

PONENCIAS



"El tren se va"
Segundo Encuentro de Centros de Historia de Antioquia en Bello
Septiembre 22 y 23 de 2023
Biblioteca Pública Marco Fidel Suárez



Academia Antioqueña de Historia



Secretaría de Cultura de Bello

Alcaldía
de Bello



Centro de historia de Bello

Ponencia central

Ferrocarril de Antioquia y los talleres ferroviarios de Bello..... José Alvear Sanín

Academia Antioqueña de Historia

Imágenes de la vida cotidiana

en las estaciones del ferrocarril de AntioquiaRodrigo Campuzano C. y Daniel Acevedo A.

Impacto económico y cultural

por la llegada del Ferrocarril de Antioquia, a BolomboloHoracio Puerta Cálad

La Estación Cisneros:

transición de una sustancia tangible a una sustancia culturaÉdgar Herrera Morales

Proceso de construcción. Estación Caldas

del ferrocarril de AmagáLuis Guillermo Escobar V. Hernando Antonio Cano C.

Vagones de la memoriaLuis Orlando Luján Villegas

Bienes de Interés Cultural en Barbosa:

entre el olvido institucional y la necesidad del empoderamiento ciudadano Juan Ó. Pérez Salazar

Los rieles del progreso.....Juan Pablo Granados Valle

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

El ingeniero Henry Maiggs (1811-77), don Enrique para los peruanos, llamado por Stuart Watt, su biógrafo, “el Pizarro yanqui”, fue el más aprovechado entre esos explotadores de la ilusión de progreso, que respondía a lo que se llamó acertadamente “la superstición ferroviaria”. Pero como no es este el momento de alejarnos de Antioquia, bastará de él decir que fue el modelo para Francisco Javier – Cisneros. El gringo, constructor de varios ferrocarriles en Perú y Chile, sostenía que el costo de una ferrovía se componía de tres partes: una, para la adquisición de materiales y el pago de los trabajadores; otra, para el contratista o concesionario, y la tercera, para las autoridades que lo contrataban.

Nada más frecuente en el imaginario popular que la consagración de figuras míticas, personajes impermeables a la crítica, la evaluación y el balance. Muchos ha de esos entre nosotros, pero hoy solamente quiero referirme a Cisneros (1836- 1898), cuyo falso título como “constructor del Ferrocarril de Antioquia” pregonan incluso personas ilustradas. Hace poco, uno de los mejores ejecutivos antioqueños afirmó eso delante de mí, y grande fue su sorpresa cuando le repliqué que si el contrato para la construcción de ese ferrocarril se había firmado en 1874, se había rescindido en 1885 y el primer tren apenas había llegado a Medellín en 1914, cómo era que se seguía atribuyendo esa obra a un señor que 29 años antes había abandonado su construcción y había fallecido 16 años antes de la llegada del primer tren a la estación que injustamente lleva su nombre.

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

Aparece Francisco Javier Cisneros

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

Preguntado cualquier paisa desprevenido y de normal cultura sobre el personaje, la respuesta invariable será que se trata del “constructor del Ferrocarril de Antioquia”. Y aunque su nombre es menos familiar en las otras regiones del país donde dejó huella (el Departamento del Cauca, el río Magdalena, La Dorada y Honda, el sur de Cundinamarca y, sobre todo, Barranquilla), Cisneros es considerado generalmente como un gran personaje.

Para poder evaluarlo debidamente habrá que despojarlo del bronce y apearlo del pedestal, desmitificándolo pero sin perder la objetividad.

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

Analizando la función de ese periódico, Alberto Mayor Mora ha dicho:

“La Industria” vino a constituirse en algo así como la primera publicación que promocionó en nuestro medio la “imagen corporativa” y las relaciones públicas de un emporio económico¹.

Por último, emulando a los periodistas gringos, que seguían día a día la saga de los ferrocarriles (...) y que, pagados por estos, se daban estrategias publicitarias para presentar negocios privados como esfuerzos nacionales, La Industria (se hizo) el vehículo apropiado para registrar en el presente y consignar para la posteridad la epopeya cisnerista de fundación de pueblos, su unión mediante rieles, el arribo vibrante de las locomotoras, la exaltación de los sentimientos populares y los rasgos de gloria y honor vinculados al “genio” que hacía esto posible².

Acierta plenamente Mayor Mora, uno de los sociólogos e historiadores más sólidos de Colombia, porque nos hemos criado dentro de una épica cisnerista, que nutrirá una serie de libros.

Con laudable intención “Colciencias”, en los últimos años del pasado siglo, comisionó una serie de biografías de personajes que se hubieran distinguido en aspectos técnicos, científicos y creativos, escritas con levedad y dirigidas a las nuevas generaciones con el fin de presentarles paradigmas³.

¹ Mayor Mora Alberto. Op. cit., p. 45.

² Ibídem, p. 54

³ Los escogidos fueron: José Jerónimo Triana, José Celestino Mutis, Alexander von Humboldt, Alejandro López I.C., Agustín Codazzi, José María Villa, Manuel Uribe Ángel, Francisco José de Caldas y Aimé Bonpland.

Francisco Javier Cisneros, el que comunicó con carriles las comarcas, correspondió a Pilar Lozano⁴. El título da idea de un libro que, ditirambo sobre ditirambo, narra la leyenda dorada de un hombre que nunca comunicó ninguna comarca con otra. De los cuatro ferrocarriles contratados con el cubano, este solamente dejó terminados unos cuantos kilómetros, antes de negociar en cada caso la rescisión más ventajosa para sus intereses.

No es mejor *El ferrocarril de Antioquia: el despertar de un pueblo. Estudio histórico, socio-económico y cultural que presentaba el Estado Soberano de Antioquia en 1874*, candoroso opúsculo firmado por Aquiles Echeverri M.⁵

Francisco Javier Cisneros, del ingeniero José María Bravo Betancur, es un volumen interesante y bien escrito, que hemos consultado con provecho, aunque no oculta su parcialidad con el biografiado.

Igualmente se encuentra valiosa información en el libro indispensable, ya citado, de Alfredo Ortega, en diferentes estudios de Gabriel Poveda Ramos y de Gustavo Arias de Greiff.

Sin embargo, la obra fundamental para analizar la trayectoria del empresario es la de Hernán Horna, *Francisco Javier Cisneros, a Pioneer in Transportation and Economic Development in Colombia*⁶.

Totalmente incondicional con Cisneros, el historiador peruano presenta en 304 páginas un retrato hasta ahora insuperado del contratista y financista que levantó el primer conglomerado empresarial en este país.

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

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

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

⁴ Lozano, Pilar. *Francisco Javier Cisneros, el que comunicó con carriles las comarcas*. Bogotá: Colciencias-Panamericana; 1997.

⁵ Medellín: Academia de Historia; 1974.

⁶ (Tesis doctoral). *Faculty of the Graduate School of Vanderbilt University*. Nashville, Tennessee; 1974.

Al parecer, Francisco Javier fue un estudiante brillante, tanto en el Seminario de san Basilio como en el Colegio del Salvador. Horna nos informa que a los veinte años ya se había graduado como ingeniero con especialización en ferrocarriles:

(...) era el único campo promisorio para un nativo de Cuba, porque los otros campos de la profesión estaban ampliamente monopolizados por españoles⁷(...)

Ese mismo año (1856) dizque se matriculó en el afamado *Rensselaer Polytechnic Institute*, de Troy, NY, donde habría obtenido un *second degree*, pero de este título, del que Cisneros haría gala siempre, no se ha encontrado huella en los archivos de tan prestigiosa institución, como nos informa el mismo Horna, que solicitó la confirmación de ese grado y obtuvo respuesta negativa del registrar John Dunlap, el 6 de noviembre de 1968⁸.

Alberto Mayor Mora nos informa⁹ que la historiadora Nydia Sarabia Hernández tampoco pudo encontrar en la Universidad de la Habana documentos que atestigüen los estudios de Cisneros en la Escuela de Ingeniería de esa institución¹⁰.

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

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

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

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

Para 1868, cuando cumple 32 años, Cisneros ha alcanzado el pináculo porque, siguiendo a Horna, ya es un famoso constructor de ferrocarriles, exitoso hombre de negocios como representante de varias casas americanas, y por sus artículos en *El Siglo* y *El País*, goza fama como escritor capaz. Ha amasado considerable fortuna y con su esposa, Magdalena Morrillo, de distinguido linaje, frecuenta los círculos

⁷ Horna, Hernán. Op. cit., p.8.

⁸ Horna, Hernán. *Íbidem*, p. 9.

⁹ Mayor Mora, Alberto. Op. cit., p. 24.

¹⁰ Sarabia Hernández, Nydia. Francisco Javier Cisneros y los caminos de hierro en Colombia. En: *Cuba Colombia, una historia común*. Bogotá: Universidad Nacional – IEPRI; 1995, p. 103.

más exclusivos de La Habana. Desde esa época, con los mismos argumentos que ya le conocemos, preconiza los ferrocarriles de trocha angosta.

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

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

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

En su opúsculo *La verdad sobre los sucesos de Cuba*, Cisneros se presenta como el líder encargado de organizar el levantamiento que se preparaba para febrero de 1869, empresa para la cual aportará su propia fortuna. Pronto será descubierto por la policía y se le dicta orden de captura.

Ahora viene lo mejor, narrado por su gran amigo, el insuperable caballero de industria Santiago Pérez Triana y repetido verbatim por sus biógrafos^{11, 12, 13}:

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

¹¹ Lozano Pilar. Op. cit., pp. 19 y ss.

¹² Echeverri Aquiles. *El ferrocarril de Antioquia o el despertar de un pueblo*. Medellín: Editorial Salesiana; 1974, pp. 17 y ss.

¹³ Horna Hernán. Op. cit., pp. 24 y ss.

en inglés, revelándole su verdadera identidad y su desesperada situación. Después de la sorpresa inicial, el capitán condujo a Cisneros a un compartimiento pequeño y oscuro, en la sentina del buque, donde permaneció hasta que el barco abandonó las aguas cubanas. Después de una charla larga y amistosa, Cisneros subió al puente del barco, donde se mezcló con la gente y disfrutó a su manera, usando la capa del capitán.

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

Uno de sus biógrafos, Rafael María Merchán, que lo acompañó como su empleado de confianza, afirma que sobre Cisneros pesaban tres condenas de muerte, lo que no le impidió entrar disfrazado a Cuba en varias de las expediciones que decía haber comandado¹⁴:

Muchas veces sus compañeros revolucionarios lo creyeron capturado y ejecutado, pero Cisneros siempre aparecía en el último minuto para apaciguar los temores de sus amigos (...)

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

Hernán Horna nos dice que a Cisneros le fueron confiscadas sus propiedades inmobiliarias, situadas principalmente en La Habana y que cuando en 1869 el gobernador español le propuso a un grupo de insurgentes la devolución de sus bienes si cesaban en la lucha, Cisneros rechazó la oferta. Pero a este acucioso investigador tampoco se le enfrió su fe en Cisneros cuando descubrió en los Datos oficiales referentes a los bienes mandados a embargar en la isla de Cuba, publicados en 1870 en La Habana por la Imprenta del Gobierno y Capitanía General, que allí no aparece el nombre de Francisco Javier¹⁵.

Sin embargo, este se presentará en nuestro país como exiliado, prófugo de tres condenas a muerte, revolucionario contumaz, expropiado por un régimen inicuo, pero alentado por un ardiente patriotismo.

Esta aura mítica, romántica, heroica, apasionada y generosa, facilitó su carrera en el medio aldeano de la Colombia que conquistó en pocos años con los más atrevidos negocios.

Sin embargo, ¿hasta dónde llega el patriotismo de Cisneros?

En 1872 solicitó la ciudadanía americana, que le fue concedida dos años más tarde, lo que proyectó una sombra de duda sobre la veracidad de los relatos anteriores, porque es difícil compaginar la ardorosa

¹⁴ Horna Hernán. Op. cit., p. 28.

¹⁵ Horna Hernán. Op. cit., p. 32.

lucha revolucionaria, la entrega de los bienes a la causa, el amargo exilio, la confiscación de las propiedades, las tres sentencias de muerte, etc., para salir de la patria adorada a solicitar la ciudadanía de una potencia que ya buscaba la manera de despojar a España de sus provincias del Caribe para incluirlas en su naciente imperio, como pudo lograrlo con la guerra hispanoamericana, anexando a Puerto Rico y estableciendo sobre Cuba, primero un protectorado pleno, antes de convertirlo en uno apenas de facto, igualmente sometido.

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

Al parecer, en 1870 Cisneros, según nos informa José María Bravo, fue al Cauca a “buscar soldados para reforzar las desmadradas tropas cubanas”. En esta empresa de tan dudosa moralidad conoció a un tal José Antonio Céspedes, con quien nos volveremos a topar¹⁶.

En 1871 hace su primer viaje al Perú donde tiene la audacia de enfrentarse a Meiggs en una licitación para la construcción de un ferrocarril de 378 kilómetros, pero su propuesta no es siquiera considerada por su incapacidad para presentar pruebas de un suficiente respaldo financiero^{17, 18}.

En 1872 se asocia con otro exiliado cubano, Aniceto García Menocal, pero a pesar de que ofrecen sus servicios en todos los ramos de la ingeniería ferroviaria, no les cae trabajo.

Con el más decidido espíritu aventurero, regresa entonces al Perú, en 1873, dejando la familia en la metrópoli.

Su gran amigo, Santiago Pérez Triana, nos dice que en los más altos círculos de la altiva sociedad limeña fue muy bien recibido y que se presentó a don Enrique Meiggs, esperando ser llamado a participar como socio en alguno de los proyectos del famoso ingeniero americano, pero el Pizarro gringo obviamente ignoró al recién llegado, quien estaba en la indigencia, aguantando hambre porque pasaba hasta dos y tres días sin alimento.

La pensión china tenía la ventaja de que uno no corría el riesgo de encontrarse con ninguna persona conocida (...) y los alimentos servidos podrían calificarse con la palabra genérica de “misterio”. Podría ser ratón, gato o conejo, o, con alguna imaginación y buena voluntad, también pollo, cerdo o cordero (...) Ignorar las posibilidades era una bendición¹⁹.

¹⁶ Bravo Betancur José María. Francisco Javier Cisneros. Medellín: Cámara de Comercio; 2000, p. 40.

¹⁷ Horna Hernán. Op. cit., p. 33.

¹⁸ Mayor Mora Alberto. Op cit., p. 25.

¹⁹ Pérez Triana Santiago. Recuerdos de Francisco Javier Cisneros. Bogotá: El Repertorio Colombiano; 1899.

Reducido a esos extremos de miseria se ve obligado a acudir humildemente a Meiggs, que lo emplea en labores menores en sus empresas, pagándole 200 pesos oro.

Hubiera seguido en Lima si no llega le llega carta de José Antonio Céspedes, en la que le informa que en un remoto paraje de Colombia unos campesinos están pensando en la construcción de un ferrocarril.

Encuentra a Céspedes en Panamá y viajan juntos a Antioquia.

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

Once días para un contrato

Por aquellos años el Estado Soberano de Antioquia comprende 59.000 kilómetros. Tiene el antiguo Caldas pero le falta el Urabá. Sus habitantes son 365.974.

Su capital merece la siguiente descripción:

Medellín (29.765 habitantes), sobre el río de su nombre, bajo un clima templado y sano, es la capital del Estado. Fue fundada en 1674 en el valle de Medellín, uno de los más pintorescos de la Unión y que está a la altura de 1.541 m. Esta es la capital del rico Estado de Antioquia, tiene varios colegios, un laboratorio químico, dos imprentas, un teatro, una casa de reclusos y un hospital. En la plaza principal tiene una hermosa fuente que provee de agua a toda la población; y en los alrededores varias quintas construidas al estilo europeo²⁰.

