia quizá por falta de trabajo, y esos hurtos de bagatelas y frijoleras se castigan con la muerte. Restablézcanse francamente la horca y el banquillo, donde solo dura cinco minutos la agonía”. El Ciudadano, (Medellín) jueves 28 de enero de 1875, n. 2, f. 6.

⁵⁵⁰ El Ciudadano, (Medellín) jueves 15 de febrero de 1875, n. 6, f. 21.

que, de lo contrario, estas no serían equivalentes al crimen cometido y se rebasarían los límites de lo necesario, pasando de ser una sanción justa a una tiránica.⁵⁵¹

“A.A.” de Rionegro, un articulista, afirmaba que anteriormente la Casa de Reclusión disponía a los reclusos en un régimen de trabajo apropiado, en espacios aptos y con las medidas adecuadas para su corrección, pero se cerró para cambiar los edificios por “ranchos” lejanos, donde los reclusos y las reclusas quedaban a merced de los empleados, que, por lo demás, eran “todos hombres”.⁵⁵² Este autor aconsejaba volver a la Casa de Reclusión o trasladar la Colonia a un sitio salubre.

Sin embargo, el 15 de julio de 1875, “R.J.P.” publicó un texto en el que acusaba al gobierno de haber llevado a los reclusos a Garrapatas, al sur de Puerto Berrío y al margen del río Magdalena, luego de la clausura de esta. Afirmaba que era uno de los lugares más insalubres del Estado y que se había realizado el traslado, luego de firmarse un contrato “secreto” con Cisneros, mediante el cual este se comprometía a pagar únicamente diez centavos por cada uno de ellos.⁵⁵³ Es curioso contrastar esta información con las fechas que anteriormente se han establecido, pues hasta agosto aún se estaba en búsqueda de un sitio “apropiado” y Las Alpujarras estaba bajo la mirada de la administración.

Finalmente, otra de las críticas recurrentes recayó sobre la disciplina que se manejaba en los establecimientos penales. En un artículo publicado el 4 de septiembre de 1875 se afirmó que el deterioro de la organización era tal, que el secretario del director de las colonias

⁵⁵¹ “[...] ese poder, santo, si se quiere, no debe extralimitarse; porque entonces se convierte en tiranía y viene a ser la covachuela del verdugo”. El Ciudadano, (Medellín) jueves 28 de enero de 1875, n. 2, f. 5. El lenguaje usado por el autor del artículo tenía influencia de la doctrina liberal de Cesar Beccaria. Por ejemplo, cuando este último afirmaba que: “Todo acto de autoridad de hombre a hombre que no se derive de la absoluta necesidad, es tiránico”. Cesar Beccaria, *De los delitos y las penas* (Buenos Aires: Arayú, 1955) 183.

⁵⁵² El Ciudadano, (Medellín) jueves 15 de febrero de 1875, n. 6, f. 21.

⁵⁵³ El Ciudadano, (Medellín) sábado 4 de septiembre de 1875, n. 29, f. 114.

penales, Eduardo Espinosa, renunció debido a que “le repugnaba la relajación que se ha introducido en la disciplina del establecimiento”.⁵⁵⁴ Once días después, el propio Espinosa publicó una manifestación en la que denominaba el artículo anterior como una calumnia. Su defensa rezaba así:

[...] en seis meses que permanecí de Secretario en aquel establecimiento tuve la satisfacción de presenciar que la disciplina se cumplía estrictamente, observándose por el señor Directo para con los reos, la severidad sin exceso, la suavidad sin contemplación, a la vez que se atraía la gratitud de los reos por sus sentimientos humanitarios en aliviarlos en sus sufrimientos. Si no permanecí en aquel Establecimiento de Secretario por más tiempo que el de seis meses, fue debido a la indisposición de mi salud y no por otros motivos.⁵⁵⁵

El clima, los terrenos insalubres, las condiciones inapropiadas de los establecimientos y la indisciplina estuvieron dentro de los elementos comunes de la crítica liberal al gobierno conservador. Similares argumentos serían retomados en el discurso de los liberales, luego de vencer al partido conservador, y servirían para justificar el cierre definitivo de la Colonia Penal.

3.3.6. Clausura

Desde el ingreso de Antioquia a la guerra civil, el 8 de agosto de 1876, la empresa del ferrocarril perdió las ayudas financieras, tanto del gobierno nacional como del Estado Soberano de Antioquia. Además, las circunstancias propiciaron que la administración incumpliera con los contratos, como en diciembre de ese año, cuando se reclutaron algunos peones de la obra para integrarlos en las tropas antioqueñas. Todo ello puso en jaque la continuación del ferrocarril. Sin embargo, en los meses que siguieron a diciembre, el

⁵⁵⁴ El Ciudadano, (Medellín) sábado 4 de septiembre de 1875, n. 29, f. 114.

⁵⁵⁵ Eduardo Espinosa, Manifestación, Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, sábado 25 de septiembre de 1875, n. 861, f. 1020.

gobierno no publicó estadísticas ni otros tipos de fuentes, por lo que se ignora cómo fue el funcionamiento preciso de la Colonia Penal; al menos hasta abril, cuando se retomó la publicación del Boletín Oficial.

