



Los caminos de hierro: ferrocarriles y tranvías en Antioquia

Juan Santiago Correa R.

| Juan Santiago Correa R.

Economista de la Universidad Externado de Colombia (1999), magíster en Historia de la Pontificia Universidad Javeriana (2004), y candidato a doctor en Sociología Jurídica e Instituciones Políticas de la Universidad Externado de Colombia. Ha publicado diversos artículos en revistas académicas y es autor, entre otros, de *Minería y comercio: las raíces de la elite antioqueña (1775-1810)* (1999), *Territorio y poder: dinámicas de poblamiento en el valle de Aburrá, siglo XVII* (2004) y *Prensa de oposición: el Radicalismo derrotado (1880-1902)* (2007). Actualmente se desempeña como Director de Investigación del Grupo de Investigación en Innovación y Gestión Empresarial del Colegio de Estudios Superiores de Administración-CESA.

SefgoLorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit. Sed orci risus, interdum in elementum et, egestas non purus. Cum sociis natoque penatibus et magnis dis parturient montes, nascetur ridiculus mus. Cras facilisis adipiscing rhoncus. Nullam feugiat, SefgoLorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit. Sed orci risus, interdum in elementum et, egestas non purus. Cum sociis natoque penatibus et magnis dis parturient montes, nascetur ridiculus mus. Cras facilisis adipiscing rhoncus. Nullam feugiat, Sed orci risus, interdum in elementum et, egestas non purus. Cum sociis natoque penatibus et magnis dis parturient montes, nascetur ridiculus mus. Cras facilisis adipiscing rhoncus. Nullam feugiat.

Para Antioquia, como para otras partes de América Latina, la importación de la tecnología férrea fue costosa y reflejó una intrincada relación entre gobiernos locales y nacionales con potencias extranjeras, y entre especuladores financieros, empresarios y el mercado internacional con profundas asimetrías entre unos y otros. Así, el negocio ferrocarrilero no significó necesariamente el ingreso a la modernidad y sus promesas, sino la puerta de entrada a concesiones generosas que no siempre redundaron en el progreso del país. La primera parte del texto, se realiza un análisis del proceso de construcción, financiación y operación de los ferrocarriles en Antioquia, haciendo énfasis en los procesos empresariales, sociales y económicos que vivió la región como consecuencia de estas obras.

En la segunda parte del libro, se estudian los tranvías en Antioquia, a través en la pregunta sobre el papel del Estado, como actor local, en la construcción de ciudad y como regulador de la vida en común. En este sentido, para el caso de Medellín, en los primeros cincuenta años del siglo XX, se consolidó una comunidad de políticas públicas que desarrolló instrumentos de intervención social con diversos grados de éxito y fracaso y, en la cual la frontera entre sociedad civil y Estado, o mejor, entre lo público y lo privado se relativizó de tal forma que en algunos casos fue difícilmente diferenciable aún para los actores involucrados en la misma



**LOS CAMINOS DE
HIERRO:
FERROCARRILES Y TRANVÍAS EN
ANTIOQUIA**



**Colegio de Estudios
Superiores de Administración**

**LOS CAMINOS DE
HIERRO:
FERROCARRILES Y TRANVÍAS EN
ANTIOQUIA**

Juan Santiago Correa R.

PRIMERA EDICIÓN, BOGOTÁ, D.C., ABRIL DE 2010

COORDINACIÓN EDITORIAL: DEPARTAMENTO DE COMUNICACIONES Y MARKETING CESA

CORRECCIÓN DE ESTILO:

DIAGRAMACIÓN Y DISEÑO: DIEGO ESTEBAN ROMERO VARÓN

IMPRESIÓN:

© 2010 COLEGIO DE ESTUDIOS SUPERIORES DE ADMINISTRACIÓN CESA

© 2010 JUAN SANTIAGO CORREA R.

JUANSC@CESA.EDU.CO

ISBN: 978-958-97648-4-8

COMUNICACIONES

CRA. 6 NO. 35 - 28 CASA LLERAS

COMUNICACIONES@CESA.EDU.CO

TODOS LOS DERECHOS RESERVADOS.

ESTA OBRA NO PUEDE SER REPRODUCIDA SIN EL PERMISO PREVIO ESCRITO.

IMPRESO Y HECHO EN COLOMBIA

PRINTED AND MADE IN COLOMBIA

REGISTRO BIBLIOGRÁFICO:

CORREA RESTREPO, JUAN SANTIAGO. LOS CAMINOS DE HIERRO: FERROCARRILES Y TRANVÍAS EN ANTIOQUIA. BOGOTÁ: CESA, COMUNICACIONES, 2010. 228P. ILS.

DESCRIPTORES:

FERROCARRIL DE ANTIOQUIA-HISTORIA / FERROCARRILES-ASPECTOS ECONOMICOS-ANTIOQUIA (COLOMBIA) TRANVIAS-ANTIOQUIA-HISTORIA / TRANVIAS-ASPECTOS ECONOMICOS-ANTIOQUIA (COLOMBIA)

385.09861/C824C/2010

CONTENIDO

Agradecimientos.....	17
Introducción	18

PARTE I

FERROCARRILES, EMPRESARIOS Y ECONOMÍA

Capítulo I

De Puerto Berrío a La Quiebra: el Ferrocarril de Antioquia y los empresarios nacionales y extranjeros

Cisneros y el inicio de la obra	30
Capital extranjero y manejo local.....	59
Los intentos fallidos: la expansión al Urabá	77

Capítulo II

Del Magdalena al Cauca: el Ferrocarril de Antioquia y el control regional

La sección Porce: de La Quiebra a Medellín	81
Deuda y expansión del servicio.....	93
El Ferrocarril de Amagá.....	100
El túnel de La Quiebra	116

Capítulo 3

Del Departamento a la Nación: política pública e infraestructura de transportes

Crisis económica y operación del Ferrocarril de Antioquia.....	123
El control nacional: la venta del Ferrocarril de Antioquia.....	134
La integración con la red nacional	142

PARTE II
TRANVÍAS Y CONTROL SOCIAL

Capítulo 4

Empresas de transporte urbano y política pública: los tranvías en Antioquia
(1887-1951)

Los antecedentes: el tranvía de sangre	153
Instituciones públicas y privadas en la ciudad	156
La transformación urbana de Medellín	164
Sistema de transportes: las líneas del tranvía	169
Límites operativos y cumplimiento de metas	189
El intento por replicar el modelo: la Empresa del Tranvía de Oriente.....	198
Consideraciones finales.....	210
Bibliografía.....	215

TABLA DE GRÁFICAS

Gráfica 1. Ingresos netos Ferrocarriles en Antioquia 1921-1930
Gráfica 2. Resultados operacionales en miles de pesos (1910-1961).....
Gráfica 3. Inversión bruta nacional en infraestructura férrea y carretera en miles de millones de pesos corrientes (1979-2000).
Gráfica 4. Movimiento anual del tranvía municipal de Medellín
Gráfica 5. Nivel de utilización diario (1938) en las principales rutas

TABLA DE MAPAS

Mapa 1. Concesiones de tierras (Sección Nus).....
Mapa 2. Ferrocarril de Antioquia.....
Mapa 3. Líneas férreas en el valle de Aburrá durante su historia.....

TABLA DE CUADROS

Cuadro 1. Registro de la exportación de metales preciosos por Medellín (pesos).....
Cuadro 2. Núcleo de ingenieros de Cisneros en Colombia, 1874-1890.....
Cuadro 3. Ferrocarriles en construcción y operación en 1890.....
Cuadro 4. Movimiento Sección Porce, 1910
Cuadro 5. Exportaciones de café por medio del Ferrocarril, 1885-1925.....
Cuadro 6. Estaciones y paraderos Secciones Porce y Nus, 1923
Cuadro 7. Material rodante 1923
Cuadro 8. Cabezas de ganado introducidas por Puerto Berrío, 1923
Cuadro 9. Movilización de carga, 1924
Cuadro 10. Mercancías ingresadas a través del Ferrocarril de Antioquia, enero a junio de 1923
Cuadro 11. Productos de exportación antioqueños movilizados por el Ferrocarril de Antioquia, enero a junio de 1923
Cuadro 12. Empréstitos externos de largo plazo, saldos en circulación (miles de dólares)
Cuadro 13. Operación discriminada del Ferrocarril de Amagá en 1920.....
Cuadro 14. Deuda del Ferrocarril de Antioquia (pesos)
Cuadro 15. Operación del Ferrocarril de Amagá, 1911-1925

Cuadro 16. Resultados operativos del Ferrocarril de Amagá, 1921-1930 ...	
Cuadro 17. Resultados operativos del Ferrocarril de Antioquia, 1921-1930.....	
Cuadro 18. Artículos transportados por el Ferrocarril 1940-1949 (miles de toneladas).....	
Cuadro 19. Relación entre producto bruto y producto neto, 1922-1954	
Cuadro 20. Cantidades transportadas por el oleoducto (en miles de barriles de 42 galones)	
Cuadro 21. Avalúo definitivo del Ferrocarril de Antioquia (precios corrientes de 1960).	
Cuadro 22. Relaciones población/área en Medellín	
Cuadro 23. Tasa de mortalidad y esperanza de vida en Medellín.....	
Cuadro 24. Tasas de crecimiento demográfico	
Cuadro 25. Relación de los “aportes” de los municipios del oriente	
Cuadro 26. Costo de los primeros 49 km del Tranvía de Oriente.....	
Cuadro 27. Detalle de los costos por trayectos.....	
Cuadro 28. Costo promedio por kilómetro construido.....	

TABLA DE IMÁGENES

Imagen 1. Francisco Javier Cisneros.....	
Imagen 2. Locomotora No. 1 en La Alpujarra	
Imagen 3. Locomotora Baldwin “Bonifacio Vélez” No. 1.....	
Imagen 4. Hotel Magdalena, Puerto Berrío, 1934	
Imagen 5. Locomotora Pittsburg 1888. General Vélez No. 4	
Imagen 6. Caracolí, 1914	
Imagen 7. Perfil topográfico de las estaciones del Ferrocarril de Antioquia.	
Imagen 8. Talleres en Botero.....	
Imagen 9. Estación El Bosque (Medellín).....	
Imagen 10. Locomotora Baldwin tipo “Mikado”	
Imagen 11. Construcción de la ruta, Caldas, 1912	
Imagen 12. Inauguración del Ferrocarril de Amagá.....	
Imagen 13. Viaducto del Ferrocarril de Amagá.....	
Imagen 14. Antiguo túnel del Ferrocarril de Amagá	
Imagen 15. Tranvía de sangre en el paraje de El Edén.....	

Imagen 16. El Bosque de la Independencia (hoy El Jardín Botánico)	
Imagen 17. Promoción del tranvía.....	
Imagen 18. Transformación urbana de Medellín, 1900-1930-1950	
Imagen 19. El tranvía eléctrico y la Estación Cisneros en Medellín.....	
Imagen 20. Vagón de pasajeros (Línea Sucre)	
Imagen 21. Línea de La América	
Imagen 22. Línea de Aranjuez	
Imagen 23. Línea Sucre (calle 56 para tomar carrera 43).....	
Imagen 24. Línea al municipio de Envigado.....	
Imagen 25. Línea Belén.....	
Imagen 26. Pasaje del tranvía.....	
Imagen 27. Trolleys en Medellín.....	
Imagen 28. Buses trolley en Medellín (Línea Buenos Aires).....	
Imagen 29. Trolley construido en Medellín (No. 5) en la línea de Los Ángeles	
Imagen 30. El Parque de Berrío (centro nodal del sistema)	
Imagen 31. Vagón de 4 ejes	
Imagen 32. Tamaño de las calles centrales de Medellín (calle Bolívar).....	
Imagen 33. Vagón de gasolina del Tranvía de Oriente.....	
Imagen 34. Tranvía de Oriente (Vagón No. 15).....	
Imagen 35. El Tranvía de Oriente en el alto de La Sierra	

A Carolina
Una historia juntos

AGRADECIMIENTOS

Agradezco de manera muy especial a Hernán Restrepo (qepd), quien a sus 96 años recordaba de manera vívida los años en los que se desempeñaba como motorista de los tranvías de Medellín, San José (Costa Rica) y Pereira, así como sus años como empleado del Ferrocarril de Antioquia. Gracias a sus vibrantes relatos y a su excelente memoria se pudo reconstruir buena parte de la historia de estos medios de transporte en Antioquia. De igual forma, agradezco los aportes de Luisa Acosta al proporcionar los detalles del funcionamiento diario del tranvía de Medellín y de sus distintas rutas, y a Gustavo Arias de Greiff por su desinteresada y valiosa ayuda en los aspectos técnicos de los ferrocarriles colombianos.

Deseo expresar mi gratitud a las personas que han realizado revisiones, críticas y aportes a este texto, en especial al doctor Georg Leidenberg por sus comentarios a la ponencia realizada en el Congreso de LASA en el 2003, en la cual se presentaron apartados de este trabajo y, en el mismo sentido, a los profesores Mario Justo López y Elena Salerno por sus aportes realizados en las XXI Jornadas de Historia Económica (Buenos Aires, 2008) y a los comentarios y críticas recibidos de distintas personas al texto publicado en el *Colombian Economic Journal* sobre urbanismo y el tranvía en Medellín. Así mismo, al doctor Mauricio Pérez Salazar y al profesor Ricardo Esquivel por la revisión juiciosa y desinteresada de los primeros borradores de este texto, y por su apoyo permanente en este y otros proyectos. En todo caso, la responsabilidad por los aciertos y desaciertos de este trabajo es sólo mía.

INTRODUCCIÓN

El estallido de la Revolución Industrial a finales del siglo XVIII y comienzos del XIX significó una de las transformaciones políticas, culturales y económicas más profundas de la humanidad. El desarrollo industrial europeo y, un poco más adelante, el estadounidense, estuvieron acompañados del desarrollo y la consolidación de la industria del acero y del transporte. En esta última, los ferrocarriles se convirtieron en el ícono de lo posible, de la transformación y, tal vez más importante, de la modernidad. De la mano con el desarrollo de rutas férreas en Europa occidental y en los Estados Unidos, las ciudades se transformaron en poderosos centros industriales, comerciales y financieros, y sus sistemas de transportes se “modernizaron” mediante la implementación de la nueva tecnología a través del diseño y puesta en marcha de tranvías.

Para Colombia, estas transformaciones llegaron más tarde en el siglo XIX. Sólo en los últimos treinta años del siglo XIX se puede evidenciar un incremento significativo en la contratación y construcción de líneas férreas y, más tarde, en el mismo siglo, la construcción de algunos tranvías urbanos. Hasta la década de los setenta, sólo había sido terminada la línea del Istmo de Panamá —controlada enteramente por el capital estadounidense—, y su operación era una de las más exitosas de América Latina¹.

No obstante, los otros tramos que se construyeron en este período no configuraban un sistema de transporte nacional interconectado, sino que más bien buscaron conectar algunas zonas de producción de bienes exportables con el mercado internacional. En este sentido, a pesar de la precariedad de las vías construidas éstas significaron en todo caso mejoras importantes en el transporte con reducción en los tiempos y en los costos, lo cual tuvo un impacto en el auge exportador agrícola de principios del siglo XX.

En todo caso, la construcción de los ferrocarriles significó un cambio de fondo en el desarrollo posterior del sistema de transportes del país, puesto que implicó el reemplazo parcial del transporte de carga por medio de mulas y de cargueros humanos y, con esto, no sólo la reducción en los costos sino una re-

1 Cfr. Juan Santiago Correa, Inversión extranjera y construcción de ferrocarriles en Colombia: The Panama Railroad Co (1850-1903), *História Econômica & História de Empresas*, vol XII, núm 1, enero-junio de 2009. Brasil: Associação Brasileira de Pesquisadores em História Econômica, ABPHE, 2009.

ducción inmediata en la inseguridad del transporte de las mercancías, pues estos medios tenían que desafiar peligros que no afrontaban los ferrocarriles; asimismo, permitió superar un serio limitante en el volumen total de mercancías que se podía transportar.

Estos ferrocarriles tuvieron como objetivo primordial el de conectar las zonas productoras de artículos exportables con el mercado mundial, en el que Antioquia preveía una relación de doble vía, importando mercancías y exportando principalmente oro y más tarde café. Este tipo de construcción ferroviaria, desde el centro a la periferia, sólo cambió en la segunda y tercera década del siglo XX en la medida en que el mercado interno se desarrolló cada vez más, haciendo necesaria la articulación por medio de los ferrocarriles de las diferentes zonas del país, dejando de ser un movimiento centrífugo a ser uno centrípeto².

Antioquia había mantenido fuertes vínculos con el comercio internacional desde la Colonia, y el fortalecimiento de la comunicación entre las zonas productoras de productos agrícolas y mineros con el exterior siempre fue una prioridad para los gobiernos locales³. Por tal razón, la decisión de construir un ferrocarril que conectara a la región con los mercados mundiales era la decisión lógica. La primera parte del texto, “Ferrocarriles, empresarios y economía”, se ocupará del estudio y el análisis de este proceso en Antioquia.