Santa Fe de Antioquia 10.205 habitantes, Rionegro 9.155, Sonsón 11.841, Amagá 6.048, Santa Rosa de Osos 8.130, Amalfi 6.817 y Manizales 10.562. Nare, 427 habitantes, es “un punto de escala para los vapores que surcan el Magdalena”. Será pronto sustituido por el futuro Puerto Berrío, donde comenzará la construcción del ferrocarril.

²⁰ Royo José Manuel. Op. cit., p. 149.



Medellín por esos años. Papel Periódico Ilustrado.

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

Revisando los presupuestos del Estado observamos que los ingresos superan escasamente los 800.000 pesos anuales.

Más o menos el 60% de los ingresos procede de la venta de licores y un 25% del impuesto sobre la introducción y consumo de mercancías. Sigue una larga lista de rentas de mínimo rendimiento: tabaco,

degüello, censos, alquileres, correos, telégrafos, registro, papel timbrado, imprenta, Casa de Moneda, etc.

Pronto el primer renglón de gastos, unos 100.000 pesos anuales, será para girar al ferrocarril. Otros 60.000 o 70.000 para atender la deuda pública. El resto se va en sueldos para el poder legislativo, el ejecutivo, los jueces, los prefectos, los jefes municipales, el presidio, los policías (un comandante, seis capitanes y 250 gendarmes); el Colegio del Estado (36.000 pesos); las escuelas (17.000 pesos); los hospitales, el manicomio y el hospicio se reparten 16.000 pesos. Siguiendo nuestra costumbre advertimos que los ingresos del Estado Soberano de Antioquia en dólares actuales se acercan a los 14 millones que, sin embargo, solamente alcanzan para el funcionamiento muy precario de un gobierno primitivo, como puede juzgarse por el hecho de que apenas hay 186 escuelas con 11.000 estudiantes. El grande hombre es don Pedro Justo Berrío, que gobernará desde 1864 hasta 1873.

No es este el espacio para tratar de la obra de ese gobernante que supo, a pesar de ser conservador, convivir pacíficamente con el gobierno central, radical y masónico, ahorrando a su Estado la rutinaria participación en las guerras civiles de esos años.

En 1871 funda la Universidad de Antioquia, que va a dirigir después de retirarse de la presidencia del Estado, hasta su muerte en 1875.

Berrío ordenó la construcción del camino carretero entre Medellín y el Magdalena en 1871, siguiendo el trazado del ingeniero americano Griffin, por Copacabana, Girardota, Barbosa, Santo Domingo y Yolombó. Lo dejó terminado hasta Barbosa.

Aunque pensó entonces en el ferrocarril, “no lo acometió por estimar su valor demasiado alto para el Tesoro”²¹.

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

*Llega pues, Cisneros en compañía del señor Céspedes, quien era por entonces agente de negocios en el pueblo de Colón y estaba relacionado con los hombres del gobierno. El señor de Villa, que era hombre de negocios y de sociedad, alcanzó a distinguir pronto en el señor Cisneros al hombre capaz, al varón fuerte, digno de confianza y a la altura de la empresa que se quería acometer, el Ferrocarril de Antioquia, de modo que prontamente se firmó el contrato, el día 14 de febrero de 1874*²².

²¹ Duque Betancur Francisco. Historia de Antioquia. Medellín: Gobernación de Antioquia; 1974, p. 799.

²² Ibídem, p. 805.

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

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

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

Artículo XLV. Aunque Cisneros ha ofrecido al Gobierno del Estado una garantía personal para asegurar el resultado o buen éxito del contrato relacionado por los precedentes artículos, esto no obstante, el Gobierno, confiando, como confía con sobra de razón, en la elevación de carácter de aquel señor y en la honorabilidad de sus precedentes, se conforma con la seguridad que resulta de las estipulaciones que constan en el presente acto, y rehúsa la garantía que ofrece el concesionario.

Estampadas las firmas y protocolizado con escritura pública, Cisneros respondió con estas elevadas y socarronas palabras:

Prodúzcame o no utilidad, eso en nada influirá en mi ánimo: hecho el contrato, mi honor está empeñado en su cumplimiento; y doblemente empeñado, porque ustedes, demasiado entendidos en negocios, han sabido no exigirme fianza para afianzarme más²³.

A continuación, Cisneros nombra como su representante en Medellín al “prestante” caballero don Juan de S. Martínez. Al día siguiente parte para Nueva York y Londres en busca de fondos para la empresa, con 12.000 pesos de doña Mercedes Córdoba de Jaramillo, que le acababa de conseguir precisamente el señor Martínez, administrador de los bienes de dicha señora:

No conozco personalmente al señor Cisneros –dijo doña Mercedes a Martínez– pero me basta que usted me lo recomiende y que ese dinero vaya a servir a la obra del Ferrocarril de Antioquia, para facilitarlo con el mayor gusto. Por consiguiente puede usted entregar al señor Cisneros, en calidad de préstamo, sin intereses, los 12.000 pesos²⁴ que tengo depositados en usted²⁵.

²³ Bravo Betancur José María. Op. cit., p. 41, transcribe las declaraciones de Cisneros para El Heraldo, de Medellín N° 217.

²⁴ Esos 12.000 pesos equivalen a 217.000 dólares de 2007.

²⁵ Bravo Betancur José María. Op. cit., p. 47.

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

El contrato del Ferrocarril de Antioquia

En mi colección personal reposa uno de los pocos ejemplares auténticos que quedan del contrato de febrero 14 de 1874, suscrito por Marco Aurelio Arango en representación del Estado y Francisco Javier Cisneros²⁶.

Afortunadamente ese documento es ahora de muy fácil consulta, por haberse transcrito en su integridad en el libro del ingeniero José María Bravo Betancur, donde también se encuentra el contrato adicional y reformatorio de enero 27 de 1875, aprobado por el mismo de Villa y sus secretarios, que mejora las condiciones ya demasiado liberales del primero.

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

Pues bien, por el primer artículo se le concede el privilegio para construir un ferrocarril de trocha angosta, de Puerto Berrío a Aguas Claras, en Barbosa. El concesionario hará el trazado por donde fuere más conveniente.

El artículo III indica, correctamente, que la inclinación de los gradientes no deberá pasar del 4%, pero que en casos excepcionales podrá llegar hasta el 6%, y que el menor radio de las curvas será de 70 m.

El artículo IV se refiere a las especificaciones, pero estas son muy vagas:

El camino deberá ser debidamente sólido (sic) (...) El camino será balastado en los puntos donde sea necesario, y en donde no, los espacios entre los durmientes deberán ser rellenados hasta cubrirlos (...) Los rieles serán de primera calidad y su peso no será menor de 14,5 kg. por m. (...) Los durmientes serán de maderas finas y durables (...) colocados a distancia de 0,75 m (...) El material rodante será el requerido (...) Cuando se abra al servicio tendrá por lo menos dos locomotoras y treinta carros (...) Los carros de pasajeros serán sólidos, decentes, cómodos, seguros (...) Las locomotoras deben arrastrar en esas pendientes, por lo menos, 80 toneladas

²⁶ Contrato aprobado ese mismo día por el Presidente del Estado, Recaredo de Villa; el Secretario Delegatario, Abraham García, y el Secretario de Hacienda, Luis M. Mejía Álvarez.

(incluyendo su peso) y con una velocidad de 30 km/hora (en el convenio adicional se reduce la velocidad a 15 km/hora, sin modificarle la subvención acordada inicialmente).

El artículo V establece que los trabajos se inician dentro de los nueve meses de firmado el contrato. En los dos primeros años se harán 15 kilómetros anuales, y en los siguientes, como mínimo 24 kilómetros por año, porque el ferrocarril deberá estar terminado en 8 años. (Quiere decir que el ferrocarril tendrá 174 kilómetros entre Berrío y Barbosa) (...).

El artículo VII compromete al Estado a obtener del gobierno nacional la cesión de 100.000 hectáreas de baldíos, la exención de impuestos y del servicio militar a los empleados. Además autoriza al concesionario a instalar y explotar muelles en Puerto Berrío (...)

Los artículos VIII, IX y X disponen que el concesionario pueda tomar gratuitamente los terrenos de propiedad del Estado que necesite y todos los materiales que requiera, y se le exime de toda contribución al Estado y los municipios durante 55 años, que es la duración del privilegio.

El artículo XVII impide durante 30 años que cualquier otra persona pueda hacer otro ferrocarril o cable al río Magdalena.

El artículo XIX pone a disposición del concesionario todos los edificios del Estado que se encuentren en el trayecto, pero deberá devolverlos en perfectas condiciones (en el contrato adicional se le quita esa obligación y no tiene que devolverlos si se han destruido por el uso natural).

El artículo XXII determina que por cada kilómetro de carrilera que sea terminado a satisfacción, el concesionario recibirá la cantidad de once mil pesos en monedas de oro o plata legítimos, legales y corrientes.

El artículo XXIII indica que la contribución del Estado no pasará de dos millones de pesos (lo que quiere decir que cuando estén listos los 174 kilómetros el Estado habrá desembolsado 1'914.000 por subvenciones).

El XXIV dice que, a cambio de esa subvención, el Estado se hará a la tercera parte de la empresa. El XXV dice que el Estado tendrá derecho a la tercera parte de los productos líquidos, pero a continuación el XXVI establece una fórmula para que durante los 55 años de duración del contrato el Estado ceda las dos terceras partes de lo que le toca, al señor Cisneros o a sus cesionarios²⁷.

Después de fijar las tarifas, el contrato prevé, en su artículo XXXIII, que al cabo de los 55 años todo el material rodante deberá revertir al Estado en buenas condiciones.

²⁷ Como quien dice, borrar con el codo lo que se escribió con la mano.

El Estado tiene derecho a la inspección de libros y contabilidades, y por el artículo XXXVI se reserva el derecho a comprar las dos terceras partes del concesionario por 4 millones a los 20 años, o por 2'300.000 a los 30 años, o por 1'500.000 a los 40.

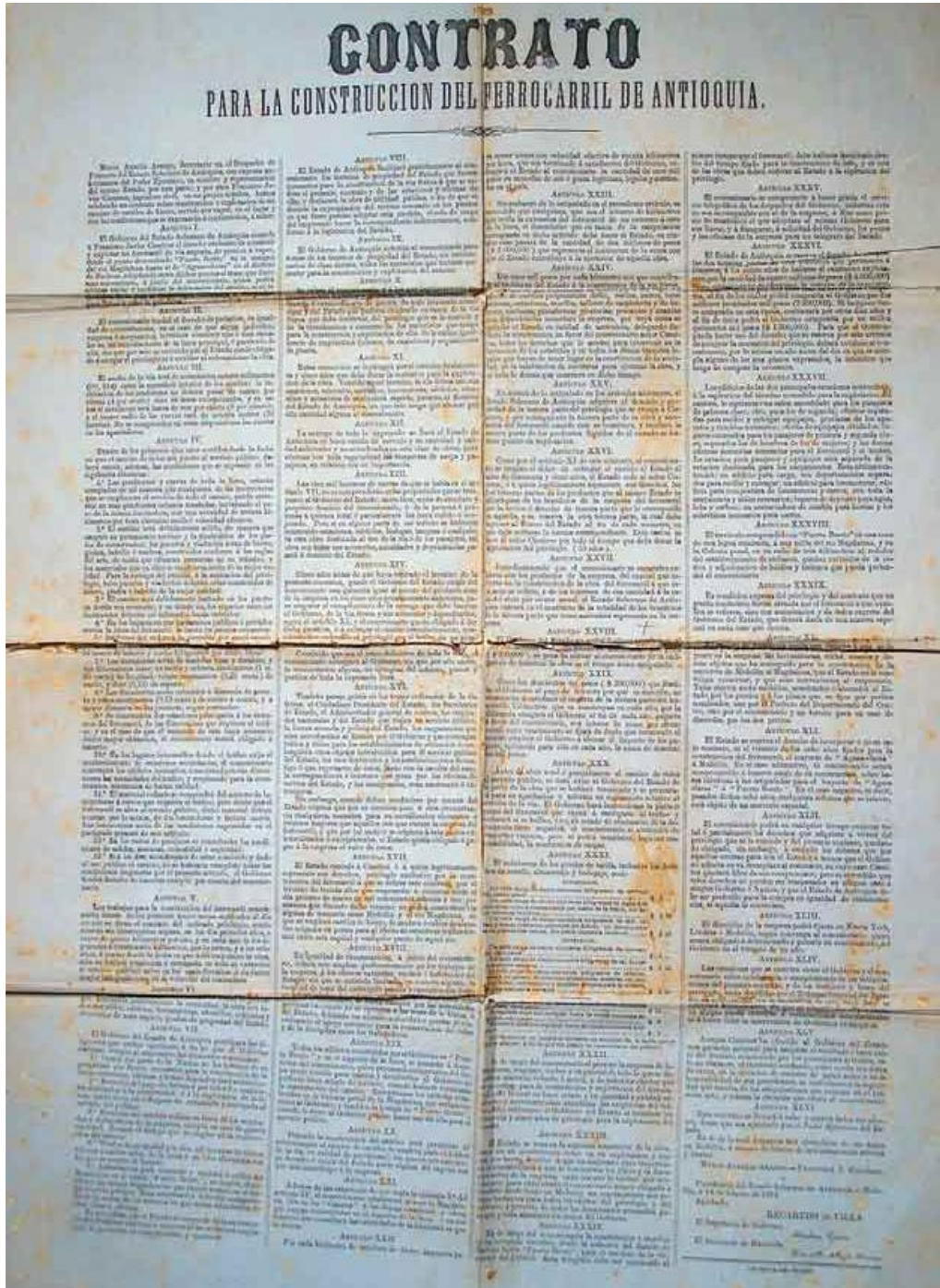


Figura 28. Contrato Ferrocarril de Antioquia. Cartel mural. Colección José Alvear Sanín.

Los últimos artículos prevén que no pueda transportarse fuerza armada sin permiso del gobierno. La incorporación del trayecto Aguas Claras-Medellín podrá hacerse más tarde en las mismas condiciones del contrato inicial. Las controversias serán decididas por el Tribunal Superior del Estado, sin que procedan arbitramentos internacionales y se le concede al concesionario el plazo de un año (que luego le prorrogaron a dos) para que establezca el domicilio de la compañía en Medellín, Nueva York o Londres.

En el artículo IX del contrato adicional se llega a decir que los 11.000 pesos de la subvención kilométrica no pueden ser controvertidos, sea cual sea el costo real de la obra.

El XIX le autoriza a hipotecar inclusive aun en perjuicio de las obligaciones a favor del Estado.

Y en el XX se declara que en caso de fallecer Cisneros, la concesión pasa al señor José Antonio Céspedes.

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

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

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

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

El Ferrocarril de Nunca Jamás

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

En los 24 años que separan la firma de su primer contrato en Medellín y su muerte, el empresario permanecerá en Colombia, aunque con alguna frecuencia viajará a la capital británica donde hará contactos con especuladores dispuestos a confiarle algunos capitales para sus empresas, o que se asociarán a ellas, especialmente los señores Benson y los de Stephenson Clarke.

Sin embargo, no está muy claro que en esta primera ocasión hubiera tenido que ir más lejos de Nueva York, donde vivía su familia porque allí, según Horna, captaría 300.000 dólares de exiliados cubanos y de otros capitalistas norteamericanos²⁸.