Durante este periodo, Cisneros sobrellevó los gastos de la empresa, esperando que al finalizar la guerra civil se retomaran las labores. No obstante, la guerra duró más de lo esperado y el gobierno conservador fue vencido por los liberales. De tal manera que, el 10 de abril de 1877 luego de la capitulación de San Antonio, el Poder Ejecutivo nacional, encabezado por Aquileo Parra, nombró al liberal Julián Trujillo como Jefe Civil y Militar de Antioquia.⁵⁵⁶ Este hecho marcó el inicio de la reorganización del Estado Soberano bajo la dirección del partido Liberal, lo que significó cambiar de funcionarios y expedir nuevos decretos que puntualizaran la situación administrativa de Antioquia.

Este fue el caso del decreto 26 del 2 de mayo de 1877, por el cual se reformaron algunas disposiciones sobre policía. A través de este, el nuevo régimen criticó la criminalización de asuntos que concernían a “la moral” y no a la legislación penal, como la vagancia y el amancebamiento.⁵⁵⁷ Así mismo, cuestionó el hecho de que las penas de reclusión se aplicaran:

[...] en parajes mortíferas por lo cual son excesivas hasta el extremo de causar la muerte a muchas personas y de hacer a otras completamente inválidas, de modo que esos establecimientos de castigo han sido más bien lugares de muerte y de tormentos que de corrección moral y racional.⁵⁵⁸

⁵⁵⁶ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, viernes 4 de mayo de 1877, n. 4, f. 19.

⁵⁵⁷ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, viernes 18 de mayo de 1877, n. 7, f. 42.

⁵⁵⁸ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, viernes 18 de mayo de 1877, n. 7, f. 42.

Argumentos que recuerdan las objeciones anteriormente manifestadas por los liberales de Antioquia, pero que esta vez tenían un efecto determinante en la legislación. Esta norma limitó las sanciones por ebriedad y juegos prohibidos; al igual que anuló los juicios por vagancia y puso en libertad a las personas que habían sido condenadas por esta causa y por otras de policía. Los reos que no obtuvieron beneficios de estas reformas continuarían en donde estaban, hasta nuevo aviso. Este decreto finalizó con una autorización al prefecto del Departamento del Centro para que suprimiera los empleos que ya no fueran necesarios en la Colonia Penal; por lo tanto, fue su sentencia de muerte.⁵⁵⁹

Por tal razón, el 20 de agosto de 1877, en su discurso dirigido a la Convención Constituyente de Antioquia, Julián Trujillo resaltó entre sus logros la extinción de esta institución:

Otra de las aberraciones de la legislación antioqueña consistía en las causas de vagancia, a virtud de las cuales estaban los ciudadanos a merced de los rencores o venganzas de los agentes de policía, quienes los denunciaban por delitos imaginarios, que eran castigados en establecimientos fundados en la deletérea región del río Magdalena con el nombre de Colonias penales. **Tan odiosa institución no podía permanecer bajo un régimen liberal** y, en consecuencia, dispuso por el decreto número 26, de 2 de mayo, que en adelante no se siguiesen los juicios de vagancia, y que fueran puestas en libertad las personas condenadas a reclusión por tales juicios y por algunos otros de naturaleza semejante.⁵⁶⁰

Tal fue la aversión hacia esta institución penal que dos años después, en 1879, el general Lucio A. Restrepo retomó las críticas liberales y se expresó de la siguiente forma sobre la Colonia:

Un bárbaro código de policía, cuya ejecución se confió a un cuerpo de gendarmería investido de grandes facultades para vejar a los ciudadanos, puso a estos bajo la más dura presión. Los *vagos*, palabra *vaga*, eran perseguidos y, a pretexto de moralización, remitidos a la mortífera colonia penal de Patiburú, donde las fiebres

⁵⁵⁹ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, viernes 18 de mayo de 1877, n. 7, f. 42.

⁵⁶⁰ Estado Soberano de Antioquia, lunes 20 de agosto de 1877, n. 20, f. 143. La negrilla no es original.

acababan con los desgraciados que caían en manos de la policía. Multitud de pobres mujeres, cuya desgracia apellidaba más bien la caridad que el exterminio, fueron sacrificadas en aquella tierra pestilencial. La ciudad de Medellín presenció el caso de un condenado a Patiburú, que antes de seguir a su destierro invitó al público a su entierro i se hizo pasear por las calles en una caja mortuoria. Era la burlesca y tremenda protesta contra aquel sucedáneo de la pena de muerte, que llamaron la Colonia de Patiburú.⁵⁶¹

Sin embargo, el velo ideológico se precipita ante la irrupción de las acciones. Y así como los conservadores ocultaron sus intenciones bajo un discurso favorable a las medidas que llevaron a cabo, los liberales defendieron sus intereses económicos, amparados por la legalidad de la constitución y los principios de su corriente política. Pues a comienzos de 1877, luego de que se publicaran las críticas a elementos como la distancia y las condiciones en que se mantenían a los reclusos de la Colonia Penal, el gobierno le prometió y, posteriormente, le proporcionó a Cisneros aproximadamente 90 presidiarios para conformar una sección en “Remolino Grande” —nótese la negativa a llamar a este lugar Puerto Berrío—.⁵⁶²

De acuerdo a los informes, el 19 de marzo de 1877, Cisneros firmó un contrato para continuar con la construcción del Ferrocarril, el cual, en su artículo VII determinó que el gobierno le facilitaría presos para las labores.⁵⁶³ Juan de S. Martínez, encargado de la empresa, solicitó estos en marzo y abril,⁵⁶⁴ pero no fue sino hasta el 28 de junio de ese año, que Luciano Retrepo, secretario de fomento, le aseguró que Julián Trujillo pondría a su disposición una sección del Presidio.⁵⁶⁵

⁵⁶¹ Jeneral Lucio A. Restrepo. *Apreciaciones históricas sobre la última guerra en el Estado de Antioquia, 1879* 8 Recuperado de: <http://bibliotecadigital.udea.edu.co/bitstream/10495/397/1/ApreciacionesHistoricas.pdf> (09/02/2017)

⁵⁶² Estado Soberano de Antioquia, lunes 20 de agosto de 1877, n. 20, f. 143.