CUADRO 1. REGISTRO DE LA EXPORTACIÓN DE METALES PRECIOSOS POR MEDELLÍN (PESOS)

Años	Oro en barras	Plata en barras	Total
1869	1.717.873	266.151	1.984.024
1870	1.647.608	207.053	1.854.661
1871	1.632.862	253.098	1.885.960

2 Jesús Antonio Bejarano, La economía, en *Manual de Historia de Colombia*, vol. 2 (pp. 17-82). Bogotá: Procultura, 1982, p. 36.

3 Cfr. Juan Santiago Correa, *Minería y comercio: las raíces de la elite antioqueña (1775-1810)*. Bogotá: Universidad Externado de Colombia, 2001; *Territorio y poder: dinámicas de poblamiento en el valle de Aburrá, siglo XVII*. Bogotá: Universidad Externado de Colombia, 2004.

Años	Oro en barras	Plata en barras	Total
1872	1.777.349	289.810	2.067.159
1873	1.809.555	330.796	2.140.351
1874	1.172.342	197.692	1.370.034
1875	1.927.360	312.096	2.239.456
1876	1.225.100	170.321	1.395.421
1877	2.129.474	307.400	2.436.874
1878	2.098.909	305.168	2.404.077
1879	1.785.629	339.310	2.124.939
1880	2.029.515	505.745	2.535.260
1881	2.052.902	537.110	2.590.012
1882	2.221.868	607.022	2.828.890
1883	2.107.086	590.200	2.697.286
1884	1.981.342	336.466	2.317.808
1885			2.383.511
1886			2.656.224
1887			2.837.104
1888	2.431.110	830.008	3.261.118
1889	2.438.883	612.531	3.051.414
1890	2.470.536	734.981	3.205.517
1891	2.706.880	673.552	3.380.432
1892	2.497.100	439.108	2.936.208
1893	2.345.737	408.210	2.753.947

Fuente: Vicente Restrepo, citado en Poveda, *Antioquia y el Ferrocarril de Antioquia*.
Medellín: Gráficas Vallejo, 1974, pp. 20-21.

Para Antioquia, como para otras partes de América Latina, la importación de la tecnología férrea fue costosa y reflejó una intrincada relación entre gobiernos locales y nacionales con potencias extranjeras, y entre especuladores financieros, empresarios y el mercado internacional con profundas asimetrías entre unos y otros. Así, el negocio ferrocarrilero no significó necesariamente el ingreso a la modernidad y sus promesas, sino la puerta de entrada a concesiones

generosas que no siempre redundaron en el progreso del país y, además, se permitió un sinnúmero de reclamaciones legales de negociantes inescrupulosos que sólo buscaron firmar los contratos para luego demandar al Estado por alguna razón y lograr cuantiosas indemnizaciones.

Además, la escasez de capital disponible durante el siglo XIX obligó a que, en Colombia, la construcción de ferrocarriles se hiciera mediante concesiones otorgadas tanto al sector privado nacional como al extranjero. Por supuesto, con el ánimo de hacer atractivas estas concesiones, las condiciones que se otorgaron fueron en extremo generosas en cuanto a beneficios y garantías a la parte contratante, y dejaron en una situación muy débil a los gobiernos locales y al nacional, que exigían muy pocos compromisos a cambio⁴.

Esta situación se explica por el estado precario de las finanzas públicas en el siglo XIX, pues Colombia no sólo no contaba con una fuente estable e importante de ingresos fiscales, sino que el peso de la deuda externa desde la Independencia significó un lastre importante. Además, Colombia tuvo serios problemas de pago del servicio de la deuda que llevaron a su suspensión total o parcial entre 1826-1844, 1850-1854, 1879-1896 y 1900-1906⁵.

Por supuesto, en un entorno de incertidumbre crónica en los pagos de la deuda externa, y en un estado de confianza quebrantado, las expectativas de largo plazo eran bastante malas para cualquier inversionista importante en los mercados internacionales. Por esta razón, según Fischer, Colombia debió acceder a empresarios constructores de “segunda clase”, que carecían de preparación suficiente para acometer los proyectos ferroviarios en condiciones topográficas y climáticas difíciles⁶.

Esto generó un círculo vicioso en el cual había que otorgar generosas condiciones de contratación para atraer inversión extranjera, pero las condiciones contractuales exigían pocas seguridades a cambio. Por esto, la gran mayoría de

4 María Teresa Ramírez, Efectos de eslabonamiento de la infraestructura de transporte sobre la economía colombiana (pp. 383-457), en James Robinson y Miguel Urrutia (eds.), *Economía colombiana del siglo XX: un análisis cuantitativo*. Bogotá: Banco de la República y Fondo de Cultura Económica, 2007, p. 385.

5 Thomas Fischer, El comienzo de la construcción de los ferrocarriles colombianos y los límites de la inversión extranjera, *Monografías de Administración (Serie Historia del Desarrollo Empresarial)*, núm. 60. Bogotá: Universidad de los Andes, 2002, p. 19.

6 *Ibíd.*, pp. 32-33.

los inversionistas abusó de estas grietas en los contratos para desarrollar lo que Mayor denominó una “industria de reclamaciones” con poco interés en la construcción de la línea contratada⁷.

Antioquia siguió en parte este modelo de construcción. De esta manera, frente a la imposibilidad de emprender con recursos propios la construcción de la línea, optó por subsidiar a inversionistas privados durante el inicio del proyecto con generosas concesiones y subvenciones, garantías de rendimientos, otorgamiento de extensiones importantes de tierras baldías, etc.,⁸ con resultados más bien pobres.

Siguiendo a Fischer, el proyecto fue diseñado como una vía larga, de más de 150 kilómetros⁹, y tendría que afrontar los problemas similares a otras líneas en Colombia: efectos climáticos y topográficos sobre la construcción, oposición de ciertos grupos de interés en la región en busca de rentas, el pago irregular de dineros y subsidios, la consecución de los créditos necesarios, la calidad de los inversionistas extranjeros involucrados, entre otras¹⁰.

A pesar de estas dificultades, o gracias a ellas, el departamento y la Nación debieron asumir el reto de concluir la obra tras la guerra civil de 1885. Esto significó un cambio cualitativo de fondo en la estructura de la empresa, pues pasó de ser una empresa de capital privado extranjero a una de capital público. Esto no pudo llegar en peor momento, pues las últimas dos décadas del siglo XIX trajeron consigo una de las peores situaciones políticas y económicas del país, las cuales desencadenarían finalmente la guerra de los Mil Días.

Las primeras décadas del siglo XX, en particular los años veinte, traerían mejores condiciones para el país y para la empresa, la cual no sólo logró cul-

7 Alberto Mayor, *Francisco Javier Cisneros y el inicio de las comunicaciones modernas en Colombia*. Bogotá: Banco de la República y El Áncora Editores, 1999.

8 Este modelo de construcción de ferrocarriles se conoce en la bibliografía especializada como el “sistema francés”.

9 Fischer establece una clasificación entre las líneas cortas (menos de 150 kilómetros) y las vías largas (más de 150 kilómetros). En Colombia sólo se construyeron tres líneas cortas: Panamá-Colón, Sabanilla-Barranquilla y Cúcuta-Puerto Villamizar, las cuales fueron terminadas en poco tiempo, y en su construcción estuvieron involucrados empresarios locales o extranjeros relacionados con el comercio internacional. La facilidad de su construcción y el acceso a importantes capitales fueron factores claves para su éxito. *Ibíd.*, pp. 6-7.

10 *Ibíd.*, pp. 8-9.

minar la difícil conexión entre Medellín y el río Magdalena, sino que se pudo conectar por vía férrea con el río Cauca, logrando así dinamizar importantes regiones para la economía antioqueña.

Sin embargo, la construcción y puesta en marcha del Ferrocarril de Antioquia marcó un ejemplo de la tenacidad y del espíritu empresarial en la región, y trabajar para la empresa fue un motivo no sólo de orgullo sino una señal de estatus entre la elite técnica y empresarial del departamento. Sin embargo, el proceso de construcción distó mucho de ser el ideal, pues debió enfrentar diversos problemas que llevaron de un estimado de construcción de ocho años, a poco más de medio siglo, así como a múltiples incumplimientos en los contratos, demandas internacionales, etc.

Además, a diferencia de otras grandes obras de infraestructura en Antioquia, el capital privado estuvo prácticamente ausente de la empresa. Sólo en la construcción del Ferrocarril de Amagá (que luego haría parte de la empresa del Ferrocarril de Antioquia) se evidencia la iniciativa privada en sus comienzos, aunque luego venderían la propiedad de la empresa al departamento. Así el control de los ferrocarriles antioqueños, salvo un breve intento en la zona de Amagá con el Ferrocarril Industrial del Oro, y dos en Urabá, estuvo en manos del departamento hasta su venta en la segunda mitad del siglo XX.

No obstante, es innegable el impacto cultural que la empresa produjo en los antioqueños, identificándola con el “empuje paisa” a pesar de haber estado bajo control extranjero durante una parte importante de su desarrollo. Esto ha hecho que muy pocos autores indaguen sobre los problemas que los contratos generaron para las precarias condiciones fiscales del siglo XIX, ni se exploren a profundidad la redistribución y concentración de la tierra que se produjeron a partir de la apertura de los trabajos de construcción.

Sobre el estudio de los ferrocarriles en general hubo una intensa actividad hacia mediados del siglo XX, en particular por parte de académicos estadounidenses que realizaron sus disertaciones doctorales en las décadas de los cuarenta y cincuenta y, con menor intensidad, en las dos décadas siguientes. Además, como es usual, las efemérides suelen traer consigo nuevos trabajos que celebran el acontecimiento de turno. Esta práctica no fue ajena al Ferrocarril de Antioquia y, por esta razón, en el centenario del inicio de la construcción, en 1974, se publicaron trabajos de diversas calidades, entre los que se destacaron los de Echeverri, Bravo y Poveda.

Sin embargo, estos trabajos suelen ser apologías que exaltaron sin mayor crítica la “obra magna” y al héroe Cisneros, sin profundizar en análisis más rigurosos, y se debió esperar hasta los trabajos de Arias de Greiff¹¹, Mayor Mora¹², Fischer¹³ y Restrepo¹⁴, para encontrar una aproximación más profunda a los temas de la construcción, el entorno económico, las prácticas empresariales relacionadas, los aspectos técnicos de los equipos y el material utilizado, y el empresario cubano-estadounidense Francisco Javier Cisneros.

Desde el punto de vista metodológico, la primera parte del texto se concentrará, además de los temas relacionados con la construcción, en analizar el papel de los inversionistas extranjeros en la empresa; el impacto territorial que tuvo la ejecución de la obra; las consecuencias de las guerras civiles sobre el proyecto y su operación; y el juego político entre la elite regional, el gobierno nacional y el Ferrocarril de Antioquia. Para esto, el texto se ha dividido en tres capítulos: en el primero se analizará la difícil construcción de la sección Nus del Ferrocarril de Antioquia; el segundo capítulo estudiará tanto la construcción de la sección Porce, como la conexión con el río Cauca; finalmente, en el tercer capítulo se examinará el comportamiento económico del Ferrocarril de Antioquia en la segunda mitad del siglo XX y su incorporación definitiva, bajo propiedad estatal, al sistema de transporte férreo nacional y su desaparición en las últimas décadas del siglo.

En la segunda parte del texto, “Tranvías y control social”, se analizará la forma en que se formó y consolidó en los primeros cincuenta años del siglo XX un conjunto de políticas públicas que desarrolló instrumentos de intervención social con diversos grados de éxito y fracaso, y en la cual la frontera entre so-

11 Gustavo Arias de Greiff, *La mula de hierro*. Bogotá: Carlos Valencia Editores, 1986; *La segunda mula de hierro*. Bogotá: Panamericana Formas e Impresos, 2006.

12 Alberto Mayor, *Francisco Javier Cisneros y el inicio de las comunicaciones modernas en Colombia*. Bogotá: Banco de la República y El Áncora Editores, 1999.

13 Thomas Fischer, El comienzo de la construcción de los ferrocarriles colombianos y los límites de la inversión extranjera, *Monografías de Administración (Serie Historia del Desarrollo Empresarial)*, núm. 60. Bogotá: Universidad de los Andes, 2002.

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

ciudad civil y Estado, o mejor, entre lo público y lo privado, se relativizó de tal forma que en algunos casos fue difícilmente diferenciable aún para los actores involucrados en la misma. Uno de los ejemplos más interesantes de esta situación fue el desarrollo de una red de transporte urbano a través de tranvías en la ciudad durante este período, y las profundas relaciones que tuvo con el diseño de ciudad y con la visión sobre la sociedad que tenían los miembros de la elite de dicho período.

Desde el punto de vista metodológico, la segunda parte se concentrará en la pregunta sobre el papel de los empresarios y del Estado como actor local en la construcción de ciudad y como reguladores de la vida en común. En este sentido, para el caso de Medellín, poderosos sectores de la elite local cooptaron los mecanismos de poder para desarrollar un programa político y social específico, pero simultáneamente el gobierno local, del cual hacían parte, tuvo alcances más amplios que los intereses particulares de estos grupos. De manera puntual, se quiere poner de manifiesto la dimensión local del Estado en la definición de políticas públicas, y las redes de poder que se articularon alrededor de estos proyectos.

Así, en la primera mitad del siglo XX se definió una red de organizaciones oficiales y privadas locales que lograron formular programas específicos y obtener resultados eficientes para la ciudad, más allá de las demandas de ciertos grupos de interés. De esta manera, esta parte del texto busca explorar las capacidades y la autonomía del gobierno local en la implementación de dichas políticas públicas.

En términos generales, las dos partes están interconectadas por la pregunta sobre el impacto social, político y económico que tiene la concepción, el diseño, la construcción y puesta en marcha de un sistema de transporte sobre la sociedad que toma la decisión, a través de sus diferentes actores, de llevarlo a cabo. Es la pregunta acerca de la economía política y sobre la toma de decisiones inmersa en dicho proceso y, más importante, el impacto sobre la idea que tiene la sociedad de sí misma.

PARTE I

FERROCARRILES, EMPRESARIOS Y
ECONOMÍA

CAPÍTULO I

DE PUERTO BERRÍO A LA QUIEBRA: EL FERROCARRIL DE ANTIOQUIA Y LOS EMPRESARIOS NACIONALES Y EXTRANJEROS

Antioquia, como el resto del país, no fue ajena a la “fiebre ferrocarrilera” que se vivió en las últimas tres décadas del siglo XIX. Aunque este impulso llegó tarde en términos latinoamericanos, pues la tendencia fue la de copiar el modelo de inversión en infraestructura ferrocarrilera tras la Independencia, permitió que tanto el país como las regiones estuvieran alejadas de la primera oleada especulativa en el continente, y la consecuente crisis de deuda que la acompañó.

No obstante, esto no fue un seguro a perpetuidad, pues este proceso tardío de contratación y construcción de líneas férreas en Colombia estuvo acompañado, desde sus inicios, por el capital extranjero. Las condiciones generales del país impidieron que los capitales internacionales más seguros invirtieran en Colombia, y se tuvo que recurrir a lo que Fischer denomina “empresarios de segunda clase” en el mundo financiero internacional¹⁵.

Esto tuvo un profundo impacto en las negociaciones que se realizaron, pues las condiciones desventajosas de Colombia y de las regiones se tradujeron a su vez en contratos desventajosos que, en términos generales, sirvieron para generar una relación asimétrica en la que el inversionista tuvo todas las ventajas y muy pocas obligaciones. Además, muchos de ellos sólo estuvieron interesados en firmar los contratos de concesión para aprovechar la debilidad de éstos y demandar de forma injusta a la Nación y las regiones.

Por otra parte, como se vio en la Introducción, el sistema férreo no se ideó en sus inicios como un sistema interconectado, sino como una serie de líneas que buscaron en su mayoría interconectar zonas productoras con el mercado mundial. Así, el impacto que tuvieron estuvo necesariamente limitado por

15 Fischer, ob. cit.

esta concepción, y no benefició a la sociedad en su conjunto, debido o que no se vinculó con este medio, o se debieron asumir los costos sociales de su construcción sin ningún beneficio directo.

No obstante, el Ferrocarril de Antioquia hace parte del imaginario popular sobre la antioqueñidad, y se asocia con el impulso y la tenacidad para llevar a cabo tareas difíciles en condiciones adversas. Como se mencionó, haber trabajado en el Ferrocarril se convirtió en sinónimo de prestigio y de orgullo en la sociedad antioqueña, y en una señal de estatus en la elite económica y técnica del departamento.

Paradójicamente, si se analiza el proceso de construcción del Ferrocarril, la realidad no puede estar más lejos del imaginario popular. De una obra presupuestada para ser terminada en ocho años, se pasó a más de medio siglo para lograr ser finalizada; durante buena parte de este período, la línea funcionó en dos secciones desconectadas entre sí por el difícil paso de La Quebra, el cual sólo pudo ser superado hasta el siglo XX, y durante el proceso de construcción, el capital privado local estuvo ausente.

La sección Nus fue la primera sección del Ferrocarril en ser construida, e iba desde Puerto Berrío hasta el paso de La Quebra (109 kilómetros de longitud). Su construcción fue la más difícil que la empresa emprendió, y tardó un poco más de treinta años en ser terminada. En ésta estuvieron involucrados empresarios extranjeros y los gobiernos regional y nacional, obteniendo resultados diversos en medio de un clima malsano, una topografía difícil, incumplimientos, guerras civiles, demandas, etc. No obstante, llegar a La Quebra sólo significó tener que esperar hasta finales de la década de los veinte para poder conectar completamente por ferrocarril a Puerto Berrío con Medellín.