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

Esos 300.000 dólares de 1874 equivalen a 5´400.000 dólares actuales, suma que no se asocia con las capacidades de las gentes exiliadas. Y desde luego, más que suficiente para avanzar en la construcción del ferrocarril, que su concesionario presentaba como la obra que desencadenaría el desarrollo económico inmediato de una región que poseía inmensas regiones naturales y un pueblo trabajador, informando a los interesados en colocar dinero que en cuatro años podría concluir la obra²⁹.

Desde luego, esas manifestaciones no pasan de ser aspavientos de quien está captando ahorro, porque el Ferrocarril de Antioquia será el de nunca jamás.

Lo más probable es que esos 300.000 dólares, en caso de haber sido realmente captados, no se hubieran empleado en el ferrocarril porque durante los once años que Cisneros estuvo al frente de la obra nunca le faltó dinero procedente del Tesoro, que, como veremos más adelante, no fue escaso en relación al lentísimo avance de la ferrovía.

Por su parte, el Estado de Antioquia acudió al Congreso de la Unión para obtener los baldíos y las exenciones tributarias prometidas a Cisneros y obtuvo la expedición de la ley 18 de 1874 que, además, concedía un auxilio nacional de 1´000.000, pagadero en contados anuales de 100.000 pesos para ser entregados al Estado de Antioquia³⁰, el cual pasó esa suma religiosamente a Cisneros por cuenta de la subvención de 11.000 pesos por kilómetro terminado.

Se suponía que esa suma no alcanzaba para cubrir los gastos de la construcción, porque apenas era una “subvención”, pero hay motivos para pensar que lo poco que Cisneros construyó costó menos que lo que recibió como subsidio ya que entregó 47 kilómetros que le daban derecho a 517.000 pesos, recibiendo en cambio 678.000 durante esos años.

Pero antes de llegar a este punto, debemos hablar del trazado de la línea y de su consiguiente perfil.

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

²⁸ Horna Hernán. Op. cit., p. 93.

²⁹ Declaraciones de Cisneros a El Heraldo, de Bogotá; junio 1º de 1874, en Horna Hernán. Op. cit., p. 93.

³⁰ Esos 100.000 pesos anuales equivalen a 1´809.000 dólares actuales.

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

Buena parte del éxito de Cisneros se debió a lo que Alberto Mayor Mora ha denominado “la fabricación de la imagen del héroe”. En el capítulo final de su ensayo, observamos los mecanismos de los que se valía el audaz empresario para crearse una imagen mítica, con sus escritos “autobiográficos”, sus periodistas a sueldo, sus panegiristas de nómina, sus políticos, sus folletos...³¹.

No vamos a abusar del espacio, recogiendo las anécdotas sobre su valentía, desprecio del peligro, delicada galantería. Circulaba la historia de que para aleccionar a sus peones, temerosos de pasar un caño frecuentado por tiburones, lo había atravesado a nado para traer él mismo un bote. También se contaba que había vencido la disentería yéndose a trabajar porque “no podía morir sin terminar el Ferrocarril de Antioquia”³².

Pero la primera leyenda fue la referente al trazado del ferrocarril. Aquiles Echeverri la narra a lo largo de trece terribles jornadas de Cisneros avanzando con ocho peones en la selva virgen, emulando la hazaña de Jiménez de Quesada, picados por bichos, escasos primero y luego sin comida, hasta que precisamente el último día Arteaga, que venía con fiebre y ya cadavérico, les dice: “Pueden irse, yo me siento morir, ya saben dónde quedo”.

Cisneros contestó:

*No podemos dejarlo; yo le llevo el morral y los demás lo llevan de la mano porque o salimos todos o morimos todos*³³.

Desde luego, y como en todas las narraciones infantiles, al poco rato oyen ruidos. ¡Es la barca! ¡Están a salvo!

Pues bien, la narración es edificante pero no corresponde a las circunstancias que acompañan el trazado de una ferrovía, aun en esos tiempos.

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

³¹ Mayor Mora Alberto. *Op. cit.*, pp. 69 y ss.

³² Leyenda que tiene una variante: Permítame la ropa –dice a su criado– porque estoy invitado a comer esta noche en casa del general Mosquera.

³³ Echeverri Aquiles. *Op. cit.*, p. 92.

Quiebra, cosa que a nuestro empírico constructor se le hacía posible ascendiendo por pendientes del 6%.

Desde luego, por desconocimiento del territorio, nadie consideró entonces la posibilidad de avanzar siguiendo el Porce hasta algo más al norte de Anorí y torcer de allí en línea recta hasta Yondó, lo que hubiera ahorrado inmensos esfuerzos (aunque la línea hubiera sido unos 80 kilómetros más larga), permitiendo mayor velocidad y ahorrando el túnel, como observó hacia 1921 E. S. Bell, del Departamento de Comercio de los Estados Unidos³⁴.

La otra circunstancia que haría imposible la realización del ferrocarril dentro de los ocho años previstos era la impreparación y escasez de mano de obra.

No me refiero al personal técnico, inexistente en Colombia por aquellos años, y que fue suplido con ingenieros americanos y cubanos principalmente, calificados con excesiva generosidad de “staff técnico ejecutivo de lujo” por Mayor Mora³⁵.

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

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

En aquellas obras, que se realizaban sin maquinaria y apenas con pólvora³⁶ para fragmentar rocas, la limitante mayor residía en la mano de obra.

La Antioquia campesina no conocía el desempleo. En una comarca tenuemente poblada era difícil convencer a los jóvenes para que se fuesen a trabajar a los más insalubres climas por un exiguo salario. Por lo pronto se echó mano de los presidiarios, pero no eran muchos y su falta de motivación pronto

³⁴ Nicholls Iván. El transporte en Colombia entre 1922 y 1946. Copia en mimeógrafo. Bogotá: Banco de la República; 1999. Probablemente, el señor Bell fue influido por la opinión de Alejandro López I.C. en el sentido de que era mejor alternativa construir el ferrocarril siguiendo los valles del Porce y el Nus que perforar el túnel de La Quiebra que él mismo había propuesto. Sobre este asunto, véase Arias de Greiff, Gustavo. La segunda mula de hierro. Op. cit., p. 71.

³⁵ Mayor Mora Alberto. Op. cit., pp. 47 y ss.

³⁶ Por las frecuentes guerras civiles, los fabricantes de dinamita no despachaban este producto a Colombia.

convenció a Cisneros de la conveniencia de traer coolies chinos, como en el Oeste americano, idea que no prosperó. Finalmente se trajeron algunos italianos de Nueva York, 176 al parecer³⁷.

Lo cierto es que nunca se dispuso de más de 600 peones en la línea.

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

No creo que un peón nuestro cave y transporte más de una yarda cúbica de tierra por día (...) no pueden estimarse más de 250 días hábiles por año (...) de modo que hubiera sido menester poner 5.000 peones desde el primer día para atender el movimiento de tierras y no menos de 2.000 para las demás exigencias del trabajo (...) y suponiendo solo un 25% de bajas por enfermedad, que no es mucho en ese clima, serían necesarios 10.000³⁸.

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

¡Que pase el aserrador!

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

Rescisión del contrato con Cisneros

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

El hombre que tres años antes vivía en una infecta pensión china en Lima, estaba ahora en capacidad de establecer una compañía naviera. Cisneros informa que el primero de sus dos vapores (...) le costó 50.000 pesos y que le dejaba utilidades de 10.809 pesos al año (...) es evidente que con una moneda sin inflación era un buen negocio (...) por eso tenía en camino su segundo vapor, el General Trujillo, y pensaba traer otros más³⁹.

³⁷ Horna Hernán. Op. cit., pp. 95-106.

³⁸ Vélez Fernando. Alegato ante el Tribunal de Arbitramento sobre el ferrocarril de Antioquia. Bogotá: Imprenta Nacional; 1895, p. 136.

³⁹ Poveda Ramos Gabriel. Op. cit., p. 130.

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

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

Trujillo, al fin y al cabo heredero político de Mosquera, simplemente ordenó despojar al americano del contrato y otorgárselo al cubano, quien comentó: “Yo no busco los negocios, los negocios me buscan a mí”.

La afirmación anterior se confirmó con el otorgamiento por parte de Trujillo, ya como Presidente, del monopolio del correo en el Magdalena a la flota de Cisneros el mismo año de 1878.

En 1881 los negocios siguieron buscándolo, porque don Rafael María Merchán, su principal colaborador, había logrado convertirse en íntimo amigo de Rafael Núñez, haciéndole cambiar de opinión sobre su patrono⁴⁰. Entonces el gobierno nacional prácticamente “lo obligó” a encargarse de los ferrocarriles de La Dorada y Girardot.

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

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

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

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

⁴⁰ Dos años antes, en carta a Luis Carlos Rico, el futuro Regenerador escribió: Abran mucho el ojo con Cisneros. “Estoy seguro de que introduce rifles para los Radicales con pretexto de suministros náuticos. Aquí en Cartagena me quiso embaucar en 40.000 pesos (en asuntos del Canal del Dique) contra unos billetes espurios de banco de Nueva York”. Véase: Horna Hernán. Op. cit., p. 180.

Por lo tanto Cisneros, después de algún forcejeo, obtuvo la rescisión en 1885. En la liquidación se estableció que su empresa había recibido en once años 678.769,90 pesos. Las obras y el equipo se avaluaron en 1'222.449,

En consecuencia, se reconoció a favor del concesionario la suma de 543.667,94. En las diferentes obras consultadas, se consigna esa suma sin el menor asombro. Pero, ¿cómo es posible que se aceptase el avalúo de más de un millón doscientos mil y pico de pesos por lo que entregó el cubano?

Un gran conocedor actual de nuestra historia ferroviaria, el ingeniero Gustavo Arias de Greiff, nos cuenta lo que se encontró después de esa sorprendente liquidación, citando las fuentes.

En su informe de 1888 el Secretario de Hacienda de Antioquia, Guillermo Restrepo Uribe dice:

Para colmo de la desesperación, en los momentos más supremos, cuando el país agonizaba entre los horrores de una guerra civil, cuando no se disponía ni de tiempo ni de calma para discutir y encarrilar convenientemente tan grandes intereses, ni consultar los muchos antecedentes de la empresa, el concesionario tocó a nuestras puertas con exageradas pretensiones, una de ellas la rescisión de un contrato que, en la opinión general, él no había cumplido⁴¹.

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

La parte entre Puerto Berrío y Pavas, construida por el señor F. J. Cisneros (...) quedó con malas especificaciones de calidad porque a él económicamente le convenía dar carácter de provisional al trabajo que ejecutaba. Las administraciones que le sucedieron reemplazaron los puentes de madera por otros de hierro y cambiaron los rieles de 30 libras por yarda por rieles de acero de mayor peso (...) las fortísimas pendientes que por trechos se localizaron en el ascenso al Nus, no solo limitan el número de vehículos arrastrables por una locomotora a menos de la mitad de lo que es capaz de llevar en el resto de la línea, sino que condenaron el tráfico a desastres periódicos por deterioros inevitables (...) en la vía no se usó balasto (...) la falta de este elemento ha determinado un realce continuo de las líneas para evitar que se hundan en las ciénagas (...) trabajo en el que se han consumido valores suficientes, si se hubieran invertido con cordura, para hacer que el ferrocarril tuviera no solo condiciones aceptables, sino una extensión doble de la que se explota (...)⁴².

El avalúo aceptado para la rescisión implica un costo promedio de 26.000 pesos por kilómetro, pero la conclusión inescapable es que Cisneros construyó el desastre que dejó, sin aportar un solo peso.

⁴¹ Arias de Greiff Gustavo. Op. cit., p. 56.

⁴² Ibídem, p. 55.

Únicamente utilizó los 679.000 recibidos del fisco. Construir sin balastar, sacando madera de los baldíos, cobrando obras provisionales como definitivas⁴³, poniendo en servicio locomotoras de 7 toneladas en vez de 22 y rieles de hierro en vez de acero, no debe ser muy costoso ¡Y sobra plata para poner a funcionar una naviera!

Salió pues muy bien librado el “ingeniero”, apenas con 500.000 pesos, porque devolvió los baldíos que no habían atraído a los inmigrantes que iban a comprar las tierras de su famosa sociedad de colonización.

El gobierno de la Unión le debía al de Antioquia 420.000 pesos, que durante la guerra anterior le habían obligado a entregar al primero para gastos militares. Estos estaban representados en una libranza que, como la tesorería nacional era muy mala paga, Cisneros aceptó por 350.000 pesos. Para completar su medio millón, recibió 35.000 en efectivo y bonos del Estado de Antioquia por 115.000 pesos.

Como en 1884 la tasa de cambio era de 0,806, esos 500.000 pesos representan 403.000 dólares, cuyo valor presente es de 11'223.120 dólares.

Y, ¿qué hizo con la libranza?

Como la opinión pública en ese momento le era muy adversa, su amigo, Carlos Uribe, “compró” el ferrocarril de Sabanilla por 600.000 pesos. Parte del pago lo hizo con esa libranza que le había sido endosada por Cisneros, y que fue aceptada por el gobierno por su valor facial⁴⁴. Para el resto obtuvo generoso plazo.

Tres meses más tarde Uribe, carlanchín de Cisneros, le traspasó un ferrocarril, que le había costado 835.299 pesos a la Nación, por el mismo valor negociado con el gobierno de Bogotá. ¡Y ese ferrocarril sí daba plata!, como vimos al narrar su historia, anunciando el gran golpe de que iba a ser objeto.

El comentario de Alberto Mayor Mora es lapidario:

Cisneros enseñó cómo hacerse entregar concesiones y privilegios, de una parte, y cómo hacerse indemnizar por incumplimientos, de otra⁴⁵.

⁴³ Hablando de las diferencias entre los señores Mason (concesionarios del ferrocarril del Cauca después de la rescisión del contrato de Cisneros con esa empresa) y la Nación, Julián Uribe Uribe, ingeniero al servicio de ese ferrocarril, afirma en sus Memorias: “Una deuda de gratitud sí tenemos con los Mason, y es la de haber impulsado en el ferrocarril las obras de arte de carácter permanente, rompiendo para siempre con el pernicioso de las provisionales, implantado por el señor Cisneros y practicado después por los que tuvieron ingerencia en el ferrocarril (...) es posible que sin el ejemplo de los Mason (...) todavía estuviésemos haciendo puentes y alcantarillas inverosímiles con maderas de mala calidad”. V. Uribe Uribe Julián. Memorias. Bogotá: Banco de la República; 1994, p. 507.

⁴⁴ Ortega Alfredo. Op. cit., p. 260.

⁴⁵ Mayor Mora Alberto. Op. cit., p. 33.

Los otros tres del cubano

Hemos dedicado largo espacio a las aventuras de Francisco Javier Cisneros porque en Colombia, contra todas las evidencias que lo incriminan, ha prosperado su leyenda.

Su figura dominó el desarrollo del transporte a finales del siglo XIX, y parte muy considerable de nuestras frustraciones en este ramo tiene su origen en sus desaciertos y malversaciones.

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

Aunque Cisneros falleció en 1898, en Washington, cuando ya estaba bien reconocida su posición a favor de la anexión de Cuba a los Estados Unidos, solamente en 1907 se dictó la ley 34 de ese año, que ordenó hubiese una “estación Cisneros” en cada uno de los ferrocarriles que abandonó y arruinó: los de Antioquia, Cauca y Girardot.