⁵⁶³ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, Medellín viernes 6 de julio de 1877, n. 14, f. 97.

⁵⁶⁴ AHA, República/Hacienda Provincial. T. 3737, doc. 1. f. 132-139.

⁵⁶⁵ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, Medellín viernes 6 de julio de 1877, n. 14, f. 97.

Pese a ello, la primera noticia que se tiene del transporte de presidiarios a esos lugares corresponde a una filiación por fuga, acaecida el 13 de agosto de 1877. En ella se informaba de cuatro presidiarios, Federico Sierra, Hipólito Bohórquez, Juan N. López y Alberto Echeverri, que huyeron mientras eran conducidos a Remolino Grande.⁵⁶⁶ El 27 de octubre de este mismo año, otra filiación por fuga avisaba de una nueva evasión, pero esta vez, por parte de uno de los presidiarios al servicio de Cisneros,⁵⁶⁷ por lo que, para esta fecha, ya se hacía uso del Presidio en las orillas del Magdalena, aunque se ignora la cantidad de internos que allí trabajaban.

Como es notable, aun cuando la Colonia Penal fue aborrecida y suprimida por los liberales, se puede afirmar que estas medidas, en última instancia, pertenecieron a las esferas del discurso y el papel.⁵⁶⁸ Todas las críticas en cuanto a las condiciones de los establecimientos o el clima, así como los reproches sobre el envío de reclusos a esos lugares fueron contradichos cuando una sección del Presidio fue trasladada a Puerto Berrío. Así, la suerte de los presidiarios bajo la administración liberal pasó a ser la misma de los reclusos durante la hegemonía conservadora y, probablemente, en el mejor de los casos, estos fueron ubicados en los mismos edificios donde antes reposó la Colonia Penal.⁵⁶⁹

⁵⁶⁶ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, Medellín lunes 27 de agosto de 1877, n. 21, f. 155-156.d

⁵⁶⁷ Boletín Oficial del Estado Soberano de Antioquia, Medellín viernes 9 de noviembre de 1877, n. 34, f 248.

⁵⁶⁸ Podrían suponerse que la clausura de un lugar que poseía una fama terrible entre la población le brindaría al gobierno liberal una oportunidad para ganarse la confianza de los habitantes conservadores, la cual necesitaban para legitimar su gobierno. Sin embargo, la información no permite corroborar este argumento.

⁵⁶⁹ Es probable que estas condiciones perduraran durante décadas. En un informe presentado en 1909 por el reemplazo del médico jefe del Ferrocarril, Marco A. López, las viviendas de los trabajadores del ferrocarril fueron descritas de la siguiente manera: “Esos simulacros de campamentos que son chozas miserables, estrechas, húmedas, oscuras, solo comparables en lo primitivo y antihigiénicas a los tambos de nuestros indios, son verdaderos focos de infección, amén de la aglomeración de trabajadores y lo poco o nada que son estos de sus ropas y sus personas”. Citado en Restrepo de Quintero 26.

Consideraciones finales

El Camino Carretero y el Ferrocarril fueron las dos obras más importantes que se realizaron durante la hegemonía conservadora y expresaron el interés más inmediato del gobierno: conectar la capital del Estado con el río Magdalena para así incentivar el comercio con la nación y el exterior, lo que favorecería las actividades económicas de los grupos dirigentes. Con este propósito se movilizaron grandes cantidades de individuos hacia el valle del Nus y las selvas del Magdalena, incluyendo el Presidio y una Colonia Penal que se pusieron a disposición de ambas vías de comunicación.

El Presidio fue el primer establecimiento en iniciar los trabajos del Carretero en la parte más occidental del trazado y, así mismo, se le encargó el mantenimiento de las secciones más cercanas a Medellín. Por su parte, la Colonia Penal fue ubicada al interior del valle del Nus, cerca del Alto de Patiburú y, aunque se desconocen las actividades puntuales que efectuó durante la construcción del Carretero, al comenzar el proyecto del ferrocarril, Cisneros lo usó como su centro de operaciones y los reclusos fueron empleados para aserrar maderas, construir edificios, cultivar árboles o participar en las exploraciones y en las actividades generales, análogas a las del peonaje.

En todos estos casos, las tareas que se realizaron no exigieron un grado de experticia que desbordara los conocimientos de estos individuos. En realidad, la maquinaria especializada que llegó desde el extranjero o que se elaboró en la Ferrería de Amagá estuvo a cargo de artesanos y otros empleados que fueron reclutados del exterior. En cambio, los presidiarios utilizaron carretas y otras herramientas simples que fueron suministradas por los talleres del Camino Carretero y la Escuela de Artes y Oficios. En cuanto a los reclusos de la Colonia Penal es posible afirmar que se presentó una misma situación, puesto que no existe

evidencia de que hayan realizado actividades complejas, en términos técnicos, sino que, por el contrario, la mayor parte de los gastos de esta institución fueron generados por salarios de empleados y no por herramientas, que de ser especializadas habrían tenido costos más altos.