Para estudiar este proceso de construcción, el capítulo se divide en tres partes. En la primera, se analizará el papel del empresario cubano-estadounidense Francisco Javier Cisneros y del grupo de ingenieros que lo acompañó en el inicio de la construcción de la sección Nus, en el diseño de la línea completa y, de manera atípica para la época, en la concepción de dicha construcción como un posible sistema de transporte nacional; en la segunda parte se explorará la relación entre el capital internacional involucrado en la construcción de ruta tras el retiro de Cisneros y los gobiernos local y nacional; por último, se estudiarán los intentos fallidos por ampliar el modelo en el Urabá antioqueño.

CISNEROS Y EL INICIO DE LA OBRA

En América Latina, la inversión en ferrocarriles es considerada como una de las importaciones de tecnologías más costosas, y en ella estuvieron involucradas intrincadas redes políticas, económicas, empresariales y financieras cuyos objetivos, en la mayoría de los casos, distaban mucho de ser los mismos. Además, su construcción implicó altísimos niveles de crédito interno y externo que debieron enfrentar retornos financieros, si los hubo, muy bajos.

El principal problema que debió enfrentarse para garantizar la rentabilidad de estos proyectos fue el de la capacidad potencial de carga. Por tal razón, las vías férreas que se construyeron en Colombia no se pensaron generalmente como un sistema nacional articulado sino como trayectos que servían para enlazar productos primarios de exportación con el mercado mundial, lo que en todo caso ofrecía una carga de retorno muy limitada.

Además, el tamaño del mercado interno colombiano era limitado, lo que restringía la rentabilidad financiera y social de proyectos más ambiciosos. Así, se construyeron rutas relativamente desarticuladas y profundamente orientadas al comercio internacional de productos agrícolas o mineros, y a la importación de algunos productos manufacturados.

Aunque América Latina siguió tradicionalmente un patrón mediante el cual el esfuerzo inicial de construcción se realizaba por medio de capitales locales, que llevaban el proyecto hasta un punto considerado como “aceptable” por los inversionistas extranjeros quienes lo compraban o lo recibían como prenda de créditos que se otorgaban para continuar la obra. Así, el riesgo era asumido por el capital local y sólo cuando era atractivo, el extranjero entraba a participar en la obra¹⁶. En Antioquia, por el contrario, el capital extranjero comenzó la construcción pero, como se verá más adelante, debido a los problemas ocasionados por la guerra de 1885, no pudo continuar con los contratos que había suscrito, y la construcción y operación de la obra quedó bajo el control regional.

El marco jurídico sobre el cual se otorgaron los contratos y las concesiones ferrocarrileras en Colombia comenzó en 1835, durante el gobierno de San-

16 Hernán Horna, Los ferrocarriles latinoamericanos del siglo XIX: el caso Colombia (pp. 1023-1044), en Carlos Dávila L. de Guevara (comp.), *Empresas y empresarios en la historia de Colombia. Siglos XIX-XX*, vol. 2. Bogotá: Editorial Norma y Ediciones Uniandes, 2003, p. 1023.

tander, cuando se promulgó la primera ley para el fomento de vías férreas, y se reforzaría con la expedición durante el gobierno de Tomás Cipriano de Mosquera de la Ley Nacional de 25 de mayo de 1866, sobre el fomento de obras públicas para impulsar las obras terrestres¹⁷.

En este contexto, el presidente del Estado Soberano de Antioquia, Pedro Justo Berrío, obtuvo la aprobación por parte de la Legislatura de la Ley 78 de 1866 que impulsaba la construcción de un camino carretero o de rieles que conectara a Medellín con algún río navegable, que por lógica no podía ser otro que el río Magdalena¹⁸.

Al amparo de esta Ley, se procedió a contratar al ingeniero británico George Butler Griffin a fin de que realizara un estudio para la construcción de una línea férrea. Su recomendación era la de construir una que alcanzara al río Cauca, la cual fue rechazada por el gobierno antioqueño, dado que una ruta de estas características beneficiaría mercados como los de Yarumal y Santa Rosa de Osos en perjuicio de Medellín, además de los escasos tramos navegables en dicho río. Otra propuesta presentada consistió en llegar al río Atrato, pero fue rechazada rápidamente por las dificultades técnicas, además de las políticas, pues implicaba comprometer al Estado Soberano del Cauca en su construcción¹⁹.

Las presiones políticas y económicas, además del atractivo económico del Magdalena, hicieron que se optara por buscar esta ruta sobre las otras alternativas. Sin embargo, para Rafael Uribe Uribe, la decisión de rechazar la ruta al Atrato era un error y criticaba a los políticos que presionaron por la última alternativa. Por supuesto, los dueños de tierras en la hoya del río Nus se encon-

17 Arias de Greiff, *La segunda mula de hierro*, ob. cit., p. 53.

18 Esta ley tenía un antecedente en la Ley 231 de 1866 por medio de la cual se autorizó al gobierno del Estado para explorar la posibilidad de construir un camino de rieles o carretable entre Medellín y el río Magdalena, pasando por Barbosa. Roberto María Tisnés y Heriberto Zapata, *El Ferrocarril de Antioquia: historia de una empresa heroica*. Medellín: Imprenta Departamental, 1980, p. 227.

19 Verónica Franco, *Transporte y desarrollo: el Ferrocarril de Antioquia 1874-1830*. Bogotá: Universidad Exterando de Colombia (monografía para optar al título de Economista), 2006, p. 39; Francisco Javier Cisneros, *Ferrocarril de Antioquia: memoria sobre la construcción de un ferrocarril de Puerto Berrío a Barbosa (Estado de Antioquia)*. Bogotá: Instituto Tecnológico Metropolitano, 2003 (1880); José María Bravo, *Monografía sobre el Ferrocarril de Antioquia*. Medellín: IDEA, 1974, p. 28.

traron entre los más fervientes defensores de una línea férrea que pasara por sus propiedades, e hicieron todo lo posible para conseguir este objetivo²⁰.

Asimismo, la zona del Nus presentó una situación bastante compleja, pues los grandes terratenientes de Medellín —que tenían tierras allí— no estaban interesados en una colonización masiva sino que, por el contrario, presionaron con éxito para que éstos no tuvieran títulos permanentes de tierras. Así, los emigrantes lo hacían bajo condiciones muy ambiguas que finalmente llevaron a litigios muy fuertes cuando estos colonos comenzaron a cultivar las tierras²¹.

El problema fundamental de estos litigios consistió en que los contratos se parecían más a un arrendamiento campesino que a un título de propiedad, lo que por supuesto dejó en una situación muy precaria al colono. Además, el camino se construyó en 1872 generando un proceso especulativo sobre el valor de la tierra que se repetiría a lo largo de la construcción de la línea férrea. Por esta razón, en la década de los setenta se formaron varias compañías en Medellín con el objeto de comprar tierras baldías que el Estado de Antioquia había recibido del gobierno en la zona del Nus, pero sus intenciones se vieron frustradas con la adjudicación de 200.000 hectáreas a la Sociedad Agrícola y de Inmigración en 1878²².

Los socios de dicha sociedad fueron importantes promotores del Ferrocarril, y algunos, como Francisco Villa del Corral y Jorge Bravo, no tomaron inmediatamente las tierras adjudicadas sino que esperaron a que se comenzaran los procesos de desmonte por parte de colonos y de construcción de la línea para tomar las mejores; 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 los colonos pobres era de 27 hectáreas²³. Esta práctica se vol-

20 Franco, ob. cit., p. 39.

21 Roger Brew, *El desarrollo económico de Antioquia desde la Independencia hasta 1920*. Medellín: Universidad de Antioquia, 2000, p. 161.

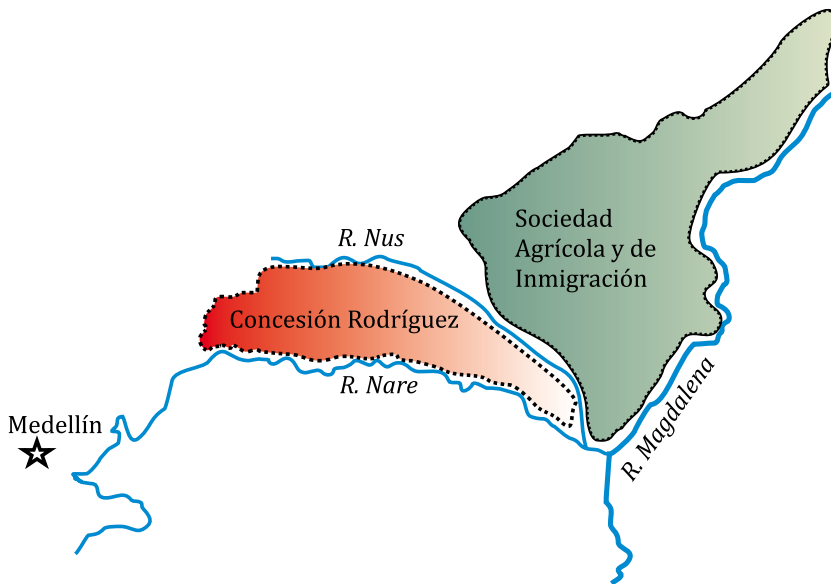
22 Idem.

23 Roberto Luis Jaramillo, La colonización antioqueña (pp. 77-208), en Jorge Orlando Melo (ed.), *Historia de Antioquia*. Medellín: Folio, 1988, p. 208; Brew, ob. cit., pp.147-48 y 162.

vió habitual durante los procesos de colonización de tierras baldías, generando amplios procesos especulativos.

Por supuesto, este proceso de adjudicación de tierras provocó una resistencia importante. En primer lugar, por parte de los colonos que vieron vulnerados sus derechos y quienes, en su mayoría, se establecieron por iniciativa de Cisneros a lo largo del camino de herradura de Santo Domingo a Puerto Berrío a fin de que fueran mano de obra disponible para la construcción del Ferrocarril y como proveedores de alimentos para los campamentos de trabajadores. Por otra parte, un grupo de empresarios de Medellín se sintió perjudicado por la demora en la toma de las tierras adjudicadas y comenzaron a ocuparlas y a formar sus haciendas, ignorando el derecho de prelación que tenía la Sociedad Agrícola²⁴.

MAPA 1. CONCESIONES DE TIERRAS (SECCIÓN NUS)



Fuente: Roberto Luis Jaramillo, La colonización antioqueña (pp. 77-208), en Jorge Orlando Melo (ed.), *Historia de Antioquia*. Medellín: Folio, 1988, p. 188 (modificado por el autor).

En medio de este contexto, se dictó primero el Decreto del 14 de febrero de 1871 por el cual se autorizó la construcción de un camino carretable de Medellín, pasando por Copacabana, Girardota, Barbosa, Santo Domingo y Yolombó, mediante la utilización de mano de obra prisionera. La dirección de este proyecto estuvo a cargo de Benito A. Balcázar, quien llevó el camino hasta Barbosa donde quedó suspendido por falta de recursos. Debido a estas dificultades, la continuación de la obra se realizó como un camino de herradura pasando por Yolombó hasta el río Nus y de allí al río Nare, donde se construyeron y adecuaron un puerto y unas bodegas²⁵.

Simultáneamente, Pedro Justo Berrío logró la expedición de las leyes 69 de 1871 y 52 de 1872 que autorizaron al Ejecutivo Federal para otorgar partidas de auxilios nacionales a la obra que comunicara a Medellín con el río Magdalena. Bajo este amparo, en 1873, la Legislatura del Estado desistió del camino carretable Yolombó-Barbosa, y comisionó a Nicolás Estrada, Lucrecio Vélez y Marcelino Uribe para redactar un proyecto de ley para la construcción de un ferrocarril²⁶.

Este proyecto se convirtió en la Ley 229 de 1873, con la cual el Presidente del Estado, Recadero Villa, el secretario del Hacienda, Luis María Mejía, y el secretario de Fomento, Marco Aurelio Arango, pudieron contactar al agente de negocios del Estado en Colón (Panamá), el cubano Antonio Céspedes, para que gestionara los contactos necesarios con posibles contratistas²⁷.

Simultáneamente, en 1868 el cónsul en Lima, Juan María Uribe, celebró un convenio con Henry Meiggs, ingeniero con experiencia en la construcción de ferrocarriles en Perú, para realizar los estudios para la construcción de una línea férrea que uniera a Medellín con el río Magdalena. Sin embargo, Meiggs no pudo cumplir sus compromisos debido a sus ocupaciones, y el inicio de la obra se retrasó hasta la expedición de las leyes 69 de 1871 y 52 de 1872, las

25 Gabriel Poveda, *Antioquia y el Ferrocarril de Antioquia*. Medellín: Gráficas Vallejo, 1974, p. 43.

26 Idem.

27 Tisnés y Zapata, ob. cit., p. 207.

cuales autorizaron al ejecutivo para auxiliar la construcción de una línea férrea y al Estado de Antioquia a contratar la obra²⁸.

IMAGEN 1. FRANCISCO JAVIER CISNEROS



Fuente: Mayor, Alberto, Centenario de un pionero del desarrollo. El ingeniero Francisco Javier Cisneros. 1836-1898, *Biblioteca Virtual Luis Ángel Arango*, 23 de junio de 2003 (fotografía de Melitón Rodríguez).

Recadero Villa conoció en Perú a Francisco Javier Cisneros, quien estaba buscando trabajo con Meiggs, y quien convenció al comisionado antioqueño de que tenía las capacidades para hacer el ferrocarril. Sin conocer la obra, Cisneros suscribió el 14 de febrero de 1874 el contrato para el trazado y la construcción

28 Aquiles Echeverri, *El Ferrocarril de Antioquia o el despertar de un pueblo*. Medellín: Academia Antioqueña de Historia, 1974, p. 32; Arias de Greiff, *La segunda mula de hierro*, ob. cit., p. 53.

del ferrocarril. La línea debía terminarse en Aguas Claras, cerca de Barbosa, en ocho años y medio, con una concesión para explotación durante 55 años a partir de marzo de 1853 con privilegio exclusivo durante 30 años. Como auxilio para la obra, el gobierno antioqueño pagaría \$11.000 por kilómetro y el gobierno de la Unión realizó una adjudicación de terrenos baldíos con la suma de \$100.000 durante diez años, siendo la parte contratante²⁹.

Cisneros había nacido en Santiago de Cuba en 1836 en una destacada familia de intelectuales y empresarios azucareros, lo que le permitió estudiar ingeniería en Cuba, aunque no hay evidencia de que se hubiera graduado³⁰. A su regreso a Cuba en 1857, ejerció durante diez años como director y administrador de ferrocarriles en la isla. En Perú perdió un importante contrato en 1871 para construir 338 kilómetros de línea férrea, lo que lo obligó a regresar a Nueva York donde se asoció con el cubano Aniceto García Menocal, lo que amplió significativamente su red de contactos de alto nivel en Washington. En 1872 publicó *Ferrocarriles de vía estrecha*, donde luchó contra el paradigma dominante en la construcción de líneas férreas, y defendió para Latinoamérica la trocha angosta³¹.

Cisneros sostenía que para “países atrasados” este sistema era más económico, disminuía el peso muerto en los trenes, reducía el deterioro del material rodante, aumentaba la potencia de las locomotoras y el ahorro en combustible, operarios y mantenimiento. A pesar de ser un convencido defensor de estas bondades, sus posibilidades de acción eran limitadas, pues su participación en las luchas por la independencia cubana lo dejó en una difícil situación económica. Así, el Cisneros que llegó a Antioquia en 1874 no sólo era un revo-

29 Ibíd.; Cisneros, ob. cit., p. 16.

30 La práctica habitual del período era que los ingenieros prácticos tuvieran tanta legitimidad como los graduados de una universidad. Más aún casos como el de Cisneros, que había cursado estudios en prestigiosas universidades como el Instituto Politécnico de Troy de Nueva York, siendo tal vez uno de los más famosos “troyanos” involucrados en la construcción de ferrocarriles. Horna, ob. cit., p. 1024.

31 Horna, ob. cit., 1029; Alberto Mayor, *Francisco Javier Cisneros y el inicio de las comunicaciones modernas en Colombia 1999*. Bogotá: Banco de la República y El Áncora Editores, 1999, pp. 24-25.

lucionario liberal preocupado por la idea de progreso, sino un individuo con anhelos de fortuna propia³².

En este contexto, una vez Cisneros firmó el contrato le encomendó a su representante, Juan de J. Martínez, gestionar el primer préstamo para la obra, el cual obtuvo sin intereses por una suma de \$12.000 de Mercedes Córdova, hermana de Salvador y José María Córdova, lo que alivió bastante la precaria situación financiera al comienzo del proyecto³³.

En el contrato se estipuló como obligación del contratista la elaboración de los trabajos de exploración, la elección de la ruta, la realización de los estudios necesarios, efectuar el trazado de la línea, ejecutar la construcción, llevar a cabo las obras necesarias en el río Magdalena, el levantamiento y la puesta en marcha de un telégrafo, y la conservación y explotación de una vía entre Aguas Claras y el río Magdalena.