Y como si este homenaje fuera pequeño, los contribuyentes debieron también sufragar el magnífico bronce de Marco Tobón Mejía en la plaza que lleva su nombre, la más importante de Medellín, junto a la bella estación del Ferrocarril de Antioquia, del arquitecto Ricardo Olano.

Las historias de sus otras empresas replican la del Ferrocarril de Antioquia.

El del Cauca se originó en la compañía para la construcción del camino carretero de Cali a Buenaventura, pero esta fracasó en varios intentos para financiar la construcción del camino de hierro.

El 2 de febrero de 1879, después de la anómala revocación del contrato de Smith, Cisneros, ya empresario ferroviario y naviero, se compromete a concluir un ferrocarril de trocha angosta entre el Pacífico y Cali, de 138 kilómetros.

El costo sería 6 millones de pesos. La mitad del capital sería suscrita por el gobierno nacional. El resto por el Estado del Cauca, a razón de 200.000 pesos anuales. Además de recibir las acciones del Estado en el camino carretero y el privilegio para la navegación en el río Cauca, el concesionario obtiene 200.000 hectáreas de baldíos y el privilegio para la construcción del futuro ferrocarril entre Cali y Medellín. El empresario disfrutaría del ferrocarril durante 60 años, pero debía terminarlo en seis, contados a partir de la firma del contrato.

Lo primero que observamos es que el costo promedio por kilómetro se fijó en 43.478 pesos, cuando Cisneros venía construyendo en Antioquia a menos de 11.000 pesos por kilómetro.

Es verdad que la selva entre Buenaventura y la población de Córdoba era tan tupida y húmeda como la chocona y que el río y los desfiladeros del Dagua constituían formidables obstáculos; al fin de cuentas

no eran más difíciles que las selvas antioqueñas y el paso de La Quebra, pero el libreto se iba perfeccionando con la experiencia anterior.

En el proyecto participaba la firma inglesa Benson & Co. Para tranquilidad de los inversionistas, algunos de los cuales eran colombianos⁴⁶, el gobierno pignoró el 50% de los ingresos de las aduanas de Tumaco y Buenaventura para garantizar el pago de los aportes.

En junio de 1882 había terminado apenas los primeros 20 kilómetros, menos de 7 por año, lo que ocasionó que en Cali se formase un grupo de críticos del ingeniero que lo acusaban abiertamente de mafioso, sobornador y estafador, opinando que a ese paso el ferrocarril nunca se concluiría y que era demasiado costoso para la economía regional⁴⁷.

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

La liquidación que obtuvo allí es todavía más sorprendente que la de Antioquia, porque en menos de seis años el contratista había recibido del Tesoro 1'244.995 pesos, lo que significa que el kilómetro ya le costaba al gobierno 46.110 pesos.

Lo hecho hasta entonces fue avaluado en 1'780.882 pesos, es decir a 65.925 pesos/km, lo que nos transporta a una región estratosférica, que superaba ampliamente todos los costos internacionales, como veremos muy pronto^{48, 49}.

Con cuánta razón Alfredo Ortega sentenció, al comienzo de su libro fundamental, que no se trataba de hacer ferrocarriles sino de suscribir contratos.

A Cisneros le pagaron la diferencia de 535.887 pesos en 1884, pero devolvió títulos sobre 190.000 hectáreas de baldíos apenas en 1896. Sobre los 10.000 faltantes hubo investigaciones judiciales que, como de costumbre, no concluyeron.

Diez años después de haber llegado de Lima, Francisco Javier Cisneros es indudablemente el hombre más rico de Colombia.

Su patrimonio ronda los 20 millones de dólares actuales. Dentro de una economía tan pequeña, incipiente y precaria como era la del país en aquellos años, comparados con él, los demás hombres de negocios de Colombia eran como los liliputienses frente a Gulliver.

⁴⁶ Camacho Roldán & Cía., Tamayo & Cía., J. & E. Cortés, Eugenio González. En Horna Hernán.

⁴⁷ Op. cit., p. 47.

⁴⁸ Especialmente Rufino Gutiérrez, Julio Mallarino, Estanislao Navia y el periódico El Conservador.

⁴⁹ Ortega Alfredo. Op. cit., pp. 465-466.

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

Era, pues, un ferrocarril viable, pero entre 1872 y 1881 fracasaron los diferentes intentos por financiar los trabajos, hasta que en 1881 Cisneros los comienza.

El ferrocarril arrancarían de Honda y subiría 46 kilómetros hasta La Dorada. La subvención sería de 7.000 pesos por kilómetro. El contratista debería construir un puente sobre el Magdalena, en Honda. Privilegio de 80 años hasta la reversión sin compensación. Camino de hierro y puente debían estar listos en 1886.

Sin embargo, en septiembre de 1884 ya se hablaba de que el costo por milla era de 64.000 pesos, cifra exagerada varias veces, porque los 23 kilómetros que hizo Cisneros recorrían terrenos planos por tierras ya abiertas y colonizadas. Por eso el cónsul de los Estados Unidos, L. M. Whelpley, citado por Horna⁵⁰, considera que los 23 kilómetros que faltan pueden hacerse a 16.000 pesos por milla.

En esas condiciones, y con una opinión pública que cada vez le era más adversa, en vez de buscar la rescisión, Cisneros suspende los trabajos hasta traspasar el ferrocarril, en 1889, a una compañía inglesa de fachada, The Dorada Railway Co Limited, cuyo verdadero dueño era el colombiano Tomás Germán de Ribón⁵¹.

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

En vista de las quejas del comercio de Honda sobre las irregularidades del servicio, el Ministerio de Fomento comisionó al ingeniero Modesto Garcés para que visitara el ferrocarril (...) (Este comunicó que las condiciones de la vía no eran satisfactorias, pues los viaductos y puentes eran de madera y no prestaban seguridad alguna; que se hacía preciso cambiarlos por obras de hierro y mampostería; que el trazado de la línea era defectuoso pues tenía curvas y contracurvas innecesarias y pendientes hasta del 4%⁵²; que la vía estaba deformada por no haberse tenido en cuenta la separación que deben tener entre sí los rieles para la dilatación; que los edificios de la empresa tenían carácter provisional y no ofrecían seguridad para el comercio⁵³.

Déja vu. Pero el señor De Ribón sabía lo que había comprado porque pronto lo veremos logrando subvenciones más elevadas y garantías del 5% sobre el capital en una serie interminable de convenios

⁵⁰ Horna Hernán. Op. cit., p. 162.

⁵¹ Algunos de los pocos capitalistas colombianos de la época incorporaban sus compañías en Londres para arroparse con la bandera británica y disfrutar de la protección de Su Majestad frente al Estado colombiano.

⁵² Supongo que hechas ex profeso, porque la subvención se pagaba por kilometraje, trapisonda denunciada muchas veces en la historia de los ferrocarriles mexicanos, imitada seguramente en todo el continente.

⁵³ Ortega Alfredo. Op. cit., p. 373.

con el gobierno que finalmente se saldarán en 1906 con la suma de 877.338 pesos en bonos de oro de la República de Colombia, por concepto de subvenciones.

El ferrocarril de La Dorada siguió operando durante largos años y prestando servicios razonables, salvo por los fletes, que siempre se consideraron muy elevados y en algunas ocasiones se les acusó de cobrar por encima de las tarifas autorizadas por el Ministerio de Obras.

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

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

La verdad es que desde Bogotá hasta la desembocadura del Carare en el Magdalena, por Chiquinquirá y Saboyá, hay cerca de 400 kilómetros, y que para descender de 2.600 a 60 msnm había que bajar montañas y perforar selvas especialmente húmedas y tupidas.

No solo era una empresa prácticamente imposible por sus dificultades, sino que su presupuesto inicial de 12,5 millones de dólares la hacía impensable.

En cambio, entre Girardot y Bogotá, por Apulo, hay apenas 90 kilómetros. No había selva, pero era necesario trepar hasta el altiplano por fuertes pendientes. Y la navegación hasta Girardot sigue requiriendo trasbordo en Honda.

Dentro de las condiciones fiscales de la época es explicable el aplazamiento de la vía del Carare. Entonces se prefirió a Girardot, aunque hubiera sido mejor ir antes de la capital a Puerto Salgar, ferrovía que vino a construirse apenas entre 1928 y 1938 (aunque desde los años 70 existían trazados de Antoine Poncet e Indalecio Liévano).

La Ley 58 de 1881 destinó 500.000 por parte de la Nación y 100.000 por parte de Cundinamarca cada año para la construcción de un ferrocarril de trocha angosta (0,914 m) de 33 kilómetros entre Girardot y Tocaima.

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

El contrato se canceló y el gobierno asumió la continuación de la obra.

En septiembre de 1877 se celebró un convenio entre Carlos Uribe y el gobierno para construir el tramo que, a partir de Apulo, fuera necesario para empalmar con el Ferrocarril de la Sabana, para lo cual se fijó

en 35.000 pesos el costo por kilómetro. Como ya sabemos, Uribe era testaferro de Cisneros, de tal manera que antes de dos meses ya el contrato se había cedido al cubano, con aprobación del gobierno⁵⁴.

Por segunda vez había tenido, pues, Cisneros que disfrazar su operación detrás de la figura de Uribe, porque la opinión pública no le rebajaba ya el apelativo que le había dado el periódico El Taller, en afortunado resumen, el 7 de agosto de 1884:

El cisnerismo tiene como objeto explotar el Tesoro (...) los congresos deliberan y legislan por él y para él; tiene sus entronques en palacio, sus raíces en las Cámaras, sus ramificaciones en los Estados (...) tiene, como todos los partidos políticos, sus poetas, sus publicistas, sus colaboradores, sus jefes y sus colaboradores; y uno y otros están colocados por el jefe, de manera que cada cual ocupa ventajosamente su respectivo lugar. El lema de ese partido es más significativo: "Impulso al progreso, mejoras materiales", es el lema que sirve de disfraz a esa odiosa mascarada, que ha monopolizado todas las empresas y consumido infructuosamente buena parte de las rentas nacionales. Nuestra tierra es tierra de aventuras, y sólo se encuentra en ella bien los aventureros. Más de 6 millones de pesos le cuesta a Colombia el honor de que viva en ella el señor Francisco J. Cisneros, hacedor de ferrocarriles-ilusión⁵⁵.

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

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

Un tribunal de arbitramento en 1895

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

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

⁵⁴ Ibídem, p. 391.

⁵⁵ Mayor Mora Alberto. Op cit., p. 44.

Luego se celebró un contrato con Charles S. Brown, que prometía terminarlo con una subvención de 5.000 pesos oro por kilómetro. Finalmente, a nada se llegó con el gringo. En los ocho años que siguieron a la deserción del cubano la línea avanzó otros cuatro kilómetros hasta Monos (km 52).

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

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

Habiendo obtenido ese valioso auxilio, el gobierno departamental decidió enviar a Londres a un comisionado para que seleccionase una firma de primera categoría que hiciera el préstamo necesario para terminar el ferrocarril en cuatro años, y que además se encargase de su construcción.

El nombramiento recayó en un comerciante muy respetado, don Alejandro Barrientos, que encontró muy fría la capital británica.

No sabía hablar inglés y nada conocía de negocios internacionales ni de ferrocarriles, pero allá conoció, y se dejó guiar, por uno de los colombianos más agradables, ingeniosos, graciosos, inteligentes y pícaros que han existido, el incomparable Santiago Pérez Triana, que ya había sido el enlace e íntimo amigo de Cisneros en la City por largos años.

Santiago era hijo del ilustre don Santiago Pérez, presidente entre abril 1º de 1874 y marzo 31 de 1876, quien le había impartido educación en su colegio de Bogotá, antes de enviarlo a la universidad alemana de Leipzig.

Todo en Santiago era delicioso, empezando por sus libros. En Reminiscencias tudescas, su prologuista, nadie menos que Luis Eduardo Nieto Caballero, nos describe las facetas como poeta, orador, financista, incomparable conversador y artista de la personalidad seductora de Pérez Triana, que podremos calibrar en la siguiente anécdota referente a su noviazgo:

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

– Hija, si tú no te casas, yo me caso con él⁵⁶.

Este caballero de industria vivía en Londres, donde atendía negocios de colombianos y, según Arias de Greiff, era “uno de los más astutos, sagaces y amorales hombres de negocios de la época”⁵⁷.

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

(...) de los empréstitos extranjeros contratados en Londres en los últimos diez años, el tenor de los mismos, las condiciones de los países (...) y hecho esto entresacara de la lista de casas o entidades capitalistas los nombres de aquellas que se han ocupado de negocios que tengan mayor analogía (con el del ferrocarril) (...). En vista de los informes que así obtenga escogerá, según su criterio, las que le parezca reunir mayor número de condiciones ventajosas⁵⁸.

Aburrido en Londres a pesar de sus buenos viáticos de £2.500, don Alejandro, sin facultades para hacerlo, dejó encargado a Santiago Pérez Triana y se fue a conocer a París primero, antes de visitar España. Desde la capital francesa le envió, el 19 de noviembre de 1891, una autorización a Santiago:

Amplia y plenamente para hacer sus veces y representarlo en todo lo relacionado con la comisión que le había conferido el departamento de Antioquia (...) Las gestiones y transacciones que dicho señor Pérez Triana efectúe en mi ausencia serán consideradas como celebradas por mí mismo⁵⁹.

Ni corto ni perezoso, Pérez Triana, que ya le había sonsacado £1.000 para gastos, se puso de acuerdo con los señores Punchard, McTaggart, Lowther & Co., con quienes suscribió un contrato para el suministro de un empréstito por £1'550.000, con el cual esos ingleses terminarían en cuatro años el ferrocarril.

Habría un descuento inicial de £250.000. El departamento ordenaría pagar su parte con órdenes giradas contra los rematadores de la Renta de Licores, que entregarían esos dineros a los depositarios. La Nación se comprometía a pagar a los contratistas del Ferrocarril de Antioquia, durante veinte años, la cantidad de £37.500, o sea el 3% cada año como mitad de los intereses al 6% sobre la suma prestada y que el departamento de Antioquia habría de pagar a los mismos contratistas como precio de la construcción del ferrocarril desde Puerto Berrío hasta Medellín. Santiago avisó a Alejandro a España que estaba realizado el convenio. Viajaron entonces a Medellín ambos, acompañados por William Ridley, de la famosa firma, y fueron recibidos como héroes. El dos de julio de 1892 se les agasajó con un banquete

⁵⁶ Nieto Caballero Luis Eduardo. Prólogo a Reminiscencias tudescas, de Pérez Triana Santiago. Bogotá: Minerva; 1935, p. 9.

⁵⁷ Arias de Greiff. Op. cit., p. 57.

⁵⁸ Vélez Fernando. Op. cit., p. 36.

⁵⁹ *Ibíd*em, p. 163.

que costó a la gobernación la suma de 948 pesos con 40 centavos, al cual asistió lo más granado de la sociedad⁶⁰.

El señor Barrientos explicó que se había escogido a esos señores porque tenían experiencia en muchos países y habían ejecutado obras ferroviarias por valor de más de £40 millones.

En Medellín se convinieron los demás detalles del contrato. Se nombró a unos depositarios (que hoy llamaríamos fiduciarios), encargados de recibir el dinero necesario para atender los compromisos del departamento.

Se escogieron unos ingenieros residentes y oficiales. Se nombró ingeniero consultor nada menos que a Cisneros, el gran amigo de Santiago.

Luego Ridley y Santiago fueron a Bogotá para obtener el consentimiento de la Nación en relación al 50% que habría de sufragar el Tesoro Nacional.