En otro orden de ideas, a diferencia del Presidio, la Colonia Penal incluyó entre sus funciones las de colonizar y practicar labores agrícolas y fabriles. Sin embargo, el pueblo de la Magdalena fue abandonado tan pronto como se cambió el trazado del ferrocarril y los ingresos generados por la Colonia fueron insignificantes en comparación con sus gastos; es decir que este establecimiento falló en ambos objetivos, por lo que puede asegurarse que su utilidad en la Magdalena y luego en Puerto Berrío no reposó en las actividades que se realizaban al interior de los edificios o en la colonización de nuevos territorios, sino en los servicios que brindó al Camino Carretero y al Ferrocarril, especialmente en las temporadas en que escasearon los peones; hallazgo que permite cuestionar los principios penales de ambas instituciones y dirigir la mirada a quienes estaban más interesados en llevar a término las vías que conectarían con el río Magdalena.

Por consiguiente, es posible asegurar que había una relación estrecha entre los intereses de las élites gobernantes y la ejecución de los castigos. Aun cuando el Presidio y la Colonia Penal correspondían a modelos penales adoptados de los códigos liberales extranjeros, el discurso de corrección y humanización que los caracterizó, así como las sanciones con base en la educación, la pérdida de la libertad, el adoctrinamiento religioso y la aplicación al trabajo coincidieron con las tradiciones éticas, morales, políticas y religiosas que se habían cultivado durante años entre las élites antioqueñas, y que conformaban parte de lo que aquí se ha denominado como su ideología.

Fueron estos elementos los que legitimaron el contenido jurídico de las penas de trabajo en el Presidio y la Colonia Penal; pese a ello, los grupos dirigentes estuvieron dispuestos a sacrificarlos para favorecer los proyectos que se adelantaban entre la capital y el río Magdalena. La clausura de la Casa de Reclusión en favor de la Colonia Penal, el fracaso de esta última como lugar de colonización en La Magdalena, su traslado debido al cambio del trazado del ferrocarril o las afirmaciones de Berrío, Álvarez y Griffin en las que aseguraban las supuestas virtudes climáticas, geográficas, minerales y agrícolas de Patiburú y La Magdalena son algunos de los casos que prueban la prioridad que las élites antioqueñas le otorgaron a sus aspiraciones económicas y, al mismo tiempo, son una muestra de que estas hicieron lo posible por ocultarlo.

En este sentido, el uso de presos en la construcción de estas vías de comunicación consistió en una instrumentalización de los castigos laborales por parte de las élites mercantiles de Medellín para la consecución de sus intereses comerciales y especulativos, lo que reafirma la hipótesis marxista de Rushe y Kirchheimer sobre la relación entre la aplicación de los castigos en una sociedad y el papel determinante de las clases dirigentes en ello. En consecuencia, los discursos en torno a la facultad del trabajo y la disciplina como medios para corregir a los individuos de la vida licenciosa, la función colonizadora de la Colonia Penal o la salubridad de los territorios en que esta fue ubicada, aunque hicieron parte de los objetivos del gobierno antioqueño, la mayoría de las veces se redujeron a sustentar una realidad imaginada, pero que les permitía justificar el uso de criminales en los proyectos que se estaban efectuando.

Sin embargo —y pese a los esfuerzos de la administración por hacer uso de los presos e incluso de Cisneros, quien hizo lo posible para trasladar la Colonia a Puerto Berrío—, los

presidarios y reclusos que participaron en la construcción del Carretero y el Ferrocarril ocuparon un lugar auxiliar en comparación con el peonaje. La cantidad de estos últimos superó por mucho a la de los primeros, aun sumando las cifras más altas que se llegaron a registrar, tanto en la sección del Presidio en el Camellón Nuevo como en la Colonia Penal. En efecto, la distancia de la Colonia o que un número significativo de reclusos hayan permanecido en la cárcel de Medellín sin pasar inmediatamente a pagar su condena en la Magdalena o Puerto Berrío propiciaron que la pena perdiera su eficacia y la cantidad de presos disminuyera a lo largo del tiempo y, en mayor medida, luego de que se trasladara la Colonia a Puerto Berrío.

Las élites priorizaron el aprovechamiento productivo de los reclusos por encima del cumplimiento de las estrategias de disciplina. El Código Penal de 1867, las disposiciones tomadas por Griffin en el Presidio para precisar los horarios de alimentación y vigilancia, la ley 200 de 1871 o los demás decretos y contratos, en términos de su contenido jurídico, se enunciaron como un conjunto de mecanismos que, en palabras de Foucault, ejercen “una coerción ininterrumpida, constante que vela sobre los procesos de la actividad más que sobre su resultado y se ejerce según una codificación que retícula con la mayor aproximación el tiempo, el espacio y los movimientos”.⁵⁷⁰ No obstante, es posible verificar que no siempre se cumplió con ellas, y que las más de las veces la primacía estuvo en su resultado más que en “los procesos de su actividad”.