Como características técnicas la línea debía tener una extensión de unos 150 kilómetros aproximadamente con un ancho de 0,915 metros; una pendiente máxima de 6% (aunque la mayoría estaría entre 1 y 2%, y muy pocas de 3%); un radio mínimo de las curvas de 70 metros; el peso de los rieles debía ser de 30 libras por yarda lineal; el arrastre de 80 toneladas incluido el peso de la locomotora con una velocidad de 15 kilómetros por hora, entre otras especificaciones técnicas³⁴.

El contratista obtuvo una concesión de 55 años a partir del 1 de marzo de 1883. Se le exigía al concesionario que construyera durante los dos primeros años, a partir del 1 de abril de 1875, 30 kilómetros anuales y, de allí en adelante, se le exigía la construcción de al menos 24 kilómetros anuales³⁵. En contraprestación, el gobierno concedía a Cisneros un auxilio de \$11.000 por kilómetro hasta completar un total no mayor de \$2'000.000. Esto le aseguraba al gobierno local un tercio del capital accionario, lo que garantizaba una par-

32 Ibid., p. 26.

33 Arias de Greiff, *La segunda mula de hierro*, ob. cit., p. 54.

34 Poveda, *Antioquia y el Ferrocarril de Antioquia*, ob. cit., p. 44; Cisneros, ob. cit., pp. 10-11.

35 Ibid., p. 17; Gabriel Latorre, *Francisco Javier Cisneros y el Ferrocarril de Antioquia*, 1924, p. 6. http://biblioteca-virtual-antioquia.udea.edu.co/pdf/11/11_342395098.pdf (Fecha de acceso: 13 de febrero de 2009).

te importante de la propiedad de la empresa. De otro lado, la empresa obtenía una total exención tributaria con el Estado y los municipios; la obra fue declarada de utilidad pública y, por tanto, recibió sin costo alguno una transferencia de todas las tierras baldías que requiriera. Así mismo, se establecieron veinte años de inmunidad contra cualquier acción de expropiación por parte del Estado, y se fijaron indemnizaciones a partir de dicho plazo si el Estado quisiera adquirir toda la empresa. Así, a los veinte años el Estado debía pagar por la línea \$4'000.000, a los treinta \$2'300.000, y a los cuarenta \$1'500.000³⁶.

Cisneros, consciente de que el problema fundamental era la carga de retorno, promovió la idea de la agricultura del café como una forma de superar este obstáculo. Para esto esperaba, mediante las generosas concesiones territoriales que se hicieron, abrir la frontera agraria a lo largo de los valles de los ríos Nus y Porce³⁷.

Con la vinculación de Cisneros a este proyecto se reactivó la discusión sobre ferrocarriles en Colombia, la cual hasta el momento no había generado sino dos proyectos: The Panama Railroad Co. y el inicio de la línea férrea en Barranquilla. Por supuesto, como era la práctica habitual en la época, el contratista obtuvo generosas concesiones por parte del Estado y el departamento, con muy pocas contraprestaciones. Este tipo de contratos se convirtió en una fuente constante de demandas y reclamaciones que se tradujeron en un drenaje de recursos fiscales y en una forma de especulación financiera sin precedentes para la época.

No obstante, en un comienzo las intenciones de Cisneros parecían ser más estables, y calculaba que una vez terminada la obra esta podría generar un ingreso líquido de \$760.725 equivalentes al 12,24% del capital presupuestado para la inversión, el cual resultaba interesante para su explotación³⁸. Una vez se firmó el contrato, Cisneros viajó infructuosamente a Colón y a Nueva York en marzo de 1874 para obtener los recursos que necesitaba para iniciar la obra. Luego de este fracaso inicial, Cisneros viajó a París y Londres donde constitu-

36 *Ibíd.*, p. 7.

37 James Parsons, *La Colonización Antioqueña en el occidente de Colombia*. Bogotá: Banco de la República y El Áncora, 1997, p. 246.

38 Poveda, *Antioquia y el Ferrocarril de Antioquia*, ob. cit., p. 45.

yó la Cisneros y Cía., y logró obtener los recursos necesarios para emprender el proyecto. A su regreso a Colombia, a finales del año, comenzó a realizar los estudios requeridos y al año siguiente inició el trazado de la línea³⁹.

Los principales socios latinoamericanos de Cisneros eran exiliados cubanos y miembros de la elite colombiana vinculados con la economía de exportación, muchos de ellos eran hacendados que actuaban como comisionistas y representantes de casas comerciales europeas y estadounidenses. Generalmente, se organizaban en empresas familiares constituidas en el extranjero y dedicadas al comercio exterior⁴⁰.

Aunque estas empresas estaban en el extranjero eran de colombianos, lo cual les daba protección internacional a sus capitales así como acceso a recursos internacionales. Cisneros se consideraba a sí mismo como un liberal, lo que nunca fue un impedimento para que buscara socios tanto entre las elites liberales como las conservadoras claramente identificadas con el comercio exterior como la vía para el desarrollo económico. Además, en la mayoría de los casos, Cisneros contó con las simpatías de unos y otros, pues la causa cubana siempre fue bien vista en América Latina⁴¹.

Usualmente, estas empresas se radicaban en el extranjero como una forma de protección a los vaivenes políticos y económicos de la región. Sin embargo, esta forma empresarial exigía que el portador accionista no pudiera deshacer su compromiso cuando quisiera, sino que debía ir a la bolsa de valores para vender sus títulos. Este modelo era especialmente apetecido por los banqueros que prestaban el dinero para los proyectos, dado que eventualmente les permitía un control más fácil de las empresas en caso de dificultades, y contaban con la protección diplomática⁴².

Las empresas en las que inversionistas colombianos y extranjeros invertían con Cisneros tuvieron varias ventajas: en primer lugar, durante el siglo XIX las transacciones internacionales se cotizaban en relación con el precio internacio-

39 *Ibíd.*, p. 46.

40 Horna, *ob. cit.*, p. 1034.

41 *Ibíd.*, p. 1035.

42 Fischer, *ob. cit.*, pp. 24-25.

nal del oro, por tal razón, los capitalistas locales que operaron a través de corporaciones o empresas constituidas en el extranjero no eran afectados por las vicisitudes políticas internas. En particular, eran inmunes al peligro de confiscación o de las costosas indemnizaciones en medio de las frecuentes guerras civiles del siglo XIX, pues siempre podían recurrir a las legaciones consulares para defender sus intereses⁴³.

En segundo lugar Cisneros, y otros inversionistas como él, lograron una mayor monopolización empresarial a través de una fuerte integración de las empresas dedicadas a estas actividades, y éstas con las empresas dedicadas a la importación y a las exportaciones. De esta manera, Cisneros logró articular las fuerzas políticas y económicas que controlaban el gobierno nacional y local, lo que incluso le llevó a ser considerado por algunos como el “cuarto poder” en Colombia⁴⁴.

Por último, fue uno de los pocos que consideró que la solución del problema del transporte debía ser sistémica y no como una serie de iniciativas inconexas. Esto implicó tener en cuenta todos los componentes individuales del ferrocarril: la experiencia de los ingenieros en la construcción de túneles, zanjas, terraplenes y muelles; el dominio legal en la expropiación forzosa de tierras y adjudicación de baldíos; el desarrollo de habilidades administrativas; la viabilidad financiera; el carisma de los ejecutivos; la disciplina de horarios; la disciplina de evaluar el costo por kilómetro; y, tal vez más importante, la capacidad de unir los elementos anteriores en un proyecto claro⁴⁵.

Uno de los aspectos más interesantes de la labor de Cisneros consistió en su capacidad de adaptación de los patrones empresariales internacionales a los locales. Así, Cisneros, como veremos más adelante, además de los contratos que firmó, aceptó y utilizó con mucho éxito, para su propio beneficio, la costumbre local de no tomar garantías sino confiar en la palabra empeñada; así, cuan-

43 Horna, ob. cit., p. 1035.

44 *Ibíd.*, p. 1036.

45 Mayor, *Francisco Javier Cisneros y el inicio de las comunicaciones modernas en Colombia*, ob. cit., p. 19.

do le era provechoso, obligaba el cumplimiento de compromisos verbales, pero cuando le afectaba se remitía a las condiciones pactadas por escrito⁴⁶.

También, varió sin problemas los patrones técnicos internacionales respecto al ancho de la vía, el tipo de locomotoras y la calidad de los materiales para adaptarlos a las condiciones locales. Así mismo, incorporó empleados leales a él, expertos en el *lobby* ante el gobierno y los políticos locales, y la utilización flexible de la mano de obra; esto le permitió impulsar sus intereses en diferentes esferas del poder, al tiempo que contaba con un grupo confiable para encargarse de sus asuntos. Por último, Cisneros utilizó extensamente los medios de propaganda como la prensa o la publicación de libros para la promoción de su imagen y sus ideas⁴⁷.

Los trabajos comenzaron el 28 de noviembre de 1874, y durante el primer año los ingenieros Ernesto Luaces, Vicente Marquetti, Juan F. Pérez y Denning J. Thayer hicieron los estudios y los trazados. El primer riel se clavó el 29 de octubre de 1875 a partir del río Magdalena hacia el río Alicante, en el sitio de Remolino Grande, debido a que el lugar inicial, el puerto de Murillo, quedó bloqueado por una barra de arena (8 millas al norte). La primera locomotora introducida, la “Medellín”, fue una pequeña 0-4-0⁴⁸ construida por Manning Wardle de Inglaterra, con un valor final de \$15.597,20, la cual sería reemplazada más tarde por una Baldwin 2-6-2 de 1896⁴⁹.

46 Latorre, ob. cit., p. 7.

47 Mayor, *Francisco Javier Cisneros y el inicio de las comunicaciones modernas en Colombia*, ob. cit., p. 30.

48 Se sigue el sistema de clasificación estadounidense que da cuenta del número de ruedas guías, de tracción y de arrastre. El sistema europeo sigue la clasificación por ejes y no por número de ruedas.

49 Latorre, ob. cit., p. 10; Arias de Greiff, *La segunda mula de hierro*, ob. cit., p. 54.

IMAGEN 2. LOCOMOTORA NO. 1 EN LA ALPUJARRA



Fuente: archivo del autor.

La locomotora que se encuentra actualmente en Medellín como la Número 1, fue en realidad la número 2, que era una Porter 0-4-0 (destinada originalmente para el ferrocarril de La Dorada), pues la Manning Wardle ya no existía para 1896, debido a un descarrilamiento que había sufrido en la quebrada de La Malena de donde no pudo ser rescatada. La nueva No. 1 fue una máquina relativamente grande para la línea, y se encontraba fuera de operación para 1923.

IMAGEN 3. LOCOMOTORA BALDWIN “BONIFACIO VÉLEZ” NO. 1



Fuente: Gustavo Arias de Greiff, *La segunda mula de hierro*. Bogotá: Panamericana Formas e Impresos, 2006, p. 135.

El gobierno del Estado obtuvo el apoyo del Nacional por la Ley 18 de 1874 mediante la cual se concedieron los siguientes beneficios:

- ◆ Cesión de los terrenos de propiedad nacional que fueran necesarios.
- ◆ Exención de derechos de importación de materiales durante la construcción y cinco años adicionales después de su terminación.
- ◆ Cien mil hectáreas de terrenos baldíos en lotes alternados a lado y lado de la línea cedidos a la empresa sin contraprestaciones.
- ◆ Cesión de terrenos de propiedad nacional a orillas del río Magdalena para construir el puerto y sus instalaciones.
- ◆ Auxilio de \$1'000.000 para entregar en sumas de \$100.000 anuales al gobierno de Antioquia⁵⁰.

En contraprestación, cuando comenzara la operación, el ferrocarril debía transportar los correos, los empleados y las tropas oficiales con las mismas franquicias que el contrato inicial a favor del Estado de Antioquia. Como consecuencia de estas condiciones, el contrato inicial fue modificado en enero de 1875 cons-

50 Cisneros, ob. cit., pp. 15-16.

tituyéndose el gobierno nacional como parte contratante⁵¹. No deja de ser interesante la insistencia, en éste y otros contratos, por garantizar la utilización de los ferrocarriles por parte de las tropas gubernamentales en condiciones especiales. Esto puede ser entendido como una forma de fortalecer el proceso de centralización política mediante el potencial del uso de la fuerza de manera expedita y a bajo costo.

Para garantizar la financiación del proyecto, se promulgó la Ley 46 de 1875 que autorizó al Ejecutivo Nacional para entregar un auxilio de \$1'000.000 en contados de \$100.000, y el resto en bonos nacionales. Estos bonos podían ser aceptados como pago hasta un quinto de cierta sobretasa del 25% a los derechos de aduana que había sido creada en 1871, lo cual equivalía aproximadamente al 4% de dichos derechos⁵².

Los bonos remanentes se podían redimir en cuotas anuales hasta amortizarlos en 8 años, bajo la condición de que el trayecto construido en el año anterior fuera de un octavo del total de la vía. El Estado se comprometía a destinar estas sumas únicamente a esta obra. Debido a estas nuevas condiciones, se tuvo que modificar nuevamente el contrato, y se firmó una nueva adición el 14 de septiembre. Adicionalmente, la Legislatura de Antioquia aprobó la Ley 287 de 1875, que autorizó al gobierno para negociar los bonos y entregarlos al contratista a cuenta del auxilio de \$11.000 por kilómetro que se le concedió desde el primer contrato, y para emitir bonos hasta completar la suma con la que Antioquia contribuiría a la obra⁵³.

Este tipo de modelo, basado en el sistema francés, fue el arquetipo para la construcción ferroviaria en Colombia, y su eje principal consistió en las garantías sobre los intereses o rendimientos de capital, que usualmente oscilaban alrededor del 5 al 7% anual⁵⁴. La forma habitual, aunque no la única, implicaba la emisión de bonos hipotecarios con la garantía gubernamental, que generalmente no se liquidaban en efectivo sino en bonos de deuda pública cubiertos

51 Poveda, *Antioquia y el Ferrocarril de Antioquia*, ob. cit., p. 47.

52 Idem.

53 Idem.

54 Fischer, ob. cit., p. 14.

por los recaudos aduaneros, o en forma de apropiaciones de terrenos baldíos. A esta forma de financiación se le sumaban los subsidios directos otorgados por kilómetro construido, o la sesión de tierras baldías como incentivo a la inversión. En términos generales, estos bonos y demás papeles similares no resultaban atractivos para los tenedores de bonos organizados en Londres, pues el incumplimiento crónico de los compromisos de deuda dejaba a Colombia con pésimas calificaciones de riesgo.

Para Cisneros, la construcción y operación del ferrocarril era apenas parte de sus intereses económicos. Él veía los proyectos ferroviarios en Colombia como una oportunidad para generar nuevos ejes de colonización agrícola en los que él y sus socios jugaron una parte activa. En particular, la línea del ferrocarril en Antioquia ofrecía la atractiva posibilidad de abrir un eje de colonización y de explotación agrícola en las tierras de los ríos Porce y Nus, y estimaba que estas tierras podrían llegar a generar unas tres mil toneladas semestrales de grano de café; existía además un potencial interesante para cacao, tabaco, caña de azúcar y arroz. Las esperanzas de Cisneros estaban bien fundadas, pues cuando comenzó a construirse la ruta a lo largo del Nus la zona se convirtió en un eje activo de poblamiento, a pesar de las difíciles condiciones de una zona de vertiente insalubre y de difícil acceso⁵⁵.

En este sentido, las condiciones de salud de los trabajadores del ferrocarril al comienzo de la construcción no podían ser más difíciles, pues las enfermedades tropicales como la fiebre amarilla, la malaria, el tifo, las mordeduras de serpientes, etc., provocaron la muerte de 40 hombres (de un total de 6.481 excluyendo administradores y directivos). Además, la pluviosidad de la zona de Puerto Berrío es una de las más altas de Antioquia, siendo superior a los 4.000 mililitros anuales de lluvia, lo que no contribuía a que dichas condiciones fueran más fáciles de llevar⁵⁶.

Aunque el mismo Cisneros sostenía que la primera sección de la línea era la más difícil, sus expectativas rápidamente se vieron desbordadas por las condiciones de insalubridad de la región, pues los peones contratados trabajaron en medio de ciénagas, pantanos infestados de mosquitos, y fueron víctimas de

55 Poveda, *Antioquia y el Ferrocarril de Antioquia*, ob. cit., p. 47.

56 *Ibíd.*, p. 48.

todo tipo de enfermedades que afectaron incluso a Cisneros. Esto generó un pésimo antecedente, hasta el punto que las enfermedades se convirtieron en uno de los mayores obstáculos para la contratación de mano de obra⁵⁷.

De hecho, frente al problema de falta de mano de obra disponible se llegó a considerar la posibilidad de enganchar obreros chinos o canarios como se había hecho en Panamá. No obstante, esta solución no prosperó y, como se verá más adelante, se debió recurrir a una solución temporal con militares y mano de obra presa, evitándole de esta manera la amarga experiencia que se debió vivir en la construcción del Ferrocarril de Panamá⁵⁸. Incluso, se tienen registros de la contratación de unos cincuenta italianos por parte de Cisneros, de los cuales la gran mayoría huyó al poco tiempo por las precarias condiciones de trabajo y salud⁵⁹.