Ahora bien, los señores Punchard & Co. no tenían el dinero, ni fueron capaces de levantarlo, ni les interesaba hacerlo. A lo que se dedicaron fue a reclamar dinero de los depositarios. Estos amables señores de Medellín, que debían guardarlo para atender el pago de intereses una vez desembolsado el empréstito, más bien lo entregaron de manera inexplicable a los contratistas.

Pasaron los meses y ya los inefables depositarios habían entregado a Ridley 259.013,25 pesos, que no habían servido para “prolongar una sola pulgada el ferrocarril ni importar un solo riel”⁶¹.

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

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

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

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

A favor de los ingleses actuaron dos “cumbres” del foro nacional, Nicolás Esguerra y Antonio José Restrepo (“Ñito”, el famoso cantor de la antioqueñidad que se nos hace tan simpático, el popular

⁶⁰ Ibidem, p. 220.

⁶¹ Ibidem, p. 151.

recopilador de las trovas regionales), porque desde tiempo inmemorial los “grandes juristas” solamente se fijan en los honorarios y para ellos los conceptos de verdad, justicia y derecho no existen.

A pesar de la opinión, fundada en la ley, del gobierno, el asunto fue sustraído de los jueces nacionales y confiado a un tribunal internacional de arbitramento, según compromiso suscrito el 13 de mayo de 1895. Sus miembros fueron Pedro Bravo, ex ministro de Hacienda por Colombia; un belga aventurero que había sido gerente del tranvía de mulas de Medellín, Louis Pierre Valke⁶², y el señor Johannes Luersen, ministro del Imperio Alemán en Bogotá.

Fernando Vélez presentó un sólido alegato de 250 páginas, acompañado de un completo acervo probatorio en 22 legajos y 9 bultos con 3.992 folios⁶³. Además de su impecable estructura jurídica, en ese escrito se encuentra también una completa investigación sobre la firma Punchard & Co.

Fernando Vélez descubrió, por ejemplo, que no habían realizado ninguna obra anterior, que escasamente tenían un capital de £25.000 y que para pagarle las primeras £5.000 de comisión a Santiago Pérez Triana se habían tenido que sobregirar.

Para representar a Punchard & Co. vino a Bogotá Charles Tallent Spencer, a quien la policía decomisó la correspondencia. En ella se descubrió la lista de comisiones que tenía autorización para ofrecer, tanto para el contrato del Ferrocarril de Antioquia como para otro, que estaban gestionando en Santander donde suscribieron el contrato pero no lograron sacar nada⁶⁴.

Como el gobernador había frustrado las maquinaciones de Santiago y los ingleses, el primero parece que sacó apenas de todas esas operaciones solamente las £5.000 iniciales de su comisión. Luego pasó varios años enredado e investigado, hasta que el resultado del tribunal de arbitramento le permitió escapar de la cárcel.

El bien pagado ingeniero consultor del departamento de Antioquia, Cisneros, que conocía bien la City por sus frecuentes viajes a gestionar negocios en compañía de Santiago, nunca alertó al gobierno sobre la firma Punchard. Más bien recomendó que se le diese un auxilio, no previsto en el contrato, por £10.000, y tampoco se pronunció sobre el despropósito del ferrocarril de cremallera en La Quiebra.

⁶² Nadie rechazó a este señor, aunque había redactado las especificaciones para la construcción del Ferrocarril de Antioquia, incorporadas al contrato de Punchard.

⁶³ Vélez Fernando. Op. cit., p. 222.

⁶⁴ Ortega Alfredo. Op. cit. p., 538.

“ANTIOQUIA

S. P. Triana.....£	37,500	{ Según carta de 21 de Marzo de 1892, adjunta.
E. E. Britton.....	5,000	Id. id. de 14 de Julio de 1892, id.
S. P. Triana.....	9,303	Id. id. de 5 de Noviembre 1892, id.
Doctor Angulo....	9,303	Id. id. de 5 id. id. id.
Ministro Fomento..	7,500	{ Pagaderas á prorrata á medida que se emita el empréstito. No hay en nuestro poder copia de la carta de comisión.
	£ 5,000	{ En letras á favor de Manuel Uribe Velásquez, todas las cuales han sido pagadas, con excepción de una por £ 400, que vence en Diciembre.
	£ 73,606	

Lista de sobornos autorizados por Punchard, Lowther. & McTaggart, encontrada entre los papeles de su representante. Solamente se alcanzaron a entregar las £5.000 iniciales de Santiago Pérez Triana (véase Alegato de Fernando Vélez, p. 170).

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

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

Nunca causa más justa se ha presentado a tribunal alguno, y yo tengo fe ciega de que para cualquier ánimo imparcial el convencimiento del derecho que asiste al gobierno llegará hasta la más completa evidencia (...) honroso es para un abogado patrocinar causas que, como esta, se defienden solas; porque los hechos hablan con evidencia abrumadora y hacen inútiles los racionios jurídicos (...) resaltará siempre para toda persona honrada la justicia con que la

*República solicita la condenación de los que no cumplieron sus promesas, de los que pretendieron, sin pararse en los medios, engañarla y quisieron, sobre sus propios errores o faltas, explotarla (...). (Esta) causa justísima, si no sagrada, por ser la de un pueblo, queda definitivamente sometida a vuestro fallo (...)*⁶⁵.

El tribunal se desintegró por el regreso del señor Luersen a su país.

Entonces se constituyó un segundo tribunal en Suiza, que condenó a Colombia a pagar £40.000 a Punchard & Co.

Por haberse apoderado indebidamente de \$259.000⁶⁶, por no haber invertido ni un penique, por haber incumplido el contrato en todas sus cláusulas, por haber descuidado la carrilera y las locomotoras y por haber desvalijado los talleres, el tribunal los premiaba con \$200.000 dólares de 1897, equivalentes hoy a 4'212.000 dólares.

Desde 1897 hasta la apertura del Túnel de la Quiebra

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

Desde la rescisión de 1885 y el inicio del gobierno del general Rafael Reyes, en 1904, el Ferrocarril de Antioquia no pasaba de ser una serie de tramos inconexos, por los cuales de vez en cuando circulaban locomotoras desueltas.

En 1904, apenas representa 66 Km. En 1909, cuando termina el quinquenio, alcanza 102 Km.

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

En 1922, la memoria del Ministerio de Obras Públicas, suscrita por Esteban Jaramillo, nos da cuenta de que el Ferrocarril de Antioquia produjo \$ 1'491.400. Como sus gastos fueron apenas de \$ 606.365, su utilidad alcanzó a \$ 885.074, apreciable resultado que desde luego se invirtió en la mejora de la empresa.

⁶⁵ Vélez Fernando. *Op. cit.*, p. 250.

⁶⁶ Como la tasa de cambio era 0,436, esa suma equivale a \$US112.000.

Ese año movilizó 1'582.764 pasajeros, 69.751 animales y 81.498 toneladas de carga, cifras que realmente significan 4.336 pasajeros/día y 223 ton/día de carga.

Esa boyante situación del Ferrocarril de Antioquia, que contrasta con la lamentable de los demás ferrocarriles de esa época explica que de los \$ 23.3 millones invertidos en ferrocarriles por la administración de Pedronel Ospina entre 1922 y 1926, el nuestro solo recibió \$ 99.000.

El exitoso túnel de La Quebra

La barrera montañosa de La Quebra separó al ferrocarril en dos “divisiones”, la del Nus y la de Porce, y obligó a un trasbordo de casi 30 km, servido primero por mulas y luego por un “tren” de camiones de oruga⁶⁷ que transitaban por una carretera pésima en los años 20.

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

(...) adoptó una gradiente de 6% sobrepasando tal vez el límite acostumbrado en los ferrocarriles de adhesión, con el propósito de reducir al mínimo los gastos de instalación (...) es claro que de ese modo conseguía confinar todas las dificultades de estos últimos nueve kilómetros situados inevitablemente en terreno de lo más montañoso (...) se proponía emplear una máquina auxiliar, que protegiera el ascenso de los trenes en aquella fuerte gradiente (...) ⁶⁸.

Subir, a fines del siglo XIX, un tren que rueda a 30 msnm a los 694 msnm de la cima de La Quebra, en 9 kilómetros, no era aventura poco arriesgada, con o sin máquina auxiliar; pero bajarlo luego, como pensaba el cubano, 8.700 metros por una pendiente máxima de 5,94%, se nos hace todavía menos seguro.

Todos sabemos que Cisneros fue dejando el problema de La Quebra para el final. De todas maneras, ya él estaría muy lejos una vez lograda la rescisión a la que verdaderamente se dirigía su esfuerzo.

Después de la retirada de Cisneros hubo que buscar una recomendación con mayor sustento técnico.

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

⁶⁷ Al final del § 37 hemos advertido que la expresión “tren Renard” no es apropiada para designar este “tren” de camiones.

⁶⁸ López Alejandro. El paso de La Quebra en el Ferrocarril de Antioquia. Medellín, 1899, reimpresso por la Cámara de Comercio de Medellín; 1999.

Después de la retirada de Cisneros... una recomendación con mayor sustento técnico.
 En 1892 el ingeniero americano A. Jones trazó la línea entre la quebrada Palmichala y La Quebra, de 15,5 km para ascender con una gradiente del 3% hasta una altura de 600 metros, donde se perforaría un túnel de 914 metros de longitud, hasta el otro lado de la cordillera.

EL PASO DE LA QUIEBRA EN EL FERROCARRIL DE ANTIOQUIA

Diagrama de los diversos proyectos.

TESIS

1899

A. López

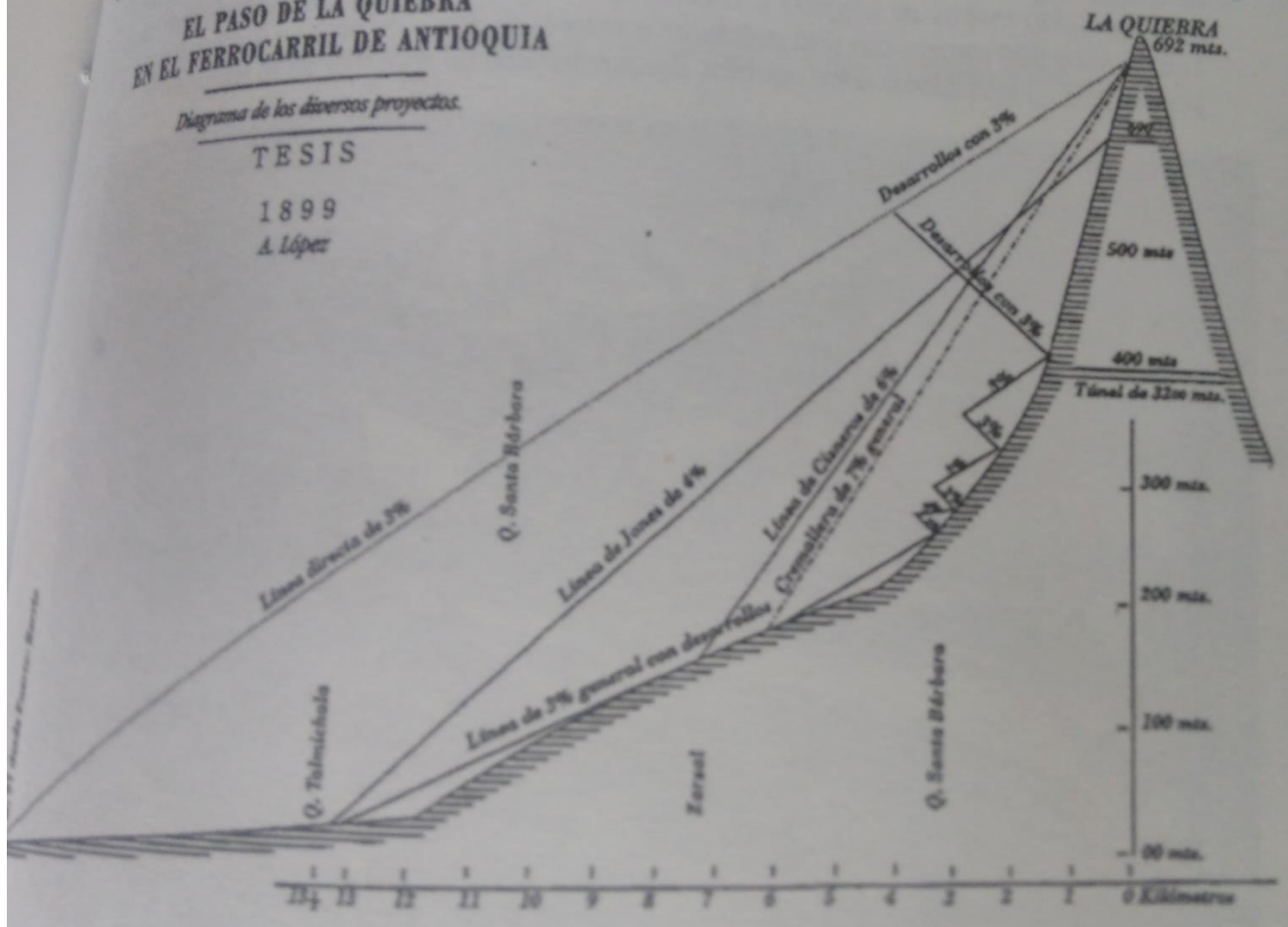


Figura 106. Alejandro López, I.C. Diagrama de los distintos proyectos. 1899.

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

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

En 1899 obtuvo su grado de ingeniero civil un joven que el resto de su vida firmaría como Alejandro López I.C.⁶⁹ Su presidente de tesis fue el profesor Pedro Nel Ospina, quien recomendó la publicación de esta obra donde López narra la historia de los distintos proyectos relativos a La Quebra, analiza los posibles costos de las diferentes alternativas, revisa los aspectos técnicos de los ferrocarriles de adhesión y de cremallera, repasa los progresos en la perforación de túneles que habían hecho posibles los grandes trabajos en Los Alpes, y presenta cuadros comparativos de los diferentes ferrocarriles de cremallera construidos hasta el momento, tanto por el sistema ABT como por el de Reggenbach.

El joven ingeniero concluye que se debe hacer un túnel, pero no el pequeño de Jones, sino uno de 3.200 metros de longitud, a 400 metros de altitud, cota a la cual acceden las carrileras:

La línea de Palmichala, donde principia el ascenso a La Quebra, a Buenavista en el Porce, quedaría así: 10 kilómetros de Palmichala a Santa Bárbara, de una pendiente casi constante de 3%, en seguida 4,5 kilómetros de desarrollos en condiciones relativamente ventajosas; un túnel de 3.200 metros de longitud y, finalmente, 9 kilómetros del lado del Porce (...) de un lado se sube 390 metros, con una pendiente constante de 3%; y del otro, 7 u 8, con la misma pendiente (...) la distancia entre aquellos dos puntos sería de poco más de 26 kilómetros⁷⁰.

Para sustentar la conveniencia del túnel, reconoce:

(...) Se aumentarían los gastos de instalación, consiguiendo en cambio la línea más segura, más sólida y de mejor explotación que pueda obtenerse en La Quebra⁷¹.

El trazado Jones, de acuerdo a la tesis de grado, costaría unos dos millones de pesos, mientras que la solución propuesta por su autor llegaría a 3'647.500 pesos.

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

⁶⁹ Alejandro López (1876-1940) vivió largos años en Inglaterra como cónsul y representante de los ferrocarriles nacionales. Fue un autor respetado e influyente. En Europa escribió sus libros Problemas colombianos (1927), El trabajo (1928), Idearium liberal (1928), El desarrollo de la usura (1933). Fugaz Ministro de Educación (68 días en 1937).