La eficacia de tales medidas dependió en última instancia de su aplicación y no de su expresión legal. En ocasiones, la organización y la ubicación física de los establecimientos facilitaron o dificultaron la observancia del régimen interior. La división por secciones del

⁵⁷⁰ Foucault, *Vigilar* 126.

Presidio afectó de manera estructural el cumplimiento de las medidas penales, por lo que no se educaba a los reclusos como correspondía, ni era posible vigilarlos en todo momento o que recibieran adecuadamente las doctrinas católicas, requisitos de corrección que exigían las leyes. Pero este aspecto no fue algo que haya preocupado realmente a los dirigentes, como por ejemplo en el caso de la Colonia Penal, lugar al que se enviaron los primeros reclusos aun cuando no se habían terminado los edificios, a comienzos de 1873, y donde se conservaron a pesar de las difíciles condiciones del medio.

Por otro lado, la participación de los “técnicos” también influyó de forma decisiva en la ejecución de las estrategias disciplinares. La poca productividad del Presidio en su primer año de trabajos en el Camino Carretero, así como los conflictos entre su director, Joaquín Posada, y el ingeniero inglés, George Butler Griffin, evidencian lo anterior, pues aun cuando existía una reglamentación precisa que determinaba los deberes de esta institución en la obra, los descuidos por parte de Posada impidieron su debida aplicación. Además, que los resultados de la sección del Presidio en Camellón Nuevo hayan mejorado a partir de que Griffin asumiera su dirección refuerza esta conclusión. Un caso similar sería el de Cisneros, quien elaboró una reglamentación más refinada que la del ingeniero inglés, aunque solo es posible aproximarse a ella a través de las normativas de trabajo que se dictaron a los peones. En general, el gobierno paso por alto estos aspectos o no se preocupó por especializar a sus “técnicos”, y a menudo el cuidado de los criminales estuvo bajo la responsabilidad de sobrestantes y, sorprendentemente, de peones.

Estas negligencias son una razón suficiente para dudar de los procedimientos adecuados de estas instituciones. La estadística, entonces, no está exenta de estos inconvenientes; por ende, los registros en cuanto al número de presos, las fugas o los

fallecimientos pueden ser cuestionados y, más aún, cuando existe el testimonio de liberales y condenados a reclusión que, a pesar de ser sujetos que por su condición buscaban envilecer la Colonia Penal, ofrecen un conjunto de representaciones que merecen la misma relevancia que se le ha otorgado a la versión oficial.

Para finalizar, el análisis que aquí se ofrece no pretende ser absoluto, ya que se omiten diversos temas como los inconvenientes que se presentaron a la hora de movilizar los víveres, si se cumplió con el suministro de ellos y con los servicios de salud; así mismo, se ignoran los procedimientos exactos para transportar los reclusos o cuáles eran los delitos más comunes de los presos que sufrieron la pena de trabajo en el Presidio y la Colonia Penal. También se desconoce el trato efectivo que se les dio a los internos por parte de los empleados. Teniendo en cuenta que no es posible saber cuáles eran las experiencias personales de los reos y las percepciones populares en cuanto al Presidio y la Colonia Penal, los resultados que se han expuesto son parciales. El centro del análisis en la investigación son los mecanismos de control desplegados por los grupos dirigentes y la fuente consultada se trata principalmente de producción oficial. En este sentido, este estudio pretende ser un incentivo para futuros investigadores que se aventuren a debatir los argumentos que aquí se exponen mediante la consulta sistemática de otros documentos que puedan resultar novedosos y expandan el horizonte al que se limita la presente obra.

Fuentes y Bibliografía

1. Fuente Manuscrita

1.2. Archivo

Archivo Histórico de Antioquia (AHA)
 Fondo República, Sección Documentos
 Documentos Varios
 Hacienda Provincial
 Leyes y Decretos
 Regeneración

1.3. Prensa

Boletín Oficial (Estado Soberano de Antioquia) 1867, 1870-1877.
 El Álbum (Medellín) 1873.
 El Ciudadano (Medellín) 1875.
 El Pueblo (Medellín) 1871.

1.4. Impresa

Callejas, Alejandro. *Resumen o compilación de las leyes, decretos, resoluciones y demás actos oficiales publicados en el período oficial del estado: a contar de 1 de enero de 1863 a 31 de diciembre de 1880*. Colombia: Imprenta del Estado, 1884.
 Camacho Roldán, Salvador. *Notas de viaje. Colombia y Estados Unidos de América*. Bogotá: Librería Colombiana, 1897.
 Cisneros, Javier Francisco. *Ferrocarril de Antioquia*. Bogotá: Imprenta de Echeverría Hermanos, 1880.
 —————. *Memoria sobre la construcción de un ferrocarril de Puerto Berrío a Barbosa*. New York: Imprenta y Librería N. Pone de León, 1880.
 Estado Soberano de Antioquia. *Constitución política del Estado Soberano de Antioquia de 1864*. Estado Soberano de Antioquia: Imprenta de Isidoro Isaza, 1865.
 Legislatura del Estado de Antioquia. *Decreto sobre los establecimientos de castigo*. Medellín: Imprenta Balcázar, 1857.
 Legislatura del Estado Soberano de Antioquia. *Código penal del Estado Soberano de Antioquia de 1867*. Bogotá: Imprenta de Ortiz Malo, 1868.
 Legislatura del Estado. *Leyes y decretos expedidos por el Estado Soberano de Antioquia en sus sesiones de 1871*. Medellín: Imprenta del Estado, 1872.
 República de la Nueva Granada, *Código penal de 1837*. Paris: Imprenta de Bruneau, 1840.
 Villegas, Luis Eduardo y Vélez S., Carlos. *Informe de la comisión enviada por el gobierno del Estado Soberano de Antioquia a la inauguración del Ferrocarril de Antioquia entre Puerto Berrío y la Malena*. Medellín: [sin publicador], 1880.