Transcurridos un poco más de dos años de iniciado el proyecto, en junio de 1878, la carrilera llegaba apenas un poco más adelante de la Malena, aunque contaba con un vapor, el Stephenson Clarke, para movilizar carga entre Barranquilla y Puerto Berrío; un hospital, un muelle, y 18 kilómetros de carrilera. Como consecuencia de estas dificultades, Cisneros presionó con éxito el cambio del contrato, el cual se aprobó mediante la Ley del 30 de noviembre de 1878, y se firmó el 2 de agosto de 1879⁶⁰.

En esta nueva negociación, la cuarta desde la firma del primer contrato en 1874, se estipulaba que el Ferrocarril debía llegar hasta Medellín y no hasta Aguas Claras en Barbosa, contando con una longitud total de 201 kilómetros. Además, se confirmó el privilegio por 55 años, así como la distribución de acciones en dos tercios para el contratista y un tercio para Antioquia; así como la exención de pasajes y fletes para empleados, tropas y correos de la Nación y del Estado⁶¹.

57 L. Restrepo, ob. cit., p. 22.

58 Cfr. Juan Santiago Correa, *Inversión extranjera y construcción de ferrocarriles en Colombia: The Panama Railroad Co (1850-1903)*, ob. cit.

59 L. Restrepo, ob. cit., p. 31.

60 Poveda, *Antioquia y el Ferrocarril de Antioquia*, ob. cit., p. 48.

61 Idem.

El tramo entre Puerto Berrío y Malena (de 15.240 metros) se inauguró el 1 de enero de 1880 y, junto con la terminación y reparación del camino Calerío Nus que empataba con el camino río Nus-Barbosa, la mercancía de comercio exterior pudo tomar la ruta de Puerto Berrío-Malena por tren y Malena-Barbosa-Medellín por un camino mejor que el tradicional Nare-Río Negro-Medellín, generando una disminución en el costo y los tiempos de transporte⁶². No obstante, a poco menos de dos años para vencer el plazo de construcción, en 1881, el trayecto sólo llegaba al kilómetro 21.

Para este momento, la infraestructura física contaba en Puerto Berrío con algunos cobertizos para la locomotora, un taller, una casa de paja que servía de hospital, y otra edificación similar en el sitio de La Bodega a 13 kilómetros y medio de Puerto Berrío, ninguna de las cuales contaba con las condiciones necesarias para atender a los enfermos⁶³.

La discusión en el Estado de Antioquia no se hizo esperar, e importantes líderes locales como Juan B. Londoño cuestionaron seriamente el retraso preguntándose si “es justo, si es excusable continuar empleando los caudales públicos en una obra ruinoso, en una insostenible”⁶⁴. Debido a esto, en 1881 el secretario del Tesoro negó el giro de dineros a Cisneros como estaba estipulado en el contrato, lo que ocasionó un animado debate en el Senado, gracias al cual Cisneros logró una nueva modificación al contrato, la quinta en siete años, previa comprobación de la entrega de un total de \$678.769,70 recibidos por Cisneros de parte de la Nación y del Estado Soberano de Antioquia⁶⁵.

En abril de 1882, la Legislatura antioqueña nombró dos ingenieros para hacer un estudio del ferrocarril y, aunque mantenía la intención de continuar con la construcción, permitió al gobernador rescindir el contrato de 1879, que reemplazó al de 1874, y se suscribió uno nuevo⁶⁶. A pesar de estos cambios, al

62 Ibíd., p. 50.

63 L. Restrepo, ob. cit., p. 100.

64 Arias de Greiff, *La segunda mula de hierro*, ob. cit., p. 55.

65 Poveda, *Antioquia y el Ferrocarril de Antioquia*, ob. cit., p. 50.

66 Arias de Greiff, *La segunda mula de hierro*, ob. cit., p. 55.

año siguiente, mediante la Ley del 18 de abril de 1882, la Legislatura de Antioquia autorizó al gobierno local para rescindir, renovar o reformar los contratos con Cisneros.

Al amparo de esta ley se firmó un nuevo convenio el 2 de mayo de 1882, el cual sustituyó definitivamente al de 1879. Mediante este acuerdo, el sexto hasta el momento, el Estado se comprometió a amortizar los bonos que había expedido a favor de la empresa a razón de \$5.000 mensuales a partir de julio de dicho año, compromiso que fue cumplido durante los tres años siguientes⁶⁷.

Además, el 19 de junio de 1882 el Estado contrató con Cisneros la reparación y terminación del camino de herradura al Nus para aprovechar la parte construida de la vía férrea, la cual llegó a Sabaletas el 24 de diciembre, completando 27 kilómetros. El 1 de julio de 1883, el tendido contaba con 39 kilómetros, y la explanación de la banca llegó al kilómetro 47. El 1 de enero de 1885 se inauguró hasta la estación de Pavas, en el margen del río Nus, en el kilómetro 37. No obstante, en 1885 la guerra civil involucró al Estado de Antioquia, obligando a rescindir el contrato con Cisneros⁶⁸.

Debido a esta situación, la empresa del Ferrocarril de Antioquia se transfirió al Estado Soberano por un valor de \$500.000. Estos fueron pagados de la siguiente forma: \$35.000 en efectivo; \$115.000 en bonos del Estado amortizables a razón de \$5.000 mensuales, y \$350.000 en una libranza con valor nominal de \$420.000 contra el gobierno nacional⁶⁹. El concesionario devolvió al Estado todos los bonos —excepto los \$115.000 mencionados—, los planos, los perfiles de la línea y la carrilera construida, y se comprometió a reparar los daños causados por la guerra hasta la estación de Pavas con un auxilio de \$15.000 en un período de dos meses⁷⁰.

El avalúo de la empresa, realizado por Louis Johnson y E. R. Esmond, fue de \$1'776.500 del cual se le reconoció a Cisneros menos de la tercera parte. A la entrega de la obra, el ferrocarril llegaba a Pavas, y se entregó con el telégrafo

67 Poveda, *Antioquia y el Ferrocarril de Antioquia*, ob. cit., p. 50.

68 Arias de Greiff, *La mula de hierro*, ob. cit., p. 23.

69 Poveda, *Antioquia y el Ferrocarril de Antioquia*, ob. cit., p. 50.

70 Idem.

funcionando, un camino de herradura, un hospital, los estudios para su terminación, los planos, el material rodante y los derechos sobre 100.000 hectáreas con que la nación había subvencionado al ferrocarril. A nombre del Estado la obra fue recibida por Louis Johnson y Baltasar Botero, y a nombre de Cisneros lo hizo su vicedirector John B. Dougherty⁷¹.

Así, los cambios contractuales abarcaron el contrato original que Cisneros suscribió en 1874; un contrato adicional en enero de 1875; otro relativo a los bonos nacionales en julio de 1876; en diciembre de 1877 se rescindió el contrato original para ser renovado nuevamente en noviembre de 1878 con el fin de que el concesionario pudiera hipotecar sus privilegios; en agosto de 1879 se modificó de nuevo el contrato original para llevar la línea a Medellín; en mayo de 1882 se celebró otro contrato, para finalmente dar por terminada toda obligación entre las partes en agosto de 1885.

En general, estos y otros contratos similares que se firmaron para la construcción de ferrocarriles en Colombia, adolecían de problemas similares: una mala definición de los términos de los mismos, un cálculo inadecuado de los costos, malas negociaciones, falta de una regulación clara, y un problema crónico de escasez de recursos económicos para financiar la construcción o las subvenciones prometidas a los inversionistas por el gobierno nacional o local⁷².

Estos cambios le permitieron a Cisneros irse sin terminar la construcción, pues de los 160 kilómetros contratados sólo construyó 45; tampoco llegó a Medellín sino a Pavas; tampoco cumplió lo pactado en términos de locomotoras, pues se importaron pequeñas máquinas de 7 toneladas con velocidad de 15 kilómetros por hora, cuando lo pactado eran 30, y nunca se cumplió con el arrastre de 80 toneladas; los rieles, acordados en hierro, fueron cambiados a acero llevando a trayectos mixtos; y la línea no servía en este momento para transportar el volumen de pasajeros prometido ni se lograron las tarifas econó-

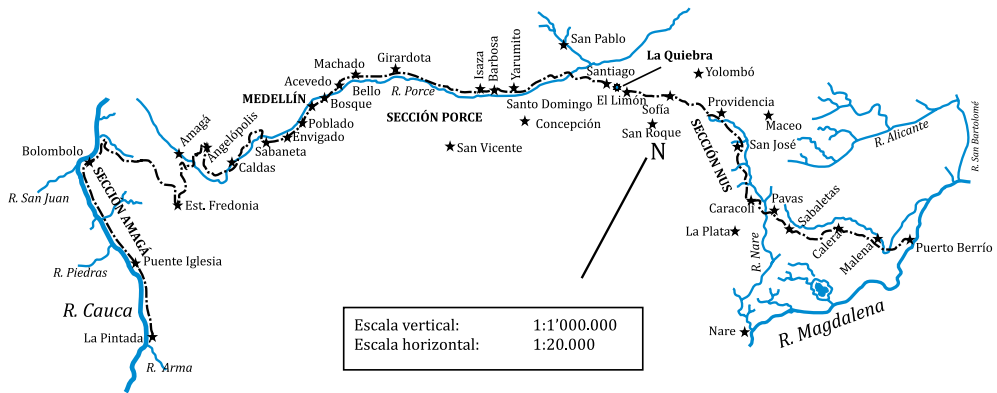
71 *Ibíd.*, p. 51.

72 M. T. Ramírez, *Efectos de eslabonamiento de la infraestructura de transporte sobre la economía colombiana*, ob. cit., p. 385.

micas previstas. Además, el costo durante este período de construcción no fue de \$11.0000 sino de \$33.000 por kilómetro⁷³.

Ahora bien, hay que tener en cuenta las difíciles condiciones de incertidumbre del momento. Inicialmente, deben considerarse al menos dos guerras civiles y dos insurrecciones locales entre 1876 y 1885, las cuales tuvieron un impacto negativo en términos de la mano de obra disponible; además del clima tropical, enfermedades, etc.⁷⁴. Asimismo, las políticas revisionistas en términos del pago de la deuda externa por parte de los gobiernos de la Regeneración habían minado seriamente la escasa credibilidad del país en los círculos financieros internacionales y, en general, la consecución de nuevos créditos se volvió aún más difícil de lo que ya era⁷⁵.

MAPA 2. FERROCARRIL DE ANTIOQUIA



Fuente: Arias de Greiff, *La segunda mula de hierro*. Bogotá: Panamericana Formas e Impresos, 2006, p. 56 (modificado por el autor).

73 Cisneros, ob. cit., p. 15; Mayor, *Francisco Javier Cisneros y el inicio de las comunicaciones modernas en Colombia*, ob. cit., p. 31.

74 Idem.

75 Fischer, ob. cit., p. 24.

En todo caso, en sus once años dejó una importante lección sobre el manejo capitalista de un proyecto de esta envergadura, y dejó el primer manual de administración de ferrocarriles, tal vez el primero sobre el tema de administración en Colombia. Asimismo, en el período comprendido entre 1874 y 1885, Cisneros entregó en operación las siguientes obras y realizaciones: la fundación de Puerto Berrío; el muelle y la escollera de Puerto Berrío; la línea entre Puerto Berrío y Pavas (48 km); una carretera Puerto Berrío-Pavas con una longitud de 72 km (1883); el telégrafo Medellín-Puerto Berrío de 200 km de extensión; las estaciones de Sabaletas, Malena, San Antonio y Pavas; un par de libros sobre la promoción y administración de ferrocarriles; además del hospital, el hotel y los talleres ferroviarios⁷⁶.

Como se dijo, la visión de Cisneros fue la de un sistema de transporte. Así, mientras realizaba la construcción del Ferrocarril de Antioquia en 1874, y la del Cauca en 1878, Cisneros creó la Empresa Cisneros, una especie de corporación accionaria con un capital de \$270.000 suscrito, además de él, por accionistas como Luis del Monte, Stephenson Clarke & Co. de Londres, y otros inversionistas colombianos y cubanos⁷⁷.

76 Horna, ob. cit., p. 1037; Mayor, *Francisco Javier Cisneros y el inicio de las comunicaciones modernas en Colombia*, ob. cit., p. 32.

77 *Ibíd.*, p. 37.

IMAGEN 4. HOTEL MAGDALENA (PUERTO BERRÍO, 1934)



Fuente: Gustavo Arias de Greiff, *La segunda mula de hierro*. Bogotá: Panamericana Formas e Impresos, 2006, p. 109 (Colección Arias de Greiff).

Dicha Corporación buscó abaratar los costos de transporte fluvial entre Barranquilla y Puerto Berrío para los materiales y equipos importados para el ferrocarril de Antioquia. Sin embargo, las oportunidades de negocio sobrepasaron la idea original pues pronto se convirtió en una matriz financiera de empresas de mayor cobertura nacional. Para 1875, Cisneros ya pensaba en conectar a Puerto Berrío con el Ferrocarril de Barranquilla mediante un sistema de vapores. Asimismo, proyectaba la integración ferroviaria entre Buenaventura y Cali, y más osado aún, la vinculación de estas redes mediante un ferrocarril de Medellín al Cauca. Lo que implicó de hecho pensar en la conexión entre el Atlántico y el Pacífico⁷⁸.

78 Idem.

En desarrollo de su idea de un sistema de transportes, Cisneros había comprado para el trayecto fluvial tres barcos de vapor entre 1877 y 1880: el Stephenson Clarke, el Inés Clarke y el General Trujillo (los dos primeros por el socio inglés y el último en honor al Presidente del Estado Soberano de Antioquia, Julián Trujillo, su protector político). La rentabilidad del primer vapor fue del 21% anual por transportar pasajeros y carga⁷⁹.

Debido a esto, Cisneros pudo en su momento firmar otro contrato con el gobierno nacional para navegar y canalizar el alto Magdalena que incluyó el compromiso de drenaje de dicha sección y un monopolio de cinco años. El trabajo técnico fue encargado a ingenieros cubanos y estadounidenses, quienes completaron el proyecto entre 1878 y 1883, siendo clave para su culminación la utilización pionera en Colombia de dinamita y de taladros de vapor para romper la roca.

Así mismo, logró el control del monopolio Girardot-Honda, el cual se constituyó en el comienzo de uno más ambicioso que incluyó rápidamente el contrato para el transporte de correo por el Magdalena y el Ferrocarril Honda-La Dorada y, a largo plazo, el dominio completo del transporte fluvial hacia Barranquilla. El éxito de estas iniciativas estuvo respaldado por nuevos socios de Cisneros como el Banco Nacional, Diego de Castro y Cía., y Davidson Brothers de Londres. Además, en 1876 firmó el contrato para la construcción del Ferrocarril del Cauca con 138 kilómetros entre Buenaventura y el margen occidental del río Cauca⁸⁰.

En el plano financiero Cisneros también innovó, pues obtuvo una participación del 50% del gobierno nacional (6.000 acciones) y del gobierno de Antioquia que participó con \$200.000, en tanto el resto se realizó con inversión extranjera representada en los inversionistas ingleses *Benson & Co.*, y *Scholes and Brothers* de Londres, y el cubano Luis del Monte y Cía. Además, Cisneros obtuvo 200.000 hectáreas de tierras baldías, adicionales a las 100.000 hectáreas que había obtenido por el Ferrocarril de Antioquia, al lado de la línea de vapores fluviales en el río Cauca, y la exclusividad de un ferrocarril entre Medellín

79 *Ibíd.*, p. 38.

80 *Idem.*

y Popayán, con el que esperaba recibir 200.000 hectáreas, pero que finalmente no se concretó⁸¹.

En este sentido, desde el comienzo, el Ferrocarril de Antioquia contó con el apoyo de la corporación financiera, de aprovisionamiento y de exportaciones que fue Cisneros & Cía., la cual además introdujo la figura del leasing de ingenieros, ejecutivos y técnicos entre las distintas empresas. Por ejemplo, Denning J. Thayer, que trabajó en el Ferrocarril de Antioquia, fue nombrado ingeniero jefe del Ferrocarril del Cauca en 1881, y Myers C. Comwell fue trasladado en 1881 del Ferrocarril del Cauca al de Girardot retomando en 1884 como vicedirector del Ferrocarril del Cauca. Esto provocó que para 1882 Cisneros hablara cada vez menos del trabajo como ingeniero y cada vez más de capital, bonos, pagarés, etc., a costa de su propio prestigio como ingeniero. Es la transición en Colombia del capitalismo industrial al financiero⁸².

En las labores técnicas y operativas Cisneros vinculó desde el principio, además de los ingenieros mencionados en el cuadro 2, a un grupo importante de extranjeros entre quienes se encontraron: H. H. Given, B. Blacksmith, L. S. Confield, Barton Smith, Peter Gibson, Joseph Armstring, G. R. Comwall, Frank S. Brown, Charles S. Brown; William M. Brown, Henry Brandner, F. W. Baldwin, William H. Cobb, E. C. Morgan, W. P. Michell, Charles Johnson, William S. Seruggo, Charles J. Puttnam, M. L. Chadman, C. Compbel (primer ingeniero mecánico), y muchos otros nombres que harían demasiado largo este listado⁸³.