⁷⁰ López Alejandro. Op. cit., p. 37.

⁷¹ Ibídem, p. 34.

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

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

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

Vale la pena observar cómo, 30 años después de la publicación de la tesis de grado que definió la cuestión del túnel, el costo de la obra fue sensiblemente igual al previsto en 1899 por un magnífico estudiante de la Escuela de Minas. Esto nos da idea de la lenta erosión del valor adquisitivo de la moneda durante larguísimos años de relativa estabilidad, como los de principios del siglo XX.

Ojalá en esta obra hubiésemos, hasta ahora, podido registrar muchos ejemplos comparables al de esa laudable firma canadiense.

La longitud de la galería fue de 3.742 metros, y su costo de 3'395.697 dólares, US \$ 251.803 menos que lo previsto por Alejandro López I. C. treinta años atrás.



Figura 108. Túnel de La Quebra. Limón, 1928.

El ferrocarril de Antioquia en 1929

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

Desde 1914, cuando llegó la primera locomotora a Medellín, se hizo más urgente la construcción del túnel de La Quebra, que no se definió hasta cuando se conjugaron, en 1926, la euforia imperante que se sintió con la indemnización americana y el hecho de que el Ferrocarril de Antioquia empezaba a producir rendimientos apreciables, aunque insuficientes para el servicio de su cuantiosa deuda.

Entre 1923 y 1926 el número de pasajeros pasó de 309.607 a 590.924. La carga subió de 108.075 toneladas a 161.489. Las utilidades, de 614.365 a 833.439.

En 1923 el Ferrocarril de Antioquia adquirió el Ferrocarril de Amagá, empresa privada que había construido la línea con eficiencia, austeridad y corrección sorprendentes bajo la gerencia de Camilo C. Restrepo.

A continuación se suscribió un contrato con la firma americana Winston Bros. para la prolongación del ferrocarril hasta Bolombolo⁷².

En Bolombolo, sobre el Cauca, se esperaba empalmar con el Ferrocarril del Pacífico, que ascendía bordeando el Cauca. Al mismo tiempo había empezado la construcción del Ferrocarril de Bolívar, que debía bajar desde Cartagena hasta Bolombolo, para realizar el viejo sueño del ferrocarril entre Ipiales y la costa Caribe.

Sin embargo, este Ferrocarril de Bolívar se quedó para siempre en las goteras de Cartagena cuando se suspendieron todas las obras públicas durante el gobierno de Olaya Herrera.

Comenzado ingenuamente por gobernantes ignorantes. Esquilado por contratistas desalmados. Contratado para ser construido en ocho años, se concluía con una gran obra de ingeniería 57 años después de iniciados los trabajos.

Había nacido sin expectativa seria de carga o pasajeros, pero muchos años más tarde había aparecido milagrosamente el café para llenar sus esmirriados carros.

⁷² Estas operaciones explican las subvenciones otorgadas al Departamento de Antioquia dentro del programa ferroviario de la administración Ospina.

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

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

(...) Pero volviendo al departamento y al ferrocarril, nadie podrá negar que Antioquia abusó de su crédito, agotando su capacidad prestataria y adquiriendo compromisos que seguramente cumplirá pero a costa de grandes sacrificios (...) De allí proviene la situación angustiosa en la que hoy se encuentra (...). Para pagar los millones que hoy debe, tendrá que vivir como el país más pobre, por muchísimos años, suspendiendo las obras públicas (...) economizando en todos los ramos de la administración (...) el Ferrocarril de Antioquia ha costado grandes sacrificios (...) para llevarlo a término sus habitantes han tenido que pagar, durante más de sesenta años, enormes contribuciones indirectas en forma de tarifas tan altas como quizá no se encuentran en otro ferrocarril de Colombia o de otro país cualquiera⁷³.

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

La deuda del Ferrocarril de Antioquia ascendía en ese momento a 24'785.319,72⁷⁴, mientras el total de la deuda externa de la Nación colombiana era de 58'638.000 dólares.

Esa inmensa desproporción se aprecia mejor si consideramos que, para llegar a 2.500 kilómetros de ferrovías, la Nación debía poco más del doble de lo que había costado hacer un ferrocarril de 193 kilómetros en ese departamento.

La cifra anterior nos habla de un costo promedio de 128.000 por kilómetro, cuando por esos días los ferrocarriles nacionales se estaban construyendo a 40.000 dólares por kilómetro, incluyendo material rodante.

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

⁷³ Restrepo Camilo C. Mensaje del Gobernador de Antioquia a la Asamblea Departamental. Medellín; 1928, p. 132.

⁷⁴ Equivalentes a 297'175.970 dólares de 2007.



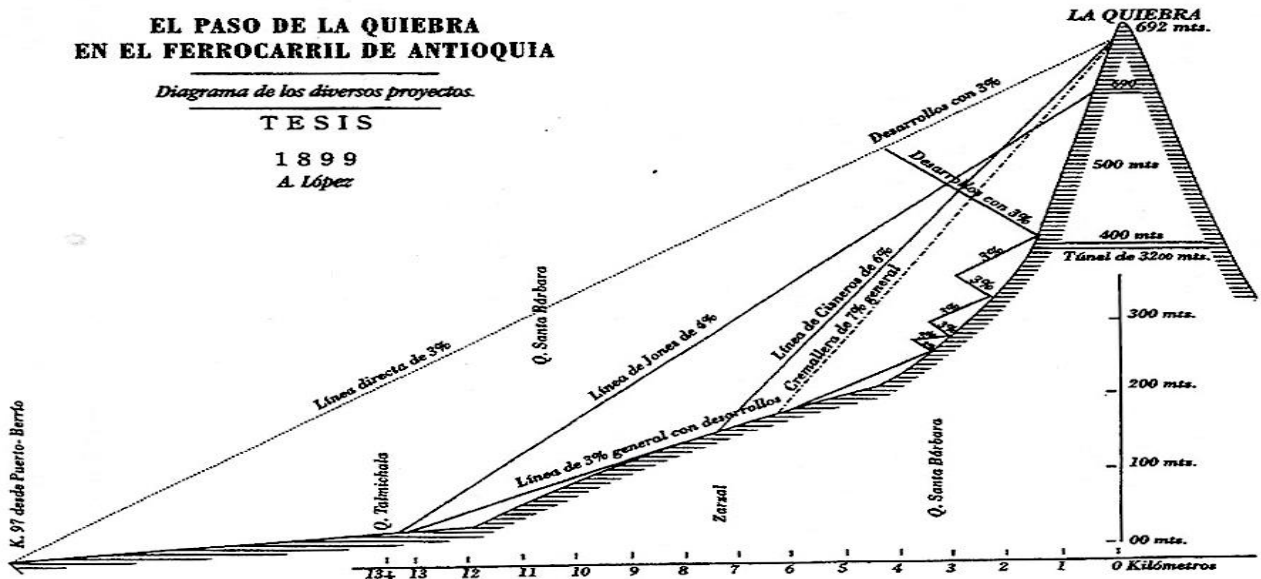
**EL PASO DE LA QUIEBRA
EN EL FERROCARRIL DE ANTIOQUIA**

Diagrama de los diversos proyectos.

TESIS

1899

A. López



Desde 1897 hasta la apertura del Túnel de la Quiebra

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

Desde la rescisión de 1885 y el inicio del gobierno del general Rafael Reyes, en 1904, el Ferrocarril de Antioquia no pasaba de ser una serie de tramos inconexos, por los cuales de vez en cuando circulaban locomotoras desueltas.

En 1904, apenas representa 66 Km. En 1909, cuando termina el quinquenio, alcanza 102 Km.

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

En 1922, la memoria del Ministerio de Obras Públicas, suscrita por Esteban Jaramillo, nos da cuenta de que el Ferrocarril de Antioquia produjo \$ 1'491.400. Como sus gastos fueron apenas de \$ 606.365, su utilidad alcanzó a \$ 885.074, apreciable resultado que desde luego se invirtió en la mejora de la empresa. Ese año movilizó 1'582.764 pasajeros, 69.751 animales y 81.498 toneladas de carga, cifras que realmente significan 4.336 pasajeros/día y 223 ton/día de carga.

Esa boyante situación del Ferrocarril de Antioquia, que contrasta con la lamentable de los demás ferrocarriles de esa época explica que de los \$ 23.3 millones invertidos en ferrocarriles por la administración de Pedronel Ospina entre 1922 y 1926, el nuestro solo recibió \$ 99.000.

Imágenes de la vida cotidiana en las estaciones del ferrocarril de Antioquia

Por: Rodrigo Campuzano Cuartas y Daniel Acevedo Arango

Introducción

El ferrocarril fue un adelanto del ingenio humano de grandes proporciones. Ocurrió en Inglaterra ya hace siglos y su difusión aconteció en el siglo XIX al unísono del proceso de industrialización en Europa y los Estados Unidos. Ambos hechos históricos fueron incontenibles y ocasionaron grandes efectos en muchos sentidos: crecimiento económico de determinados países y distanciamiento de su desarrollo respecto a muchos otros donde no fue la industria el factor de su dinamismo, la especialización de estos en la producción de materias primas y alimentos, la expansión política mundial de los países que se industrializaban, cambios culturales contundentes en la forma de vida de las personas, revolución en las comunicaciones terrestres, entre los aspectos más visibles.¹ La energía del vapor era la fuerza que revolucionaba el transporte terrestre que unió lugares a grandes distancias y redujo los tiempos de los viajes de manera sustancial. El efecto emocional de quienes nunca antes conocían el ferrocarril al empezar su uso, fue una impresión totalmente sorprendente y equivalió a la sorpresa y admiración de la invención del telégrafo, el teléfono, la grabación de la voz, el cine, la luz eléctrica.

He aquí por constancia, a mediados del siglo XIX, la consecuencia del momento inicial en que entró a operar el ferrocarril de Panamá en el contexto del aliciente de facilitar el acceso a la costa occidental de los Estados Unidos, donde la fiebre del descubrimiento de grandes riquezas auríferas ocasionó una gran movilización masiva a través del Oeste norteamericano. Así fue expuesto por el general colombiano Joaquín Posada Gutiérrez, expectante ante el desplazamiento humano presente en el Istmo de ese entonces:

Millares de hombres de los Estados Unidos, de Europa, de Chile, del Perú y de Haití, de Jamaica, de Curazao, de estas nuestra provincias litorales, de todas partes, en fin, se

¹ Escribió el historiador inglés Eric Hobsbawm en la introducción a su prestigiosa obra *La era del capitalismo*: “El drama más obvio de este período se hallaba en lo económico y lo tecnológico: el hierro, extendiéndose en millones de toneladas por todo el mundo, serpenteaba como raíles de ferrocarril a través de los continentes.” Páginas después suministró esta información sin indicar su procedencia: (...) en 1875 el mundo contaba con sesenta y dos mil locomotoras, ciento doce mil vagones y casi medio millón de vagones de mercancías, cuya capacidad de transporte, según cálculos adecuados, era de 1.371 millones de pasajeros y 715 millones de toneladas de mercancías (...) (Hobsbawm, 1977, tomo I, 9 y 83).

lanzaron sobre la garganta del istmo i la inundaron; unos buscando un pasaje para la nueva tierra de promisión, otros estableciéndose en el país con diferentes especulaciones honrosas (sic) i útiles; i un gran número de todos colores i lenguas, yendo sólo a medrar lanzándose a los actos más infames i criminales (Posada Gutiérrez, 1857, 3).

Si la anterior situación había causado el Istmo el trazado de la línea férrea panameña, en el resto del país neogranadino sus dirigentes asumieron las noticias como una nueva oportunidad y también con una gran expectativa. ¿Acaso con tan sensacional adelanto técnico a pesar la magnitud de su costo y de las características de la geografía diferentes como era el tren no se podría implantar en el resto del país? ¿Cómo hacerlo si el gobierno carecía de dinero suficiente? ¿trazadas las líneas férreas y adquiridos los trenes sería suficiente su producto económico para resarcir el endeudamiento causado? ¿En resumen, por ser la Nueva Granada una república pobre, endeudada internacional y nacionalmente, debía continuar siéndolo; continuar estando signada por un destino de precariedad y estar al margen del crecimiento de los países más tecnificados del mundo?

Sin duda, a mediados del siglo XIX el tren y su vía férrea era la expresión de la máxima la creatividad del ingenio humano, tanto para las mentalidades que habitaban el mundo del desarrollo industrial como quizás más lo fue, para los residentes en los países periféricos en donde se anhelaba implantar su furor comunicativo. Alabar su capacidad transformadora sobre los espacios recorridos y su fuerza imponente para la movilidad en grandes cantidades de mercancías, materias primas, maquinarias, animales y demás cargas debió ser usual. Él, el tren, simbolizaba por sí solo el progreso y la capacidad que por primera vez existía en la vida, de las comunicaciones terrestres para transportar de forma masiva a las personas.

Sin embargo, en Antioquia en particular, dos percepciones sobre el reto de construir su ferrocarril fueron expuestas, ya cuando habían transcurridos algunos años de su inicio se comenzaron a vivir las implicaciones adversas; con las opiniones de los optimistas, mayoritaria, y de los opositores. Un articulista del periódico *La Tribuna*, editado en Medellín hacia 1880, ejemplifica las opiniones positivas:

De mucho tiempo atrás los hombres industriosos, aquellos que se ocupan seriamente con la suerte futura del Estado, han tenido fijas sus miradas en esta obra (la del ferrocarril), cuya ejecución tendría el efecto de un golpe dado sobre esta tierra con una vara mágica. Brotarían como por ensalmo nuevas industrias, el espíritu laborioso y emprendedor del antioqueño encontraría ancho campo en que ejercitarse, el comercio tomaría mayor vuelo, el bienestar se haría general y con éste la paz tendría un elemento poderoso de estabilidad (Citado en: *Ferrocarril de Antioquia, 1880*).”

Al párrafo de la cita siguió otro más corto donde quien lo escribió indicaba que hacía seis años se había iniciado la construcción y consumido “ingentes sumas de dinero”. Su cuestionamiento era contra los optimistas que habían apoyado el inicio de los trabajos al creer que en un mediano plazo se lograría que, en el momento menos pensado, el tren podría “asomar las narices en este valle y dar en él sus resoplidos civilizadores.”. Ya no existía la unanimidad de pareceres a favor de Francisco Javier Cisneros y la empresa ferroviaria. En el periódico *La tribuna* hubo señalamientos escépticos sobre la situación y la perspectiva ferroviaria antioqueña que por supuesto generó contraargumentos e incluso el mismo Cisneros durante los años de estadía antes de que por común acuerdo se produjera la cancelación de sus servicios.

Por supuesto la creatividad literaria estuvo presente en asumir el tren como símbolo y referente de sensibilidades. Algunos de los sentimientos presentes fueron el amor y la melancolía, un afecto profundo por una materialidad, la posesión del tren, y una tristeza por su evolución y pérdida. Una muestra es el siguiente artículo de prensa publicado en 1910 en el periódico editado en Bogotá por Ismael Enrique Arciniegas *El Nuevo Tiempo Literario*. El texto con que inició el número 11 del periódico se tituló *El Maquinista* y su autor fue Carlos Paz García. Allí se narró el amor de este operario por su tren, un hombre casado a quien su mujer había abandonado, dejándolo a cargo de dos hijos. Años antes había comenzado su aprendizaje siendo *fogonero*. He aquí su comienzo:

Se entregaba con amor al cuidado de su locomotora. El tocado matinal del monstruo de hierro lo absorbía gratamente, era para él más que una obligación. Con delectaciones de enamorado ponía sus manos en la poderosa máquina; ante ella vivía intensamente, sentíase dueño de cariño y orgullo. Era buena, era dócil era potente; bestia benévola cuyos alientos titánicos estaban a sus órdenes y eran dulces y rítmicos bajo su mano.