1.5. Referencias electrónicas

<http://bibliotecadigital.udea.edu.co/bitstream/10495/397/1/ApreciacionesHistoricas.pdf> (2017)
<http://babel.banrepultural.org/cdm/ref/collection/p17054coll10/id/1168> (2019)

2. Bibliografía

Aguilar Gómez, Orlando Antonio y otros. *Las finanzas públicas en Estado de Antioquia, 1857-1885*. Medellín: sin publicador, 1987.

- Álvarez Morales, Victor Manuel (Coordinador/a). *De caminos y autopistas: historia de la infraestructura vial en Antioquia*. Medellín: Gobernación de Antioquia; Universidad EAFIT, 2014.
- Beccaria, Cesar. *De los delitos y las penas*. Buenos Aires: Arayú, 1955.
- Betancur Arboleda, Cristian. *Vida criminal en las colonias agrícolas de la Provincia de Antioquia a finales del siglo XVIII*. Medellín: sin publicar.
- Bloch, Marc. *Apología para la historia o el oficio de historiador*. México: FCE, 2018.
- Botero Guerra, Camilo. *Anuario estadístico: ensayo de estadística general del Departamento de Antioquia en 1888*. Medellín: Imprenta del Departamento, 1890.
- Botero Herrera, Fernando. *Estado, nación y provincia de Antioquia. Guerras civiles e invención de la región, 1829-1863*. Medellín: Hombre Nuevo Editores, 2003.
- Botero Restrepo, Juan. *Berrío el grande*. Medellín: Secretaría de Educación y Cultura, 1977.
- Bravo Betancur, José María. *Monografía sobre el ferrocarril de Antioquia*. Medellín: Editorial Autores Antioqueños, 1993.
- Brecht, Bertolt. "Preguntas de un obrero que lee". *Historias de almanaque*. trad. Joaquín Rábago. España: Alianza Editorial, 1987.
- Brew, Roger. *Aspectos políticos en Antioquia, 1850-1865*. Inglaterra: Universidad de Oxford, 1971.
- . *El desarrollo económico de Antioquia desde la Independencia hasta 1920*. Medellín: Editorial Universidad de Antioquia, 2000.
- Castro, Edgardo. *El vocabulario de Michel Foucault. Un recorrido alfabético por sus temas, conceptos y autores*. Argentina, Universidad nacional de Quilmes, 2004.
- Castronovo, Valerio. *La Revolución Industrial*. Argentina: Centro Editor de América Latina, 1977.
- Conde, Ángel León y Gutiérrez Benito, Eduardo. *Alemania: desde la unificación hasta 1914*. Madrid: Akal, 1985.
- Correa Restrepo, Juan Santiago. *Ferrocarriles y tranvías en Antioquia*. Bogotá: CESA, 2012.
- Javier Mejía Cabillos. *Diccionario biográfico y genealógico de la élite antioqueña y viejocaldense. Segunda mitad del siglo XIX y primera del XX*. Colombia: Red Alma Mater, 2012.
- Dobb, Maurice. *Estudios sobre el desarrollo del capitalismo*. Argentina: Siglo XXI, 1971.
- Echeverri M., Aquiles. *El ferrocarril de Antioquia o el despertar de un pueblo: estudio histórico, socio-económico y cultural que presentaba el Estado de Antioquia en 1874*. Medellín: Colección Academia Antioqueña de Historia, 1974.
- Engels, Federico. *De la autoridad*. URSS: Moscú, 1955.
- Escobar Vélez, Edgar Guillermo. *Un gran trabajo obrero en Antioquia: El ferrocarril de Antioquia*. Medellín: Editorial Salesiana, 1975.
- Fajardo, Luis H.. *¿La moralidad protestante de los antioqueños? Estructura social y personalidad*. Cali: Universidad del Valle, 1996.
- Foucault, Michael. *La sociedad punitiva*. Buenos Aires: FCE, 2016.
- . *Vigilar y castigar*. Argentina: Siglo XXI Editores, 2003.
- Garland, David. *castigo y sociedad*. México: Siglo XXI Editores, 1990.
- Gómez, Alfonso Javier. *Cisneros*. Colombia: s.i., 1914.
- Gramsci, Antonio. *El materialismo histórico y la filosofía de Benedetto Croce*. Buenos Aires: Nueva Visión, 1971.
- Horta Gaviria, Carolina María, *Espacio salvaje y colonización de Urabá, 1840-1960*. Medellín: Universidad Nacional de Colombia, 2019.
- Jardín, André, *Historia del liberalismo político de la crisis del absolutismo hasta la constitución de 1875*. México: Fondo de Cultura Económica, 1989.
- Jurado Jurado, Juan Calos, *Vagos, pobres y mendigos: control social en Antioquia 1750-1850*. Medellín: [sin publicar]., 1992.
- . *Vagos, pobres y mendigos: contribución a la historia social colombiana, 1750-1850*. Medellín: La Carreta Editores, 2004.