81 Ibíd., p. 40.

82 Idem, y *El Correo Mercantil*, 19 de abril de 1884.

83 Echeverri, ob. cit., pp. 100-4.

CUADRO 2. NÚCLEO DE INGENIEROS DE CISNEROS EN COLOMBIA
(1874-1890)

Nombre	Cargos
E. Luaces	1874- Ingeniero de trazado F. de Antioquia 1877- Director canalización del río Magdalena 1881- Director del F. de la Dorada
M. F. Díaz	1874- Ingeniero de trazado F. de Antioquia 1877- Exploración del río Magdalena 1882- Agente Compañía de Navegación
T. Smallfield	1878- Ingeniero de construcción del F. de Antioquia 1877- Exploración del río Magdalena
J. F. Pérez	1874- Ingeniero de trazado F. de Antioquia 1881- Ingeniero del F. de Girardot
D. Thayer	1874- Ingeniero de trazado F. de Antioquia 1882- Ingeniero jefe del F. del Cauca
C. P. Yeatman	1878- Ingeniero de construcción F. de Antioquia 1881- Ingeniero F. de Girardot 1890- Director The Barranquilla Railway & Pier Co.
John B. Dougherty	1878- Ingeniero jefe del F. del Cauca 1883- Ingeniero jefe del F. de Girardot 1885- Vicedirector del F. de Antioquia 1888- Director del F. de Bolívar y constructor del muelle de Puerto Colombia
M. C. Comwell	1878- Ingeniero jefe del F. del Cauca 1881- Ingeniero del F. de Girardot 1884- Vicedirector del F. del Cauca

Fuente: Alberto Mayor, *Francisco Javier Cisneros y el inicio de las comunicaciones modernas en Colombia*. Bogotá: Banco de la República y El Áncora Editores, 1999, p. 48.

No obstante, la mayoría de estos inmigrantes no permanecieron en Antioquia o en Colombia, siguiendo un patrón de aislamiento relativo de la sociedad antioqueña, y concentrándose en las labores del ferrocarril. No deja de ser intere-

sante el contraste con otros inmigrantes extranjeros de la misma época, como de Greiff, Moore y otros, que llegaron en condiciones similares de contrato al sector minero, pero se quedaron en la región constituyendo sólidos núcleos familiares y entroncándose con importantes redes parentales antioqueñas.

Excluyendo este cohesionado grupo de ingenieros cubanos y estadounidenses, el Ferrocarril de Antioquia contó también con un aporte significativo de ingenieros graduados de la Escuela Nacional de Minas, el cual se fortaleció cada vez más en el siglo XX. Así mismo, las necesidades técnicas y administrativas del Ferrocarril tuvieron un impacto en el currículo, pues se debieron incluir materias como termodinámica y locomoción, higiene industrial, mecánica, contabilidad y administración de ferrocarriles⁸⁴.

Esta relación fue muy estrecha y fortaleció un trabajo mancomunado entre las dos instituciones, y era frecuente que los funcionarios del Ferrocarril fueran también profesores de la Escuela o fueran administradores de 18 de las 20 becas que entregaba el departamento a los estudiantes más destacados de la Escuela para trabajar en el Ferrocarril. Además, la empresa entregaba pasantías de dos meses durante las vacaciones navideñas que fortalecían aún más la ya estrecha relación con la Escuela Nacional de Minas⁸⁵.

En enero de 1884 estaban vinculados al Ferrocarril 539, de los cuales habían 252 contratistas, 259 peones, y el resto estaban distribuidos entre “empleados superiores y capataces. En general, durante este año el promedio de trabajadores ocupados en el Ferrocarril en 1884 superó los 606 hombres al mes, y ya se registraban movimientos de carga entre Puerto Berrío y la estación de Sabaletas, de unos cincuenta mil kilos, algunas cabezas de ganado y unos 160 pasajeros⁸⁶.

Para agosto del mismo año, se llegó a un pico de 1.022 personas vinculadas en la construcción y un movimiento de 116.901 kilogramos de mercancías, 16 cabezas de ganado mayor y 424 pasajeros, lo que generó unos ingresos

84 Pamela Murray, *La Escuela Nacional de Minas, 1887-1930* (pp. 361-389), en Germán Pavony, Michael LaRosa y Mauricio Nieto (eds.), *Colombia en el siglo XIX*. Bogotá: Planeta, 1999, p. 366.

85 Idem.

86 *El Correo Mercantil*, 22 de marzo de 1884.

brutos por \$985,20⁸⁷. Sin embargo, los resultados fueron más bien malos si se compara con el estándar internacional. En 1881 apenas se obtuvo un promedio de 0,917 kilómetros anuales, y los 48 kilómetros de carrilera del Ferrocarril de Antioquia construidos en 10 años daban un promedio anual de 4,8 kilómetros anuales o 0,400 kilómetros mensuales. Si se compara con el Central Pacific y el Union Pacific en Estados Unidos, los cuales llegaron a un promedio semanal de 1 milla semanal en 1885, y de una milla diaria a finales del mismo año, y en 1886 se llegó a 2 millas diarias, los resultados locales son desastrosos⁸⁸.

Incluso, frente a estas dificultades Cisneros escribió una carta en Panamá, el 20 de octubre de 1880, dirigida al secretario de Hacienda del Estado Soberano de Antioquia, en la que le pedía autorización para la urgente inmigración de doscientos asiáticos. Probablemente Cisneros intentaba reproducir el esquema de The Panama Railroad Co., enganchando mano de obra oriental para la construcción, lo cual fue rechazado por el gobierno antioqueño evitando así una probable tragedia similar a la de los trabajadores asiáticos en el Istmo⁸⁹.

A pesar de estos mediocres promedios, que deben ser indudablemente matizados por las dificultades políticas, económicas y geográficas de la región, es indudable el aporte de Cisneros en Antioquia al diseño de un sistema que se convirtió, en términos generales, en el modelo por seguir en la construcción de ferrocarriles en Colombia.

Esto incluyó, en primer lugar, la participación del Estado nacional o del gobierno local para cofinanciar o subvencionar las obras a través de diversas estrategias que garantizaran el ingreso de capital extranjero; en segundo lugar, se acompañó de una generosa política de tierras, mediante la cual se entregaron tierras a los inversionistas ferroviarios; en tercer lugar, la introducción de técnicas modernas en el diseño, la construcción y puesta en marcha de las obras necesarias para su ejecución; en cuarto lugar, la consolidación de un grupo de ingenieros y administradores altamente profesional y de una lealtad incuestionable; por último, la concepción del negocio férreo como un sistema articula-

87 *El correo Mercantil*, 13 de agosto de 1884.

88 *Idem.*; Mayor, *Francisco Javier Cisneros y el inicio de las comunicaciones modernas en Colombia*, ob. cit., p. 53.

89 Echeverri, ob. cit., p. 104.; Juan Santiago Correa, *Inversión extranjera y construcción de ferrocarriles en Colombia: The Panama Railroad Co (1850-1903)*, ob. cit.

do con el sistema fluvial que permitiera conectar las regiones del interior con el resto del país. Por supuesto, este modelo tuvo diversos grados de éxito y fracaso, y su implementación no significó que los inversionistas involucrados logaran sus objetivos ni que las regiones vieran realizadas sus esperanzas de desarrollo ni el acceso automático a la modernidad⁹⁰.

Para este momento, el estado general de la construcción de ferrocarriles en Colombia cubría nueve líneas, la mayoría inconclusas y con diversos anchos de la vía. Cisneros seguía participando en algunas de ellas, y su presencia se evidencia en su predilección por la trocha angosta de 0,915 metros.

CUADRO 3. FERROCARRILES EN CONSTRUCCIÓN Y OPERACIÓN EN 1890

Ferrocarril	Longitud (km)	Ancho de la vía (m)
Panamá	80,0	1,445
Puerto Salgar-Barranquilla	27,0	1,050
Santa Marta (en construcción)	12,0	0,915
Girardot (en construcción)	31,0	0,915
Cúcuta-Zulia	54,0	1,000
Cauca (en construcción)	25,5	0,915
Antioquia (en construcción)	37,5	0,915
La Dorada (en construcción)	15,0	0,915
Puerto Wilches (en construcción)	4,0	1,000

Fuente: Gabriel Poveda, *Antioquia y el Ferrocarril de Antioquia*. Medellín: Gráficas Vallejo, 1974, p. 51.

La coyuntura generada por la guerra de 1885 fue particularmente difícil para la inversión ferroviaria y para los planes de desarrollo de las elites locales. Dicha guerra suspendió el desarrollo ferroviario a lo largo del país, dejó a Cisne-

90 Mayor, *Francisco Javier Cisneros y el inicio de las comunicaciones modernas en Colombia*, ob. cit., p. 30.

ros como el principal acreedor de la deuda nacional, y reestructuró el capital financiero del país⁹¹.

A pesar de haber perdido el contrato del Ferrocarril de Antioquia, la situación jurídica de Cisneros era ventajosa, puesto que sus compañías y las de sus asociados fueron registradas en Londres, que era el centro financiero mundial y el más importante socio económico de Colombia, lo que le garantizó la protección legal británica. Además, esta situación hizo que la expansión ferroviaria en Colombia fuera más vulnerable a las coyunturas internacionales de capital disponible, lo que eventualmente llevó a un colapso en el financiamiento y el crédito internacional. Además, la inestabilidad política aumentó los riesgos de las inversiones originales y le permitió al capital extranjero penetrar ventajosamente en la economía colombiana.

CAPITAL EXTRANJERO Y MANEJO LOCAL

El retiro de Cisneros y las condiciones del departamento tras la guerra de 1885 implicaron un difícil proceso de transición, en el cual era necesario redefinir contratos, responsabilidades, y términos de la construcción. Entre tanto, la obra quedó suspendida entre 1886 y 1990, y el proceso de mantenimiento de la vía construida se le encargó al ingeniero Clímaco Villa, y la administración la asumió Baltasar Botero. Además, para 1886 el país estaba viviendo dramáticos cambios políticos y económicos del proyecto nuñista que se verían concretados en la Constitución de este año, mediante la cual desapareció el Estado Soberano de Antioquia y se creó el departamento de Antioquia.

Para este momento el tránsito entre Medellín y Puerto Berrío se realizaba por un complicado sistema que combinaba carreteras, caminos y el ferrocarril; no obstante, a pesar de lo precario del sistema, en todo caso se pudo regularizar el servicio de correos con horarios regulares a lo largo del mes. Como consecuencia de las dificultades del sistema, además de la corta extensión de la línea, el déficit comercial y la situación tras la guerra de 1885, éste pudo arrojar los

91 Horna, ob. cit., p. 1038.

resultados financieros esperados. Así, de los \$15.000 de ingresos presupuestados para 1888, sólo ingresaron \$5.672,67⁹².

Para comenzar a subsanar el problema, el departamento anunció el 27 de febrero de 1888 la celebración de un nuevo contrato con el ingeniero estadounidense Charles S. Brown, que contemplaba la terminación de la vía hasta Medellín en un plazo de 6 años, con un subsidio por kilómetro de \$5.000 hasta un máximo de \$80.000, una promesa de privilegio de exclusiva por 30 años, y un derecho de explotación por 55 adicionales, para un total de 85 años a partir de la terminación de la obra⁹³.

IMAGEN 5. LOCOMOTORA PITTSBURG 1888. GENERAL VÉLEZ NO. 4



Fuente: Gustavo Arias de Greiff, *La segunda mula de hierro*. Bogotá: Panamericana Formas e Impresos, 2006.⁹⁴

92 Poveda, *Antioquia y el Ferrocarril de Antioquia*, ob. cit., p. 53.

93 Arias de Greiff, *La segunda mula de hierro*, ob. cit., p. 56.

94 Esta locomotora, de diseño "del Oeste" estadounidense, llegó a Antioquia probablemente comprada por Charles S. Brown luego de firmar el contrato con Antioquia para la continuación de la obra. *Ibíd.*, p. 129.

A Brown se le concedió un plazo de ocho meses a partir de la firma del contrato para que demostrara que tenía el capital suficiente para el proyecto, o que había constituido una sociedad para tal fin. Estos requisitos eran fundamentales para que el contrato tuviera vigencia, y tenía un plazo perentorio de 90 días después de firmado para demostrarlo⁹⁵. Probablemente, el escaso tiempo que tenía para esto se debió a las suspicacias que generó su contratación en algunos sectores de la sociedad antioqueña

El gobierno del departamento ha celebrado con el empresario extranjero Mr. Brown un contrato sobre continuación del ferrocarril de Antioquia. Esta nueva ha despertado vivísimo interés, porque el asunto es de excepcional importancia, y todo el mundo desea conocer el texto del contrato. Hemos oído decir que este no será publicado hasta que reciba la aprobación del presidente de la República; pero nos resistimos a creer que tal sea el propósito del Gobierno departamental, porque nadie desconoce cuán importante factor es en asuntos de este género la opinión pública, y además porque en el caso presente es más necesario que en otro alguno saber cómo anda ella, pues según se dice, uno de los principales elementos que el nuevo contratista hace entrar en su plan, consiste en la colaboración pecuniaria del comercio antioqueño, buscada por medio de suscripción⁹⁶.

Dicho contrato fue aprobado por el gobierno nacional y, posteriormente, el Congreso aprobó la Ley 136 de 1886, mediante la cual autorizó a tomar acciones de la empresa a razón de \$1.000 por kilómetro tendido entre Pavas y Medellín. No obstante, Brown no cumplió las exigencias iniciales del contrato y la Asamblea promulgó la Ordenanza No. 16 del 25 de julio de 1888 por medio de la cual autorizó al gobernador para negociar con un tercero la construcción de la obra según considerara conveniente⁹⁷.

El departamento debió asumir la construcción, y nombró como vicedirector a John B. Dougherty —quien en la práctica fue el verdadero director durante la administración Cisneros—, como ingeniero jefe se nombró a Frank F. Whittekin y como ingeniero ayudante a Francisco Escobar⁹⁸. Este último se

95 Poveda, *Antioquia y el Ferrocarril de Antioquia*, ob. cit., p. 53.

96 *El Espectador*, 2 de marzo de 1888.

97 Poveda, *Antioquia y el Ferrocarril de Antioquia*, ob. cit., p. 53.

98 *Idem.*, p. 54; Arias de Greiff, *La segunda mula de hierro*, ob. cit., p. 57.

encargó de dos compañías de zapadores y una sección de presos comunes, los cuales fueron autorizados mediante los decretos 212 y 213, y realizaron los trabajos en la obra hasta mayo de 1891⁹⁹.

Durante 1889 el gobierno departamental recibió las propuestas de León de Coincy de Francia, cuyo representante en Colombia era Tulio Ospina; de la compañía Punchard, McTaggart, Lowther & Co. de Londres¹⁰⁰; de Verhaeren & Jagen de Bruselas, y de un empresario de Medellín. El representante de la compañía belga, Charles Patin, hizo dos propuestas verbales al departamento: la primera consistía en un pago de \$500.000 al departamento para que ejecutara las reparaciones entre Puerto Berrío y Pavas, mientras la compañía realizaba la evaluación de la ruta faltante; una vez firmado el contrato, esto se convertiría en deuda a favor de la compañía más el interés de capital, y se realizarían pagos por \$250.000 en forma de subsidios de la construcción sobre la base de los kilómetros construidos, a cambio de lo cual se comprometían a terminar la ruta en seis años con un rendimiento garantizado del 10%¹⁰¹.

La segunda propuesta consistía en aceptar como valor de la reparación y de la construcción de la vía férrea entre Puerto Berrío y Medellín la cantidad de \$6.000.000, y sobre esa base la compañía belga garantizaría al departamento el 7% después de concluida la obra y puesta al servicio del público. No obstante, si al final de cada año el balance de la Empresa no dejaba una utilidad por este valor, el Gobierno se comprometía a garantizar los rendimientos. Ninguna de las propuestas fue aceptada por ser consideradas como contrarias a los intereses departamentales¹⁰².

Además, tanto la propuesta de Patin como la del francés de Coincy generaron una agitada discusión en la prensa local, en la que se argumentaba que

99 El uso de estos militares y reos en la construcción marcó una forma de disciplina laboral similar a la del ejército, en la cual las jornadas laborales duraban unas extenuantes diez horas en medio de un clima malsano y difícil. Las cuadrillas se organizaban como compañías a cargo de capitanes (capataces) y se sancionaba de manera draconiana a los peones "holgazanes" o "indignos de confianza". L. Restrepo, ob. cit., p. 27.

100 Los socios de la compañía eran los ingenieros William Charles Punchard, William Bell McTaggart y Francis Lowther.

101 Propuestas de Mr. Charles Patin, 1889.

102 Idem.

este tipo de concesiones lesionaba los intereses regionales, y que la construcción debía ser nacional y, preferiblemente, regional. Sin embargo, es probable que más allá de la viabilidad técnica o del regionalismo tradicional, hubiera motivos políticos para que se tomara una decisión en otro sentido¹⁰³.

No obstante, pese a la suspensión de los trabajos, en 1890 la empresa tomó la decisión de trasladar el sitio de atención a los enfermos de las casas de paja que venían operando, a una habitación en el hotel de Puerto Berrío. Por supuesto, esta decisión no implicó una mejora en el servicio de salud, sino que por el contrario hizo más difícil el control y la contención de los casos de contagio, pues ponía en riesgo a los huéspedes del hotel y los enfermos podían salir sin problemas al pueblo. Por tal razón, el Ferrocarril tomó la decisión de reubicar el hospital en una nueva edificación, pero la dotación necesaria siguió siendo insuficiente¹⁰⁴.