La obsesiva concepción del *Maquinista* por tren lo obnubilaba, compensaba su viudez y hacía que su existencia fuese estable. Pero el drama llegó cuando de un momento a otro supo de improviso que *La Negra*, el nombre que le había dado, saldría de servicio remplazada por otro tren más moderno. Era vieja y sería fraccionada en piezas de repuesto, novedad que transformó su animo de una inmensa tristeza a la rabia y el desespero porque “Dentro de poco, aquel organismo vigoroso, no quedarían sino miembros dispersos.” Sucedería una “mutilación” que era para él, “un suplicio tremendo aplicado a un ser vivo.” Para despedirse de su amor, “Cada más silencioso, cada vez más ensimismado, se pasaba horas y horas al

lado de la máquina.” La encrucijada transformó su comportamiento al pasar de un operario que cuidaba su presencia personal, para estar acorde a su bella máquina, a otro que “cargaba el traje manchado y no usaba la gorra galoneada; iba con la cabeza descubierta, mostraba el negro pelo en desorden”.

Cuando le llegó la nueva máquina provista de modernidad imponente la vio horrible y le despertó odio. En la noche anterior, acarició su vieja compañera para despedirse y concibió un acto de venganza: inicio el viaje arrastrando varios vagones de pasajeros y “de pronto (...) dio velocidad a la máquina aumentándola cada vez más. Rugió ferozmente el vapor acompañando ronco la gran armonía salvaje.” El final fue previsible al ocurrir un gran desastre cuando el tren se precipitó vertiginoso por un barranco, con una impresionante mortandad, incluyendo, desde luego, al maquinista (Paz García, 1910, 161-164).

¿Qué interpretaciones puede dársele a la singular historia anterior? Para su creador, un desconocido en los medios literarios Carlos Paz García, el tren figuró como un objeto provisto de la capacidad de despertar una gran sensibilidad por parte de quien estaba destinado a operarlo. El apego enfermizo generado en el maquinista, debió tener relación con la manera que hacia 1910 en los medios sociales del país existía hacia la valoración del tren como el medio de transporte que, por su capacidad de servir a toda la población para su movilidad, determinaría el progreso general en todas las regiones.

Las estaciones férreas

Las estaciones de los trenes son lugares esenciales en este medio de transporte; sí no existieran casi que ellos no tendrían sentido o al menos cumplirían un servicio limitado al tenerse que tomar en un lugar de partida y uno final de llegada. Podía quedar por fuera un largo recorrido donde había poblados, zonas con una determinada producción económica, desligadas de su servicio. En efecto, la función de movilizar a las personas y las cargas en los sitios intermedios no se cumpliría. Al contrario de ello, en todos los países, construir una línea férrea requirió estar dotada de un número apreciable de estaciones; con el tiempo, unas más que otras, variaron su actividad según fueran su ubicación respecto a las poblaciones que cruzaban las rutas.

Un patrón de comportamiento impuso los itinerarios de los trenes: hubo los momentos de congestión cuando arribaban y partían y los momentos de letargo cuando estaba ausente. De esta forma reunía pasajeros que llegaban con sus equipajes, a sus alrededores vendedores de diferente índole, vehículos en que llevar sus enseres y ellos desplazarse, arrieros, perros callejeros, bulteadores y empleados de la empresa. Los horarios lo determinaban todo: en momentos de calma permanecían muy pocas personas, el responsable de la estación, algún policía y otros tantos vendedores y no faltaban los viajeros ignorantes de los horarios o conociéndolos, dispuestos a esperar el arribo de un tren.

El caso del nacimiento de la estación que se describirá a continuación, ilustra la escena con frecuencia ocurrida en las muchas otras que fueron surgiendo paso a paso, según el ritmo de avance del proceso constructivo de la carrilera. Lo que se afirma es que en una más en otras menos, en cada una se reprodujo una serie de comportamientos y circunstancias que contuvieron un esquema emocional colectivo, político, social, cultural y técnico. Este cúmulo de sentimientos remiten a una sensibilidad específica, la que correspondió al largo proceso constructivo, podían aparecer la alegría, el optimismo, el orgullo, la esperanza, la admiración, la expectativa y la exaltación. Obedecieron a unas determinadas condiciones que transcurrían en Antioquia cuando experimentó una fase trascendente del curso de su modernización.

El 7 de agosto de 1907 fue concluida la construcción del trayecto Monos-Caracolí y, al mismo tiempo, se inauguró tanto el nuevo trayecto como la nueva estación. Los kilómetros que se añadían a los construidos eran siete y el acto a cumplirse era técnico y ceremonial puesto que se entregaba oficialmente un trabajo y se celebraba un logro anhelado. En ese día, a mediados de la mañana, se reunió la Junta Directiva de la empresa en la estación de Monos para movilizarse por los nuevos rieles e inaugurar, junto con otras varias personalidades públicas, la estación Caracolí.

A Monos había llegado cinco trenes y el Ingeniero jefe dispuso que arrancaran hacia la nueva estación. Partió adelante la número 7 que enarbolaba la bandera de Colombia y arrastraba cinco vagones de carga y dos de pasajeros. Los viajeros era la Junta Directiva, los funcionarios del ferrocarril, trabajadores y personas particulares; siguieron los trenes 4, 5, 6 y 2 con más trabajadores del ferrocarril y particulares que residían a los lados de la vía. El viaje protocolario duró media hora y debieron ser intensas las alegrías, los comentarios,

quizás apareció el consumo de licor y, con seguridad, los sonidos reiterados de los pitos de los trenes; a lado y lado de la vía otras personas disfrutaban con el paso del ferrocarril, saludaban y recibían respuestas de los viajeros.

Los actos en Caracolí fueron populosos a pesar de ser un lugar precario, al reunir los pasajeros y quienes los esperaban. El día era especial por ser el 7 de agosto, aniversario de la Batalla de Boyacá. Todo comenzó con una acción de gracias religiosa efectuada por medio de una misa que tuvo lugar en la nueva bodega de la estación debidamente adaptada, seguida de detonaciones de dinamita y bendición de la locomotora número 6 y de los rieles nuevos. De parte de la Junta Directiva se delegó su discurso al coronel Luís F Gómez quien no hacia parte de ella, pero logró con su mensaje emotivo tener un buen desempeño y en respuesta hubo otro discurso pronunciado por el Administrador del ferrocarril, coronel Jesús M. Arias.

La voz entonada de Gómez se refirió a tres exaltaciones: la conmemoración de la Independencia, los personajes a quienes consideró merecían citarse en el adelanto de la empresa ferroviaria y a sus trabajadores rasos. En esta apología muestra sus palabras emotivas:

Obreros del ferrocarril: vosotros merecéis mis aplausos. Esta solemnidad más que de otros es vuestra. Como vosotros yo también he dejado algunas gotas de sudor de mi frente sobre la banca y sobre los rieles; yo os he visto venir del corazón de vuestras montañas enérgicos, vigorosos, resueltos a luchar con los climas deletéreos y con las penalidades de un trabajo ímprobo, en busca de comodidades para vuestras familias. Muchos de vuestros compañeros han sucumbido en la tarea; no sentirán más el aire fresco de vuestras cordilleras, ni el bullicioso rumor de los torrentes que bajan de la sierra, ni entonaran la cadenciosa trova que recrea nuestros campos y disipa las fatigas del trabajo; sucumbieron sí, pero sucumbieron cumpliendo con su deber y...sabedlo, no hay más envidiable suerte que la de aquellos de quienes tal elogio puede decirse. _ Pueblo antioqueño, "titan laborador" que llamó el poeta: este ferrocarril será vuestra redención industrial; los campos que recorre y alegra con su ruidoso silbato surgen como por encanto a una vida nueva: allí la abundancia, allí la felicidad.

La presencia del gobernador en el acto no podía quedar afuera de las adulaciones, tanto para el orador como para la Junta del ferrocarril: "La honorable Junta Directiva daría por mal desempeño (...) si omitiera el tributaros aquí, (...) el homenaje de respeto y admiración que vuestras virtudes y vuestras dotes administrativas le inspiran ..." etc., etc.

El turno discursivo de quien tenía la responsabilidad del manejo administrativo del ferrocarril no fue tan rimbombante, pero igualmente laudatorio. Sus temas fluyeron en dirección a alabar a la Junta Directiva y su orador, a reconocer que los esfuerzos y trabajos hasta ese día realizados eran ingentes, a valorar el ferrocarril como obra grandiosa, a los antioqueños como pueblo trabajador, a destacar las dificultades que presentaba el territorio, a los gestores de su empresa y en él, para finalizar, al gobernador.

Tan efusivo ceremonial tuvo un componente adicional indispensable; el visto bueno técnico seguido de la aprobación oficial.² Por último, “Se dictaron las disposiciones indispensables para la organización del tráfico y apertura de la nueva estación, que se dispuso llevara el nombre de *Caracolí*.”

Por supuesto, lograrse una estación más fue para el gobernador una satisfacción meritoria. El éxito alcanzado, consideró debía darse a conocer ampliamente por ser un paso hacia el progreso. Primero, fue necesario difundirlo ante las altas esferas del gobierno nacional, bajo la consideración de haber apoyado al ferrocarril, expresarle agradecimiento por ser parte económica de la empresa y preocuparse por la modernización del transporte en el país.³ Segundo, en el contexto del departamento respecto a integrantes principales de su gobierno. Tercero, a personas particulares reconocidas y relacionadas con la marcha del ferrocarril. Cuarto, a integrantes de la Junta Directiva principal de la empresa diferente a la que asistió a la inauguración. Quinto, y último, al Obispo de Medellín y a nueve directores de periódicos y revistas antioqueñas.⁴

La circunstancia en la que se encontraba la empresa desde el punto de vista de su solidez era relativa. Tenía tras de sí la incierta labor de Francisco Javier Cisneros con sus sucesivas

² Las acciones fueron estas: El “Ingeniero Ayudante Principal” escribió al “Administrador de la Empresa” un corto oficio diciendo que desde el 7 de agosto de 1897 quedaba “establecida como línea principal la que en el último apartadero que hay antes de llegar al puente de hierro de Monos toma hacia la izquierda y llega a Caracolí”. En otro oficio al Ministro de Hacienda, el ingeniero representante del gobierno nacional lo notificó haber recibido en su representación a satisfacción el tramo construido, “por encontrarse en las condiciones técnicas indispensables”.

³ Los telegramas informativos del gobernador llegaron al presidente Miguel Antonio Caro y a sus ministros de gobierno y Hacienda. Otros dos fueron para el Inspector General de los Ferrocarriles y para el de telégrafos. A este último le solicitó trasladar lo antes posible para el debido funcionamiento de los trenes, la oficina de telégrafos de la estación de Monos a la de Caracolí.

⁴ Los medios de comunicación notificados fueron: El fonógrafo, la opinión, El Nacional, Las Novedades, El Espectador, La poliantea, El Aviso, El Recopilador y Revista de Farmacia.

renegociaciones contractuales hasta llegarse, en 1885, a la liquidación de su contrato. Habían seguido las experiencias de nuevos contratistas que tampoco marcharon. No habían faltado las interferencias de las guerras. Otra dificultad eran los propios limitantes técnicos y económicos ante el exigente desafío de la construcción en un territorio difícil. En resumen, el comportamiento del mandatario antioqueño fomentó una opinión oficial y pública favorable hacia la empresa del ferrocarril y a un proceder institucional informativo de la intercomunicación entre funcionarios.

Las Estaciones del tren dibujadas

Hoy día el antiguo arte de pintar con plumillas le ha servido a Aníbal Arcila para dejar unos bellos testimonios de su concepción sobre cómo fueron las estaciones del ferrocarril de Antioquia. No se está ante la materialidad de ellas sino ante la visión de un artista contemporáneo a nosotros. Las convenciones que utiliza se refieren a la añoranza de nuestro presente que valora el ferrocarril de Antioquia como una de las grandes obras que mediante el esfuerzo de su pueblo alcanzó a concluirse y puesta a su servicio, pero por complejas circunstancias se perdió y hoy en día se requiere de nuevo. Arcila al pintar buscó que los antioqueños se apropiaran del valor simbólico de las casi desaparecidas estaciones del ferrocarril, considerando que su valor patrimonial fundamental. En efecto muchas de estas deterioradas edificaciones representan una época económica de una Antioquia pujante, propiciada en gran medida, por haber superado el gran obstáculo histórico de sus comunicaciones con el río Magdalena y a través de él con el país y el exterior.

Acorde con lo anterior, en la página de facebook del artista, define su obra de esta manera:

30 plumillas que ilustran las estaciones del llamado Ferrocarril de Amagá y las últimas del Ferrocarril de Antioquia, de Bello a Medellín. En ellas se resaltan las pesquisas obtenidas durante once años dedicados por el autor para encontrar vestigios de este proyecto, como homenaje a aquellos que con su criterio visionario con el sudor de sus faenas dieron vida a esta obra y abrieron horizontes más allá de la espesura de nuestras montañas.

Las pinturas a plumilla asumidas como fuentes de información para la estudiar el pasado, son un documento iconográfico que puede ser objeto de una diversidad de lecturas. Y lo son porque el diccionario de la Real Academia de la Lengua define este término como: “Conjunto

de imágenes, retratos o representaciones plásticas, especialmente de un mismo tema o con características comunes”. Es decir, es una variedad de expresiones visuales en torno a un objeto común: el lugar de llegada del tren a un sitio. Apropiarse de ellas, depende del interés y la capacidad interpretativa de quien la mire. El historiador Peter Burke sugiere al leer la imagen detenerse “entre líneas” o sea en los detalles de la imagen y a su vez en sus “ausencias”, es decir, en las omisiones que pueden ser significativas.

Primero nos referiremos al conjunto de la obra pictórica del artista Aníbal Arcila, para exponer unos rasgos globales que la caracterizan: grandes edificaciones alargadas de un estilo sencillo y tradicional generalmente provistas de varios locales de construcciones generalmente uniformes. La única estación que rompió con este modelo fue la estación de Medellín, llamada antes Estación de Guayaquil, que según José María Bravo Betancur “seguía el modelo de un famoso palacio de París, el *Petite Palais*, de estilo renacimiento francés, construido entre 1897 y 1900 según el diseño de Charles Girault” (Bravo Betancur, 1993, p.111). La ciudad y el ferrocarril merecían una gran edificación y esa fue la idea que primó.

El entorno de las otras estaciones, las cuales aparecen en las plumillas, es natural. Hay poca presencia de público expectante. Hay limpieza, hay orden, hay tranquilidad. Las edificaciones suelen ser largas, a la orilla de una carrilera, con un prolongado corredor de espera, que da acceso al interior de la estación a través de varias puertas. La arquitectura es tradicional y el diseño es semejante en todas: zocalos pintados, con un techo de teja de barro sostenido por una serie de columnas de madera a lo largo del corredor. Sumado a ello, numerosas ventanas, una de las cuales solía ser la taquilla.

Es la narración de una cotidianidad antes de presentarse la llegada del tren o ya habiendo partido. Como ejemplo la siguiente imagen de la estación Porcecito, situada entre la de Botero y Santiago, construida aproximadamente en la segunda década del siglo XX:



Estación Porcecito

Con el objeto de realizar una mirada más puntual del conjunto de la obra pictórica del artista se han seleccionado las siguiente plumillas: Bello, Botero, Acevedo, Machado y Efe Gómez.