- Kingston Derry, Thomas y Williams, Trevor I. *Historia de la tecnología, volumen II desde 1750 hasta 1900*. Medellín: Siglo XXI Editores, 1977.
- Martínez, Miguel. *La criminalidad en Antioquia*. Medellín: Facultad de derecho de la Universidad de Antioquia, 1895.
- Marx, Karl. *El 18 brumario de Luis Bonaparte*. Moscú: Editorial Progreso, 1955.
- . *El capital*. México: FCE, 1975.
- Melossi, Dario y Pavarini, Massimo. *Cárcel y fábrica: los orígenes del sistema penitenciario, siglos XVI-XIX*. México: Siglo XXI Editores, 2010.
- Muriel F., Rafael Darío. *Colombia: Comercio y Transportes 1850-1929*. Colombia: Editorial Pi, 2009.
- Ortiz Mesa, Luis Javier. *Obispos, clérigos y fieles en pie de guerra: Antioquia, 1870-1880*. Medellín: Universidad de Antioquia, 2010.
- Palacios, Marco. *Entre la legitimidad y la violencia: Colombia, 1875-1994*. Bogotá: Grupo Editorial Norma, 2003.
- Parsons, James. *La Colonización Antioqueña en el occidente de Colombia*. Bogotá, Carlos Valencia editores, 1979.
- Poveda Ramos, Gabriel. *Antioquia y el ferrocarril de Antioquia*. Idea: Medellín, 1874.
- R., Tisnés y H., Zapata. *El Ferrocarril de Antioquia*. Medellín, imprenta departamental, 1980.
- Restrepo de Quintero, Libia. *La práctica médica en el ferrocarril de Antioquia, 1875-1930*. Medellín: La Carreta Editores, 2004.
- Rusche, George y Kichheimer, Otto. *Pena y estructura social*. Colombia: Temis, 1984.
- Safford, Frank Robinson. *Aspectos del siglo XIX*. Medellín: Editorial Hombre nuevo, 1977.
- . *Colombia: país fragmentado, sociedad dividida: su historia*. Bogotá: Editorial Norma, 2002.
- Tocqueville, Alexis de y Beaumont, Gustave de. *Del sistema penitenciario en Estados Unidos y su aplicación en Francia*. Madrid: Tecnos, 2005.
- Žižek, Slavoj (comp.). *Ideología. Un mapa de la cuestión*. Buenos Aires: FCE, 2003.

2.1. Artículos de revista

- Botero Jaramillo, Natalia. "El problema de los excluidos. Las leyes contra la vagancia en Colombia durante las décadas de 1820 a 1840". *Anuario colombiano de historia social y de la cultura* 39. 2 (jul-dic. 2012): 41-68.
- Campuzano, Rodrigo. "El sistema carcelario en Antioquia durante el siglo XIX". *Historia y sociedad* 7 (2000): 87-122.
- Escobar Villegas, Juan Camilo. "Las élites de la ciudad de Medellín, una visión de conjunto, 1850-1920". *Anuario Colombiano de Historia* 31 (2004): 209-256.
- Lenis Ballesteros, César Augusto. "Las otras colonizaciones en Antioquia. El caso del nordeste antioqueño, 1824-1886". *Historia y Sociedad* 16 (2009): 23-48.
- Trovero, Juan Ignacio. "Max Weber y el proceso de racionalización occidental: consideraciones en torno a su influjo sobre la tipología de la dominación legítima". *VII Jornadas de Sociología de la UNLP. Departamento de Sociología de la Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación* (2012): 1-20.

2.2. Referencias electrónicas

- https://www.elmundo.com/portal/opinion/columnistas/proceso_historico_del_ferrocarril_de_antioquia_ii.php#.XPY0IBZKjIU (2019)
- <http://www.scielo.org.co/pdf/eg/v28n123/v28n123a10.pdf> (2019).
- <https://repository.cesa.edu.co/bitstream/handle/10726/222/20.DE%20PUERTO%20BERRIO%20A%20LA%20QUIEBRA.pdf?sequence=6&isAllowed=y> (2019).
- <http://www.discursos.org/oldarticles/Discurso%20y%20dominaci%F3n.pdf> (2019).
- <http://revistas.fuac.edu.co/index.php/grafia/article/view/79/69> (2019).

- <https://projusticiaydesarrollo.com/2019/04/07/juan-del-corr-al-el-defensor-de-antioquia-en-la-reconquista/> (2019).
- <http://www.latinamericanstudies.org/1868/cisneros.pdf> (2019).
- http://tesis.udea.edu.co/dspace/bitstream/10495/381/1/LatorreGabriel_2009_FerrocarrilAntioquiaResena.pdf (2019).
- <https://revistas.uis.edu.co/index.php/anuariohistoria/article/view/1401> (2019).
- <http://dx.doi.org/10.11144/Javeriana.upsy13-5.gepc> (2019).
- <https://www.youtube.com/watch?v=6wywfNNSjWM>. (2019).
- <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/2778334.pdf> (2019).
- <http://hdl.handle.net/10495/390> (2019).
- <https://www.marxists.org/espanol/plejanov/1897/1897-1898-factoreconomico.pdf> (2020).
- <http://babel.banrepcultural.org/digital/collection/p17054coll13/id/563> (2020)