De otro lado, a comienzos del año los secretarios de Gobierno y Hacienda nombraron a John B. Dougherty como administrador, y se dictó un nuevo reglamento. Whittekin no estuvo de acuerdo con este nombramiento y renunció a su cargo, el cual fue ocupado por Camilo C. Restrepo en la administración general, y como ingeniero jefe se nombró al estadounidense Neville Craig, quien llegó a Colombia en 1891¹⁰⁵.

Una de sus primeras decisiones fue la de ordenar la continuación del trazado y el levantamiento de planos y perfiles hasta Medellín, para lo cual contrataron a un grupo de ingenieros estadounidenses, y se abrió un proceso de licitación para continuar la obra que le había costado al departamento \$144.256,25 en la conservación y construcción de 2 kilómetros¹⁰⁶.

En consecuencia, el Congreso promulgó la Ley 67 del 20 de noviembre de 1890 que dispuso que en caso de contratar de nuevo la construcción, el concesionario recibiera una subvención de \$5.000 por capital, la cual asumiría en un 50% el gobierno nacional y en un 50% el departamental. Dicha concesión

103 Más sobre el Ferrocarril, 1889.

104 L. Restrepo, ob. cit., p. 101.

105 Echeverri, ob. cit., p. 115.

106 Poveda, *Antioquia y el Ferrocarril de Antioquia*, ob. cit., p. 54.

se hizo extensiva en caso de garantizar el rendimiento en igual proporción. Las diversas compañías que licitaron la construcción en 1891 fracasaron pues sus propuestas fueron consideradas como desventajosas para Antioquia¹⁰⁷.

El 30 de julio de 1891 llegó la comisión de ingenieros estadounidenses dirigida por Anthony Jones. Los trabajos de reconstrucción se reanudaron, y en octubre llegó otro grupo de la misma misión que emprendió los trabajos en el tramo faltante en el valle del río Nus. Los trabajos de la misión duraron 14 meses y realizaron el trazado completo sobre el terreno hasta Medellín; diseñaron un plan para superar el obstáculo geográfico en La Quebra, y un presupuesto de la obra faltante avaluado en \$5'165.000 incluyendo material rodante¹⁰⁸.

El mismo año, la gobernación envió a Alejandro Barrientos a Londres con la misión de gestionar un empréstito para garantizar la continuación de la obra. Sin embargo, Barrientos se sentía inseguro por su “falta de mundo”, y cometió el error de solicitar la ayuda de Santiago Pérez Triana¹⁰⁹, con pésimos resultados¹¹⁰. Ambos, Barrientos y Pérez, tomaron la decisión de viajar primero a Francia, en lugar de Londres, donde adelantaron contactos con la casas *A. Desprez & Cía.* de Francia; con *De Grelle Houdret & Cía.*, de Bélgica, y con *Krupp* de Alemania, sin éxito en la consecución del empréstito necesario para los contratos¹¹¹.

A pesar de estos contratiempos, Barrientos y Pérez llegaron a Londres donde firmaron un contrato con *Punchard, McTaggart, Lowther & Co.*, el cual suscitó una fuerte controversia en la región y, por tal razón, el departamento nombró una junta de asesores mediante el Decreto 457 del 21 de julio, la cual estuvo conformada por Teodomiro Llano, Miguel Vásquez, Lucio Restrepo,

107 Idem.

108 Tisnés y Zapata, ob. cit., p. 275.

109 Pérez Triana era hijo del ex presidente liberal Santiago Pérez Manosalva.

110 Arias de Greiff, *La segunda mula de hierro*, ob. cit., p. 57.

111 Echeverri, ob. cit., p. 122.

Alonso Ángel y Camilo Restrepo, y como abogado consultor a Luis Eduardo Villegas, con el objetivo de evaluar las condiciones del contrato¹¹².

Uno de los elementos de mayor disgusto era el ofrecimiento de Punchard, McTaggart, Lowther & Co. a Pérez, a manera de comisión para obtener la ratificación del contrato, del 3% sobre el valor total del mismo, lo que equivalía a £37.500 distribuidas por partes iguales entre Pérez Triana y los intermediarios De Grelle Houdret & Cía., situación a todas luces irregular, pues era el encargado por el departamento¹¹³.

La Asamblea consideró que, por estas y otras razones, el contrato perjudicaba al departamento, y por tal razón intentó, mediante una ordenanza del 8 de agosto de 1892, tener la última palabra en la aprobación o no del contrato. Sin embargo, el gobernador Abraham García rechazó esta idea y tomó la arbitraria decisión de clausurar la Asamblea¹¹⁴.

Asimismo, la Junta Asesora rechazó el contenido del contrato y la forma en que se negoció, tanto por las condiciones del préstamo como por la retribución por la construcción. No obstante, el gobierno departamental comenzó a discutir con el representante de la firma, William Ridley, nuevos proyectos de contrato de construcción y empréstitos que se concretaron el 24 de septiembre de 1892¹¹⁵.

Por intermediación de Pérez se suscribieron los acuerdos con la casa Punchard, McTaggart, Lowther & Co., que por tratarse de contratos de construcción y no realmente de empréstitos fueron rechazados por la junta de consultores nombrada para estudiar las negociaciones, lo que se sumaba al concepto negativo de la recién clausurada Asamblea. Sin embargo, el gobernador desconoció esta recomendación y celebró el contrato el 24 de septiembre de 1892 con el representante enviado por los ingleses, William Ridley¹¹⁶.

112 Parsons, ob. cit., p. 247; Tisnés y Zapata, ob. cit., p. 276.

113 Echeverri, ob. cit., p. 123.

114 Poveda, *Antioquia y el Ferrocarril de Antioquia*, ob. cit., p. 55.

115 Idem.; Arias de Greiff, *La segunda mula de hierro*, ob. cit., p. 57.

116 Bravo, ob. cit., p. 42.

La construcción y reparación de la línea entre Puerto Berrío y Medellín se avaluó en £1'250.000, y se estimó que estaría terminada en seis años a partir del 1 de enero de 1893. Además, el departamento cedía gratuitamente la parte construida con todas sus instalaciones, accesorios y elementos. Por si fuera poco, el contrato incluyó la cesión de todos los privilegios, exenciones y ventajas que tenía Cisneros y Brown, incluyendo una cuantiosa subvención. El contrato obligaba a Punchard, McTaggart, Lowther & Co. a conseguir un capital de £1'550.000 adicionales, respaldados por la renta total de los licores en Antioquia¹¹⁷.

Dicho crédito por £1'550.000 debía contratarse con el 6% anual, lo cual se efectuaría en 3 o 4 emisiones con tipos de descuentos no mayores al 20%. Los rendimientos del ferrocarril, el auxilio por \$5.000 por kilómetro otorgado por el gobierno central, y el producto de la renta de licores de Antioquia se pignoraba hasta £50.000 anuales mientras la construcción llegaba hasta Barbosa, y por £70.000 anuales a partir de ese momento, para la amortización del capital hasta llegar al 6% anual de la cuantía del empréstito. De esta manera, la empresa y buena parte de las rentas departamentales quedaban hipotecadas a favor de la compañía hasta cancelar la deuda¹¹⁸.

El gobernador, Abraham García, firmó los contratos y encargó de su defensa ante el gobierno nacional a Baltasar Botero, Jorge Bravo y Santiago Pérez Triana. A pesar de las muchas objeciones del gobierno, los contratistas obtuvieron, en el segundo de los cinco contratos adicionales que se realizaron para enmendar, corregir o adicionar al original, un subsidio anual adicional de £37.000 por 20 años correspondientes al 2% del valor de la obra, y el gobierno departamental aportaba el pago de £1'250.000. Estas condiciones fueron aprobadas en la Ley 67 de 1890¹¹⁹.

En consecuencia, la Nación nombró como apoderado en Londres a Cisneros, y como ingeniero residente a Rafael Torres Mariño, y el 26 de enero de 1893 hizo entrega de la empresa, en Puerto Berrío, al representante de los con-

117 Tisnés y Zapata, ob. cit., p. 276.

118 Poveda, *Antioquia y el Ferrocarril de Antioquia*, ob. cit., p. 55; Arias de Greiff, *La segunda mula de hierro*, ob. cit., p. 57.

119 *Idem*.

tratistas, Charles T. Spencer. Para complementar las ya cuantiosas concesiones, el gobierno departamental acordó pignorar no sólo las rentas de licores sino todas las que le pertenecían para atender el pago de los intereses a su cargo¹²⁰.

En mayo de 1893 llegaron a Barranquilla los primeros materiales para reiniciar la construcción. Salvo estos materiales, y la visita de algunos ingenieros ingleses, en 10 meses la obra se limitó a algunas reparaciones y a trabajos secundarios. En este lapso de tiempo, no sólo consiguieron el préstamo sino que recibieron del departamento \$110.129,55, y de la Nación \$148.883,70 para un total de \$250.013,25¹²¹.

Torres Mariño informó que la compañía inglesa no había conseguido el empréstito, que los trabajos eran insatisfactorios y, además, que dicha compañía había presentado planos ya hechos por Anthony Jones para cobrar intereses por esto. Así mismo, Torres también objetaba la propuesta de cambiar las especificaciones para usar un complicado sistema Abt¹²² en las pendientes altas aduciendo que se ganaría £1'000.000 por el cambio. Dicha propuesta fue apoyada vehementemente por Cisneros bajo el argumento de la disminución del tiempo¹²³.

El nuevo gobernador, Miguel Vásquez, al conocer el informe de Torres Mariño, ordenó suspender los pagos el 19 de octubre de 1893 y rescindir los contratos con indemnización de perjuicios y reserva de nulidad. La Asamblea apoyó la decisión subrayando el hecho de que no habían autorizado dicho con-

120 Idem.

121 Poveda, *Antioquia y el Ferrocarril de Antioquia*, ob. cit., p. 56.

122 El sistema de "cremallera" se utiliza para lograr que una locomotora pueda subir pendientes más fuertes que las normales, evitando que la máquina se deslice de forma natural por tener las ruedas y los rieles lisos. En este esquema los ejes de la locomotora tienen, entre las dos ruedas, un piñón que engrana en una cremallera continua puesta entre los dos rieles convencionales (sobre las traviesas y a todo lo largo del tramo de pendiente). Sin embargo, estos sistemas son relativamente complejos y costosos y, además, no permiten velocidades altas. El sistema Abt es uno de los que se usan para ferrocarriles de cremallera y fue desarrollado por Roman Abt, ingeniero suizo hacia 1885; es una mejora del diseño Riggenbach porque los piñones son dobles o triples, con los dientes "traslapados", e igualmente la cremallera es doble o triple, razón por la cual la marcha es más suave y el engranaje del piñón más confiable.

123 Arias de Greiff, *La segunda mula de hierro*, ob. cit., p. 57.

trato. Mediante la ordenanza No. 4 del 2 de noviembre la corporación reintegró la propiedad de la obra al departamento y la declaró de utilidad pública¹²⁴.

Esto ocasionó un largo y costoso pleito que duró más de seis años, durante los cuales el gobierno se subrogó al departamento y asumió de forma conjunta las responsabilidades en el asunto mediante el Decreto Legislativo 101 de 1895, y se tomó la determinación de llevar la decisión a un tribunal de arbitramento conformado por Johannes Lührsen, alemán; Luis Pierre Walcke, belga, y Pedro Bravo por Antioquia, el cual no pudo llegar a ninguna decisión y se solicitó la conformación de un nuevo tribunal en Londres¹²⁵.

El 11 de noviembre de 1896 se firmó una Convención entre José M. Hurtado, ministro Plenipotenciario de Colombia en Londres, y el marqués de Salisbury, principal secretario de su Majestad Británica para los Negocios Extranjeros. Estos llegaron a la decisión de entregar el asunto a manos del gobierno suizo para resolver la situación. En Suiza se nombró un nuevo tribunal de arbitramento conformado por Emil Rott Vermans, del Tribunal Superior de Lausana; Leo Weber, jefe de Sección Legislativa del Departamento de Justicia, y Plácido Weissenbach, director del Ferrocarril Central. Colombia nombró como abogado a Pedro Bravo¹²⁶.

El 27 de julio, y que después de varios fallos e instancias, con presiones diplomáticas, se falló con una condena a Colombia y al departamento por £40.000 por daño emergente, y los costos del arbitraje se dividieron en un 60% a cargo de Colombia y en 40% a cargo de Punchard, McTaggart, Lowther & Co. El camino que llevó a este injusto fallo se debió en buena parte a la interferencia indebida de Pérez Triana, quien impidió el intento de arreglo entre las partes, aduciendo que él era el representante de la firma inglesa, lo cual no era cierto, y solicitando de forma infructuosa que el gobierno actuara contra el departamento¹²⁷.

124 Idem.; Bravo, ob. cit., p. 43.

125 Tisnés y Zapata, ob. cit., p. 278.

126 Ibíd., pp. 278 y 279.

127 Idem.; Bravo, ob. cit., p. 43; Arias de Greiff, *La segunda mula de hierro*, ob. cit., p. 58.

Por estas actuaciones a Pérez Triana se le abrió una investigación en el Ministerio de Justicia, en la cual reconoció el ofrecimiento hecho por la firma inglesa, y además aceptó que le habían realizado un pago de £1.250 para adelantar las gestiones de aprobación del contrato. Sin embargo, debido a que esto no se consideraba delito para la época, y que era una práctica habitual, el Ministerio consideró que no procedía ninguna acción legal¹²⁸.

No obstante, cuando Pérez Triana se disponía a viajar a Europa en medio de las convulsiones políticas de comienzos de la década de los noventa, fue apresado en la ciudad de Honda y se le inició un proceso, junto con Antonio José Restrepo, por parte del Tribunal Superior de Antioquia por sus intervenciones ilegales en el mencionado contrato. Esta acción tampoco prosperó y finalmente salió del país para establecerse en Londres¹²⁹.

Entre tanto, se continuó de nuevo la construcción bajo el control del departamento mediante una apropiación de \$500.000, y el nombramiento de una Junta Directiva compuesta por el gobernador y dos ciudadanos elegidos por la Asamblea para períodos de dos años. A partir de 1893, el departamento de Antioquia no sólo destinó los \$500.000 sino que el auxilio llegó a \$1'300.000 en 1897 y 1898¹³⁰.

Administrativamente, la primera Junta estuvo compuesta por Carlos Restrepo y Alonso Ángel como principales, y Manuel Álvarez, Antonio Gutiérrez, Apolinar Villa y Manuel Uribe como suplentes. En 1895 se nombró a Fabriciano Botero¹³¹ en reemplazo de Torres como gerente hasta 1891, mientras que la construcción continuó bajo la dirección de Whittekin hasta 1899, y como ayudante principal Tomás Arturo Acevedo quien sería gerente más adelante¹³².

128 Echeverri, ob. cit., p. 131.

129 Ibíd., p. 132.

130 Bravo, ob. cit., p. 43; Arias de Greiff, *La segunda mula de hierro*, p. 58.

131 Fabriciano Botero fue además profesor de la Universidad de Antioquia y de la Escuela Nacional de Minas. Mayor, *Técnica y utopía: biografía intelectual y política de Alejandro López, 1876-1940*. Medellín: Universidad Eafit, 2007, p. 79.

132 Poveda, *Antioquia y el Ferrocarril de Antioquia*, ob. cit., p. 56; Arias de Greiff, *La segunda mula de hierro*, ob. cit., p. 58; Fabio Botero, *Las vías de comunicación y el transporte*. Medellín: Folio, 1988, p. 44.

El 1 de enero de 1894 la línea llegó a la estación de Monos. En este año, la construcción continuó por el valle del río Nus hasta Cisneros a 108 kilómetros de Puerto Berrío. El 28 de enero de 1895 se inauguró el tráfico hasta Monos, debido a que las obras realizadas entre 1885 y 1891 debieron ser reconstruidas por la poca atención recibida¹³³. El tramo Pavas-Monos, de escasos 4,5 kilómetros, costó en 1894 la suma de \$394.914,15, además de los \$144.256,25 invertidos entre 1890-1891. El tramo Monos-Caracolí (7 kilómetros) costó \$333.331,32 y duró casi un año en ser terminado. A mediados de 1895 la carrilera tendida llegaba hasta el kilómetro 55 cerca a Caracolí, había servicio diario entre Puerto Berrío y Monos, y los rendimientos iban en aumento¹³⁴.

IMAGEN 6. CARACOLÍ, 1914



Fuente: Gustavo Arias de Greiff, *La segunda mula de hierro*. Bogotá: Panamericana Formas e Impresos, 2006, p. 58.

133 Poveda, *Antioquia y el Ferrocarril de Antioquia*, ob. cit., p. 56.

134 *Ibíd.*, p. 57.

Uno de los principales problemas que enfrentó la continuación de la línea en este tramo fue la dificultad para obtener peones de construcción, y aunque se ofrecían atractivos incentivos para el enganche, como el pago mensual libre de gastos de alimentación, cartas de recomendación y otros, la empresa presentaba un déficit de mano de obra permanente. El mayor obstáculo para la contratación era la mala fama de la zona por las condiciones de insalubridad y las enfermedades endémicas¹³⁵.

Por tal razón, la empresa debió buscar una solución de fondo al problema del hospital, y construyó una nueva edificación en el sitio de El Libertador, en un punto intermedio que permitía la rápida movilización de los enfermos o heridos para darles atención médica. El nuevo hospital se llamó San Rafael, y quedó situado en el margen izquierdo del río Nus, cerca del camino de herradura; por su dotación y equipamiento fue considerado como uno de los mejores del país, con dos pabellones de 24 camas cada uno y una capacidad de atención de unos cien enfermos¹³⁶.

La preocupación por la atención médica de los obreros obedecía a una doble condición. La primera que se aducía con frecuencia era el “espíritu cristiano” invocado por el “deber moral” de atender a quienes se enfermaban por sus trabajos en el Ferrocarril. La segunda, era la necesidad de que los trabajadores se mantuvieran en un alto nivel de eficiencia para cumplir sus labores en la empresa y que generaran sentimientos de lealtad, confianza y seguridad¹³⁷. De esta manera el esquema de la medicina laboral naciente estaba marcado tanto por la necesidad cristiana de velar por el enfermo y el desvalido, como por una visión pragmática frente a la mano de obra disponible para cumplir con el buen funcionamiento de la construcción y operación de la empresa.

A pesar de la escasa longitud de la línea a la altura de Monos, el flujo de mercancías de comercio exterior era importante. Así, en el primer semestre de 1896 se registran 1.315 toneladas de productos de exportación, en su mayoría cueros y café, y 2.735 toneladas de productos de importación manufactu-

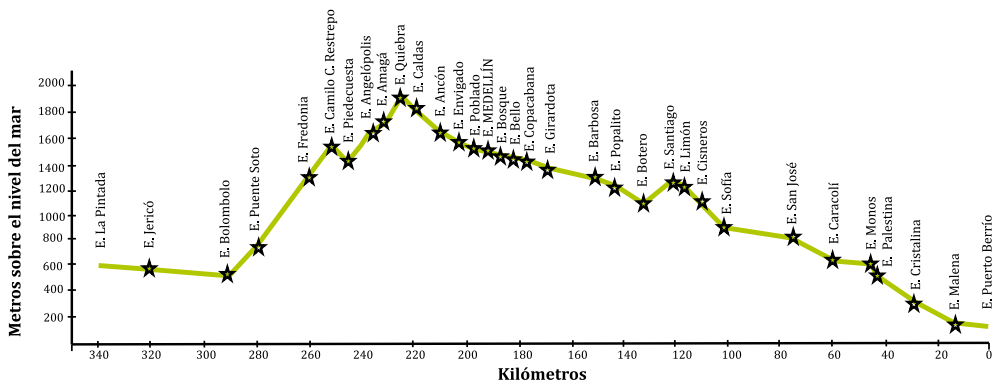
135 L. Restrepo, ob. cit., p. 34.

136 *Ibíd.*, pp. 106-107.

137 *Ibíd.*, pp. 60-61.

rados¹³⁸. A pesar del volumen transportado, no deja de ser interesante ver la importante diferencia entre el comercio de exportación frente al de importación, además de la profundización de una relación de dependencia en la cual se provee materias primas a cambio de productos industriales.

IMAGEN 7. PERFIL TOPOGRÁFICO DE LAS ESTACIONES DEL FERROCARRIL DE ANTIOQUIA



Fuente: Gustavo Arias de Greiff, *La segunda mula de hierro*. Bogotá: Panamericana Formas e Impresos, 2006, p. 56 (modificado por el autor).

Por sus continuos viajes a Bogotá, Fabriciano Botero reemplazó a Torres Mariño en la gerencia hasta 1901 cuando regresó como ingeniero jefe Frank F. Whittakin. Torres logró que el Congreso expidiera la Ley 61 del 3 de noviembre de 1896 mediante la cual la Nación subvencionaba cada kilómetro con la suma de \$10.000 pesos oro o su equivalente en moneda del Banco Nacional, pues la indisciplina fiscal y monetaria durante la Regeneración hizo que la inflación comenzara a tener niveles alarmantes para finales del siglo XIX y, por tanto, se

138 Archivo Histórico de Antioquia, 1896, FA 317.

tuvieran que estipular equivalencias como estas¹³⁹. Esta subvención permitió adelantar la obra hasta que estalló la guerra de los Mil Días¹⁴⁰.

En enero de 1897 estaban construidos casi 60 kilómetros de línea, un hospital, un equipo rodante que incluía 7 locomotoras, y un personal técnico calificado. El 7 de agosto de 1897 se inauguró el servicio de tren hasta Caracolí en el kilómetro 58, aunque luego de inaugurar la estación, el tren con la comitiva perdió el control en el sitio de Marengo y se estrelló. En el incidente murieron el maquinista Juan de J. Machado, el ingeniero Horacio de Greiff Obregón y 22 personas más¹⁴¹.

En agosto de 1898 sólo se llegó al kilómetro 61, y en agosto de 1899 al kilómetro 62; en octubre, al momento de estallar la guerra de los Mil Días, llegó al kilómetro 66. Esto presenta un resultado terrible para estos años, aunque se trazó hasta La Quiebra en el kilómetro 109. Por supuesto, la guerra de los Mil Días provocó la suspensión de los trabajos y dejó la obra en pésimas condiciones y sin recursos disponibles¹⁴².

Esto se debió a que el número de trabajadores disponibles bajó a un promedio de quinientos, lo que llevó incluso a cuadrillas de peones de sólo cuatro personas cuando el reglamento de trabajo estipulaba que fueran veinticinco. La principal razón de esta disminución fueron los reclutamientos forzados, lo que provocó airadas reclamaciones del Ferrocarril a los jefes civiles y militares de Medellín, Caracolí y Puerto Berrío, quienes eventualmente suspendieron

139 Para una visión más amplia sobre la política económica, en particular la monetaria, durante la segunda mitad del siglo XIX, cfr. Juan Santiago Correa, Política monetaria y bancos en Colombia: del federalismo al centralismo económico (1880-1922), *Cuadernos de Administración*, vol. 22, núm. 38, enero-junio de 2009, Universidad Javeriana, pp. 291-310; Banca y región en Colombia, 1850-1880, *Revista de Economía Institucional*, vol. 11, núm. 20, primer semestre de 2009, Universidad Externado de Colombia, pp. 15-44, y Del Radicalismo a La Regeneración. La cuestión monetaria (1880-1903), *Revista de Economía Institucional*, vol. 11, núm. 21, segundo semestre de 2009, Universidad Externado de Colombia, pp. 161-178.

140 Poveda, *Antioquia y el Ferrocarril de Antioquia*, ob. cit., p. 57.

141 *Ibid.*, p. 59.

142 Arias de Greiff, *La segunda mula de hierro*, ob. cit., p. 59.

las levas y licenciaron a los soldados que habían sido reclutados entre el personal del Ferrocarril¹⁴³.

A pesar de los correctivos, la zona de la Malena estaba intransitable en 1902, y en general las vías requerían una reconstrucción general. La vía, el material rodante, los edificios, el telégrafo y las instalaciones estaban casi destruidos, y sólo hasta 1905 se pudieron atender los problemas, para lo cual la Asamblea Nacional Legislativa —convocada por el gobierno de Reyes— nacionalizó las vías mediante el Acto Legislativo 7, expidió las leyes 60 y 27 de 1905, y se creó el Ministerio de Obras públicas, encargado de regular todo lo relacionado con la dotación de infraestructura pública¹⁴⁴.

Con estos actos, la administración y la propiedad de todos los ferrocarriles pasaba a la Nación. Debido a la difícil situación de las finanzas públicas, el gobierno recurrió a James T. Ford para contratar la continuación de la obra. Entre tanto, el gerente del ferrocarril, Tomás Arturo Acebedo, propuso con éxito la aprobación del uso de la autorización de 1896 para emitir bonos y acometer la construcción directa de 25 kilómetros de línea. Los trabajos se reanudaron en julio de 1905, y la administración de la obra se delegó al departamento bajo la dirección técnica de Tomás A. Acebedo¹⁴⁵.

En ese momento Ford era el agente de la compañía inglesa que estaba construyendo el Ferrocarril de Girardot. La negociación se realizó en 1906 contemplando la reconstrucción de la línea desde Puerto Berrío hasta Caracolí, la terminación hasta Medellín, y la ampliación por el otro extremo hasta La Dorada para empalmar con el Ferrocarril Dorada-Honda. Para cumplir con esta propuesta, el gobierno vendía la obra construida a \$30.000 por kilómetro pagaderos en acciones de primera clase en la empresa, y reconocía al contratista el 7% sobre la inversión que realizara en la obra con un estimado de \$30.000 por kilómetro construido¹⁴⁶.

143 L. Restrepo, ob. cit., pp. 35-36.

144 Arias de Greiff, *La segunda mula de hierro*, ob. cit., p. 59; Ramírez, *Efectos de eslabonamiento de la infraestructura de transporte sobre la economía colombiana*, ob. cit., p. 386.

145 Poveda, *Antioquia y el Ferrocarril de Antioquia*, ob. cit., p. 58; Arias de Greiff, *La mula de hierro*, ob. cit., p. 23.

146 Poveda, *Antioquia y el Ferrocarril de Antioquia*, ob. cit., p. 59.

Sin embargo, una vez más el contrato fracasó. El contratista cedió el contrato a un consorcio inglés que incumplió lo pactado, y Ford murió al poco tiempo. Frente a la imposibilidad de hacer cumplir el contrato el gobierno nacional declaró la caducidad del mismo el 7 de abril de 1908, demorando aún más las obras. En medio de esto, la construcción continuó a cargo del departamento, y el 27 de febrero de 1906 Acebedo informó que la obra llegaba al kilómetro 84+700 en la estación Providencia. En consecuencia, el Ministerio de Obras Públicas comisionó al ingeniero Luis A. Isaza para recibir los 19 kilómetros que se habían terminado a partir de la guerra de los Mil Días, y entregó anticipadamente un auxilio de \$88.000 para continuar los trabajos hasta La Quiebra¹⁴⁷.

En agosto de 1907 la obra llegó a Guacharacas en el kilómetro 90, y a Palmichala —rebautizada Sofía en honor a la esposa del general Reyes— el 20 de julio de 1908, estación que se inauguró en presencia del presidente. No obstante, sólo se desembolsó una pequeña parte de esta suma. Para continuar los trabajos, el gobierno prestó \$116.500, que permitieron llegar hasta la estación Sofía a mediados de 1908 para un total de 102 kilómetros hasta La Quiebra¹⁴⁸.

Luego de la renuncia de Reyes en 1909, el Congreso promulgó la Ley 3 del 27 de agosto que decía de forma sucinta: “Deróguese el Decreto Legislativo No. 23 de 1905 y la Ley 27 del mismo año”. Así, con la ley más corta de la historia de la legislatura colombiana, el Ferrocarril de Antioquia volvía a ser una empresa departamental¹⁴⁹.

Estas medidas fueron confirmadas por el Acto Legislativo 3 de la Asamblea Nacional Legislativa, y el ferrocarril fue recibido por el gobernador Eduardo Vásquez y la gerencia pasó a Carlos Cock. En 1909 la construcción llegó al Zarzal, rebautizado Cisneros, al pie de La Quiebra a 109 kilómetros de Puerto Berrío. La inauguración se realizó el 3 de febrero de 1910 con el presidente encargado general Ramón González, el ministro de obras Carlos J. Delgado y

147 Idem.

148 Ibíd., p. 59; F. Botero, *Las vías de comunicación y el transporte*, ob. cit., p. 290.

149 Arias de Greiff, *La segunda mula de hierro*, ob. cit., p. 59.

el gobernador Vásquez, al tiempo que se comenzó a construir un camino carretable entre Cisneros y Botero para superar La Quebra¹⁵⁰.

IMAGEN 8. TALLERES EN BOTERO



Fuente: Gustavo Arias de Greiff, *La segunda mula de hierro*. Bogotá: Panamericana Formas e Impresos, 2006, p. 8.

La construcción de la sección del Nus siguió, en términos generales, el diseño de Jones. Las obras estuvieron a cargo de inversionistas extranjeros con resultados que fueron desde la exaltación mítica de figuras como Cisneros, hasta los penosos sucesos con la firma Punchard, McTaggart, Lowther & Co. Así mismo, los gobiernos regional y nacional asumieron en determinados momentos la responsabilidad de la construcción y administración de la línea férrea.

En términos prácticos, la construcción fue lenta y llena de dificultades, pues para llegar al kilómetro 109 se necesitaron un poco más de treinta años, múltiples contratos y concesiones generosas, reconstrucciones permanentes, enfrentar varias guerras civiles y una situación de dificultad crónica de recursos fiscales. Aún así, llegar al paso de La Quebra sólo supuso tener que superar un obstáculo técnico mayor que tardaría hasta finales de la década de los veinte

150 Idem.

para ser resuelto satisfactoriamente, y los trabajos debieron continuar en el otro costado de la cordillera siguiendo el río Porce hasta Medellín.

LOS INTENTOS FALLIDOS: LA EXPANSIÓN AL URABÁ

Tras la guerra de los Mil Días, durante el gobierno de Reyes, se realizaron en Antioquia dos intentos poco conocidos por abrir una salida al mar en el Urabá Antioqueño. El primero se realizó en 1905 cuando se firmó en Bogotá un contrato entre el ministro de Obras Públicas, Modesto Garcés, y Henry G. Granger para construir un ferrocarril entre el golfo de Urabá y Medellín. Las condiciones del contrato fueron las habituales: una concesión por 99 años, la prohibición para construir una línea paralela en una extensión de 50 kilómetros a lado y lado de la línea, una subvención de \$30.000 pesos oro por cada kilómetro construido, el concesionario podía escoger el ancho de la vía, pendientes máximas de 3%, curvas con radios no menores a los 100 metros, y un plazo de construcción de 6 años. Además, si el contratista cumplía a satisfacción las condiciones del contrato, podía continuar la línea hacia el sur de Antioquia¹⁵¹.

Es de suponer, por el corto tiempo de construcción estipulado en el contrato, que ni Granger ni Garcés conocían bien las condiciones de la zona del Darién, pues esta línea tendría casi el doble de la ruta del Ferrocarril de Antioquia y atravesaría por difíciles terrenos selváticos. No obstante, el contrato se firmó y se constituyó la *Colombian Central Rail Road*; el primer riel se clavó el 9 de julio de 1905.

A partir de ese momento no se registran nuevos trabajos hasta febrero de 1907, cuando el prefecto de la Provincia de Urabá informó de la llegada de material para la nueva empresa. En Ciudad Reyes, un pequeño puerto en Urabá habilitado para el ferrocarril, se desembarcó la primera locomotora, la *Frontino*, material rodante y algunos ingenieros, entre los que se contaba el señor Granger. Sin embargo, luego de estos desembarcos, y de algunas noticias alborozadas publicadas en periódicos locales, la obra se sumió en el abandono total¹⁵².

151 Tisnés y Zapata, ob. cit., p. 363.

152 Ibíd., p. 364.

Otro intento de menor envergadura se registra en 1909, cuando se firmó un contrato entre el ministro de Obras Públicas Carlos J. Delgado y Óscar Egersdorfer a nombre del Consorcio Albingia para construir un ferrocarril que iniciara en Puerto César, nombre que se le daría al puerto que construyera la empresa entre la costa de Turbo y el río León, y que permitiera la explotación de banano en el Urabá en las propiedades de la empresa alemana Hamburg, Columbia Bananen Actien Gesellschaft¹⁵³.

El contrato tuvo una diferencia fundamental con otros de este tipo, pues no contempló ningún subsidio gubernamental por la concesión de la línea por 50 años. La compañía alemana construyó 18 kilómetros de ferrocarril, lo que le permitió el inicio de la explotación bananera en la región, y el establecimiento de una oficina postal y de telégrafos en Puerto César. No obstante, el estallido de la Primera Guerra Mundial obligó al abandono de los cultivos y de este ferrocarril industrial que eventualmente serían consumidos por la selva¹⁵⁴.

Tras estos intentos fallidos, en Antioquia sólo estaba terminada la sección Nus. Este tramo entre Puerto Berrío y el paso de La Queiebra distaba mucho del objetivo final del proyecto, pues aún faltaba superar este obstáculo geográfico con un túnel de difícil construcción, y terminar el trayecto desde allí hasta la capital del departamento. No obstante, la idea colectiva permitió desde muy temprano identificar al Ferrocarril con el tránsito a la modernidad, a la “civilización”, y supuso en sí mismo, una vez más, la identificación de la idea de progreso con el comercio internacional y la integración de Colombia en el mercado global, para lo cual era indispensable la implementación de novedosas tecnologías de transporte que permitieran reforzar los vínculos de las regiones con algún río navegable o con puertos marítimos, y que relacionara definitivamente al ferrocarril como símbolo de progreso y de la capacidad humana para sortear los obstáculos naturales con una idea de nación.

Así, el Ferrocarril, a pesar de estar incompleto, se convirtió en símbolo de lo posible y de la capacidad para superar el atraso; sin embargo, aunque la idea se afincaba en el colectivo social, aún faltaba mucho para hacerla una realidad. Sobre el proyecto pesaban condiciones como el tamaño del mercado para hacer

153 Idem.

154 Idem.

rentable la línea; los cambios y vaivenes políticos; el abuso sobre las garantías otorgadas por los gobiernos regional y nacional; la lentitud en la ejecución; las dificultades de financiación y, más importante, llevar la línea hasta Medellín.