Anexos

Anexo 1. Clasificación de la población de Antioquia por oficios según el censo de 1869

Oficios	1869	%
Infantes sin oficio	99.925	27,304
Empleados	575	0,157
Militares	7	0,002
Ministros del culto	150	0,041
Religiosos		0,000
Institutores	291	0,080
Propietarios	616	0,168
Capitalistas	46	0,013
Agricultores	97.281	26,581
Ganaderos	391	0,107
Mineros	14.942	4,083
Pescadores	181	0,049
Fabricantes	62	0,017
Comerciantes	3.850	1,052
Marineros	41	0,011
Arrieros	1.318	0,360
Artistas	136	0,037
Artesanos	18.004	4,919
Administración doméstica	98.487	26,911
Legistas	104	0,028
Médicos	95	0,026
Ingenieros	23	0,006
Literatos	6	0,002
Estudiantes	13.932	3,807
Sirvientes	14.831	4,052
Vagos	447	0,122
Reos	232	0,063
Total	365.973	100

Los porcentajes no se incluyen en el original. Fuente: Camilo Botero Guerra, *Anuario estadístico: ensayo de estadística general del Departamento de Antioquia en 1888* (Medellín: Imprenta del Departamento, 1890), 116-117.

**Anexo 2. Observaciones de la exploración realizada por George Butler Griffin para la
construcción de un Camino Carretero, 1870**

Fecha 1870	Lugar	Temperatura OC.	Elevación sobre el nivel del mar en metros	Observaciones
31 de mayo	Copacabana	25°	1473,2	Esquina del camino al puente
Igual fecha	Girardota	21°	1455,7	Plaza
2 de junio	Barbosa	23°	1343,8	Casa de Babel Bustamante
Igual fecha	La Montera	21.7°	1845	50 m debajo de la cima
Igual fecha	Aguas Claras	27.5°	1291,2	Puente sobre el Medellín
Igual fecha	Pie de la Cuesta	21.9°	1327,8	Casa de Enrique Gaviria
3 de junio	En el camino	19.4°	2147,8	Punto más bajo de la cordillera
Igual fecha	Santo Domingo	18.1°	2009,9	Plaza
4 de junio	La Quebra	22.8°	1636,7	Casa de encarnación Ruda

6 de junio	Paso del Nus	20.2°	1339,2	Los encuentros del Nus y Nusito
7 de junio	Cañón del Nus	20.9°	955,8	Casa de María Josefa Llano
Igual fecha	Río Nus	25.3°	903,9	Paso de la Palmichala
Igual fecha	Alto de Nus	23.3°	1555,7	Cima del Alto
8 de Junio	Yolombó	20.3°	1497,7	Casa de Vicente López
Igual fecha	Alto de Barbascal	18.7°	1570,3	Cima del Alto
9 de junio	Río de San Bartolomé	23.1°	1152,4	En el puente
Igual fecha	Los Pantanos	20.8°	1377,8	Casa de Antonio María Llanos
10 de junio	Alto de Contento	21.5	1767,7	Cima del Alto
Igual fecha	Hojas Anchas	20.8°	1665,1	Muy aproximada
13 de junio	El Cedro	16.8°	1237,9	Juntas del San Lorenzo y Cristalina
15 de junio	Doña Ana	20.8°	1133,3	Casa de José María Pino

16 de junio	Puente de Piedra	21.1°	1213	Cuchillas entre Nus y San Bartolomé
17 de junio	Campamento Berrío	21.2°	1032,2	Cerca de las cabeceras del Monos
18 de junio	Campamento Moreno	22.3°	939,6	Juntas del Monos y Aguas Frías
20 de junio	Alto de Alicante	20.4°	1351,6	Cima del alto
27 de junio	San Jacinto	25°	849,8	Orilla del Nus
29 de junio	Totumo	22.7°	808,8	Casa de Adriano Gómez
30 de junio	Campamento García	22.7°	875	Encuentros del Santa Isabel y Animas
2 de Julio	La Plata	22.5°	828,2	Plaza
3 de julio	Alto de María	24.7°	901,6	Camino de Remolino
Igual fecha	Paso de la Guaduala	22.4°	460	Camino de Remolino
5 de julio	Bodegas de Remolino	25.4°	177,1	Río Nare
6 de julio	Boca del Nus	22.5°	163,1	Río Nare

7 de julio	Nare	28.1°	155,7	Río Magdalena
9 de julio	Islitas	28.7°	164,4	Orilla del Nare
27 de julio	Alto de la Tetona	20.7°	1699	Cima del Alto
Igual fecha	Cancán	23.3°	1393,6	Plaza
4 de Agosto	Ité y Maniná	29°	561,1	Cerca del encuentro
5 de agosto	Melchor	25.2°	591,1	Camino de San Bartolomé
6 de agosto	Paso de Chiquillo	22°	598	Camino de San Bartolomé
Igual fecha	Cerro Grande	26.2°	716	100 metros debajo de la cima
8 de agosto	Bodega de la Regla	27.9°	154,1	Quebrada de la Regla
9 de agosto	Murillo	25°	167,3	Casa del Señor Cuevas

Se omitieron algunos datos. Fuente: AHA, República/Documentos Varios. T. 2916, doc. 4, f. 84-85.