Estación Bello



La estación Bello se construye en el año 1913 y, un año después el tren pudo llegar a Medellín como punto terminal de la división Porce y Nus. Bello era uno de esos puntos nodales de salida del Valle del Aburrá hacia la ruta que llegaba hasta Puerto Berrio. Muy cerca estaban

los talleres del ferrocarril. Era el lugar preciso para ubicarlos por ofrecer una gran espacialidad y, al mismo tiempo, se encontraba inserto aún en el Valle del Aburrá, muy cerca de la capital.

La ilustración de Arcila sobre la estación bellanita muestra una modesta edificación con techo de teja. Está presente la campana que anunciaba la llegada del tren y algunos pasajeros que se disponen a abordar aquella enorme y extensa máquina humeante para llevarlos a su destino lejano. La bandera roja advierte, a los pasajeros, el peligro de cruzar la vía en esos momentos. Y cada uno de los personajes que desfilan por la estación tienen su equipaje listo: maletas, valijas, paquetes, canastas y cajas. La mayoría son hombres, sólo existe una mujer en un total de nueve. A la izquierda, en la taquilla, una gran ventana protegida por barrotes, un pasajero apresurado compra un boleto. La estación tiene un de uniforme, puede ser un trabajador del ferrocarril o un guardia de estación, que inactivo se recuesta en el poste, indicando la monotonía de su labor de vigilante. La vestimenta difiere e indica distintos niveles económicos. La más humilde es la mujer quien porta sobre su cabeza una canasta; parece ser una vendedora que vende comestibles. La escena es el arribo del tren, lo indica su ingreso a la estación y el humo que expele su chimenea, poco a poco frena y se va deteniendo. Este arribo contrasta con la escasa presencia de pasajeros, lo que corresponde con ser un pequeño poblado donde recién estaba naciendo la industria textil antioqueña.

Es la cotidianidad de una estación, de un viaje, de la preparación para desplazarse a través de las montañas. También la plumilla muestra aún ese estado intermedio entre lo urbano y lo rural, mediante el contraste de las edificaciones a la izquierda y la vegetación natural que se extiende a la derecha.

Estación Acevedo



El artista no tuvo registros fotográficos en que basarse para elaborar su plumilla en esta estación y debió basarse en algunos informantes y en su imaginación. La plumilla muestra una actividad diferente a todas las estaciones; está asociada al transporte de ganado por el ferrocarril que procedía del Magdalena Medio y que, a mediados del siglo XX, se descargaba en la feria de ganados de la ciudad. Allí quedaba el matadero y el mercado mayorista y minorista de la carne que terminaba en las carnicerías de la ciudad. Esta actividad movilizaba miles de cabezas de ganado (Ospina, 1948), origen de la carne consumida en el mercado de Medellín y de otros poblados aledaños.

La escena muestra el descargue de los vacunos, transportados apretujadamente en vagones especiales, después de su largo viaje. No hay vagones para pasajeros. El lugar no es propiamente una estación, es un punto de evacuación de una carga, provisto de un corral próximo a la carrilera y una edificación de ladrillo con techo de madera, posiblemente una rústica bodega.

La imagen tiene un trasfondo importante que consiste en el cambio trascendental que produjo la construcción del tren respecto al transporte del ganado desde los lugares de producción a la ciudad de consumo. Es decir, el nuevo medio de transporte revolucionó el tiempo y los costos, reduciéndolos sustancialmente, puesto que antes el ganado venía por sus propios medios. Por último, la plumilla presenta una cierta incompatibilidad con la época; consiste en haberse dibujado un entorno muy rural en el descargue de las reses, cuando a mediados del siglo XX la feria ganadera ya estaba casi absorbida por el poblamiento del Valle del Aburrá.

Estación Machado



Aníbal Arcila describió esta plumilla de la siguiente manera: “ubicada en el sector de Niquía en memoria de Juan Machado, heroico maquinista que murió en el accidente de marengo, quien permaneció en su puesto, al no poder contener la máquina por aceite causado por millones de cuerpos molidos de langostas que estaban sobre los rieles”. (Arcila Estrada, sin fecha y página). Efectivamente, en homenaje a este maquinista se bautizó esta estación y ubicada a poca distancia de la de Bello.

Concentrada la mirada en la imagen sus componentes son: una chimenea tal vez en exceso humeante, indicando la llegada del tren a un lugar casi deshabitado. Están presentes un hombre de sombrero que al parecer es un músico porque carga un instrumento de cuerda, probablemente una guitarra, puede ser para el artista un referente de alguien que aprovecha sus viajes para obtener algún dinero en los vagones o simplemente un artista nómada que se dirige a tocar en algún teatro lejano. Luego hay un hombre bien vestido, con sombrero y abrigo, elegante, un transeúnte que probablemente viajará en primera clase por un costo mayor. A diferencia de otro sujeto, que al parecer es un peón porque anda descalzo, tiene un sombrero roído y su vestimenta es humilde. Además, su equipaje consiste en un pequeño fardo, al parecer de cabuya, sucio y viejo. Este pasajero viajará en tercera clase. Además de los tres habitantes de este solitario lugar encontramos un flaco y desgarrado perro que hambriento busca restos de comida, por si acaso existen o algún pasajero se conduele.

El edificio de la estación no es grande y su fisonomía arquitectónica es la tradicional de todas las demás. Tiene un zocalo pintado de rojo que llega a la mitad de la pared y le da vida alegre a la edificación. El techo es en teja tradicional de barro y el espacio es limpio como en todas las demás estaciones. La estación tiene tres puertas que probablemente dan acceso a un salón de espera y a las oficinas del jefe de estación y la taquilla.

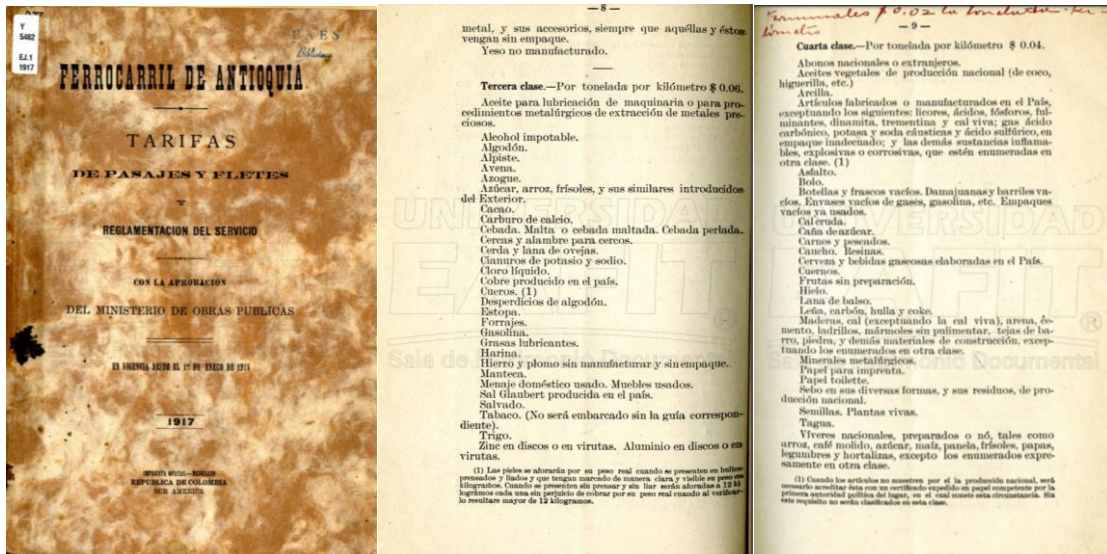
Estación Botero



La estación Botero debe su nombre al guarceño Fabriciano Botero, Ingeniero Jefe y Gerente de la Empresa, uno de los sucesores de Cisneros. Del ingeniero antioqueño formado en los Estados Unidos, se decía que era un matemático talentoso y que su visión permitió la consolidación de la fase final de la construcción de la división del Nus.

Al hacer una lectura detallada de la imagen lo primero que aparece a la izquierda es una mula, con su respectiva enjalma y costales. Es un acierto del pintor su inclusión puesto que la mula era un medio fundamental de transporte de carga significativo que alimentaba las paradas del tren. Existían empresarios de arriería en las estaciones que por un flete llevaban valiosas mercancías de un lado a otro. Téngase presente que en esta época fue el despertar de la economía cafetera y sus cosechas eran transportadas a través de las recuas de mula para embarcar en los vagones de los trenes con destino al exterior. El binomio tren-mula se complementó perfectamente, el tren introducía y sacaba, pero la mula recibía de él y llevaba a su destino cantidades inmensas de productos. Esta gran multiplicidad se puede apreciar en

el siguiente documento: Ferrocarril de Antioquia. Tarifas de pasajes y fletes y reglamentación del servicio con aprobación del Ministerio de Obras Públicas (1917).



Tipos de cargas del ferrocarril (Ferrocarril de Antioquia, 1917)

En el corredor aparecen cuatro personajes, llama la atención la presencia de un niño. Se deduce que el hombre cercano puede ser su padre. El niño probablemente este cansado de esperar la llegada del tren y permanece algo ansioso por su arribo. El padre deja que el niño se distraiga. De nuevo la naturaleza es una fuerza estética importante que domina el paisaje, al fondo las imponentes montañas y una palma de cera que es movida por el viento.

Aunque la arquitectura es similar a las de otras estaciones, en esta el uso de la caña como material de construcción es importante. Cubre todo un costado y se difunde por las ventanas. Como siempre la escena está casi despoblada tendiendo a presentar la imagen del largo letargo en el cual el tren está ausente. La edificación tiene un matiz grisáceo que contrasta con la expresividad pictórica de las otras estaciones.

Conclusiones

Las plumillas del integrante de la Academia Antioqueña de Historia y artista Aníbal Arcila Estrada han permitido conservar la imagen histórica de uno de los bienes patrimoniales más importantes del departamento y de Colombia: sus estaciones de Ferrocarril. Su intención fue representar la arquitectura, los espacios y la cotidianidad de numerosos sitios, puntos de

arribo y partida de los trenes en su largo recorrido. Pasajeros, animales, edificaciones, árboles, montañas y trenes, pasaron por la pluma del sensible artista.

Son obras de arte poco conocidas en verdad, a pesar de su belleza, su realismo y su técnica especial. Conjugan la fidelidad y la inspiración hacia los objetos representados. Son para la historia una fuente de información que aquí se ha querido leer, describiendo su contenido fundamentalmente. Quisimos preceder su presentación reconociendo la importancia cultural del Ferrocarril en el contexto de su efervescencia. Incluimos el tema de la inauguración de las estaciones para mostrar actos públicos reiterados en los cuales se produjo la conjugación de un conjunto de valores emocionales y simbólicos.

En el trasfondo de las numerosas estaciones quedan las dinámicas de sus propias historias, es decir la vida que en ella se desarrolló, a consecuencia de sus apariciones. Se abre un campo interesante de exploración histórica que queda pendiente y que no está desligado a la historia local de muchos pueblos.

Bibliografía

Arcila Estrada, Aníbal (sin fecha). *Postales de plumillas de las estaciones del Ferrocarril de Antioquia*.

Arcila Estrada, Aníbal (sin fecha). “Estaciones del tren Medellín-Puerto Berrío”. (Inédito)

Bravo Betancur, José María (1993). *Monografía sobre el Ferrocarril de Antioquia*.

Medellín: Autores Antioqueños-Gobernación de Antioquia.

Gobernación de Antioquia (1917). Ferrocarril de Antioquia. Tarifas de pasajes y fletes y reglamentación del servicio con aprobación del Ministerio de Obras Públicas. Medellín: Imprenta oficial.

Hobsbawm, E. (1977) *La era del capitalismo*, tomo I, Barcelona, Ediciones Guadarrama.

Memoria sobre la construcción de un ferrocarril de Puerto Berrío a Barbosa (Estado de Antioquia) (1880). Medellín.

Ospina C. Ignacio. *Ferrocarril de Antioquia. Informe de 1948*. Medellín: Imprenta Departamental

Paz García, C. (1910). El Maquinista. *El Nuevo Tiempo Literario*, Bogotá, IX, 11)

Posada Gutiérrez (1857). El ferrocarril de Panamá. Cartagena, Imprenta de Ruiz e Hijo.

Impacto económico y cultural por la llegada del Ferrocarril de Antioquia, a Bolombolo

Gracias al *Centro Histórico de Bello*, a la *Academia Antioqueña de Historia*, y el *Municipio de Bello*, por la invitación a este importante encuentro sobre el **Ferrocarril de Antioquia, y los talleres ferroviarios de Bello**, un hito trascendental en la historia de nuestro departamento.

Esta breve ponencia es a título personal. Y trata de la incidencia que tuvo en Ciudad Bolívar, mi tierra, la llegada del Ferrocarril de Antioquia a Bolombolo, en 1928.

Para dimensionar el efecto que en la vida económica y social del municipio tuvo la llegada del ferrocarril a dicho lugar, recordemos primero el camino que recorrieron los colonos fundadores, a quienes les fueron adjudicadas las tierras en 1852.

Ellos llegaron por el camino que comunicaba en ese tiempo a Medellín con Amagá y Titiribí. De aquí bajaron al río Cauca, que cruzaron en una barca cautiva, para subir al alto de Comiá (Concordia). De este punto salieron hacia el cañón del río Quebradona, hoy Bolívar, límite del Estado de Antioquia con el del Cauca, en donde fundaron el pueblo, en 1861.

Hacia finales del siglo XIX el camino para comunicarse con Medellín era: Bolívar, Salgar, Bolombolo, en donde se atravesaba el río Cauca en una barca cautiva, para continuar hasta Amagá por el cañón de la quebrada Sinifaná, por donde se trazaría después la vía férrea.

En 1890 el gobierno de Antioquia empezó a considerar la construcción de un ferrocarril, “a lo largo del valle de Aburrá, hasta los nacimientos del río Medellín, en el municipio de Caldas”. Tres años después, las firmas comerciales de Ospina Hermanos, y la Sociedad Minera del Zancudo, entraron a pujar por ese proyecto, argumentando que “la numerosa población del suroeste antioqueño, su fértil suelo, la ganadería, la moderna minería del carbón y metales preciosos y las expectativas de colonización del Chocó eran motivos suficientes para construir el patriótico proyecto del ferrocarril”.¹

Como no es el propósito de esta ponencia adentrarse en las consideraciones pormenorizadas del origen y posterior desaparición del Ferrocarril de Amagá, citemos solo, de manera puntual, la cronología de sus avances.

La sociedad, para construir la vía férrea al río Cauca, se constituyó en 1907. Los primeros kilómetros llegaron al municipio de Caldas en 1911. Tres años después a Amagá, en el “*Alto de la paja*”, en donde el proyecto quedó suspendido por diez años. Luego se reinició, y llegó a Camilocé en 1924. Cuatro años después, la vía llegó a la orilla derecha del río Cauca, en Bolombolo.

¹ El Ferrocarril de Antioquia. Desarrollo de la ingeniería antioqueña. Molina Londoño Luis Fernando.

Con la llegada del ferrocarril hasta Amagá, el trayecto de Bolívar a este punto continuó siendo en mula, y de ahí en adelante en tren, hasta Medellín.

Me permito ahora presentar los siguientes casos que reflejan los efectos que tuvo en la vida económica y cultural de Bolívar, hoy Ciudad Bolívar, la llegada del ferrocarril de Amagá, a la estación Bolombolo, en 1928.

En síntesis, la vía férrea, hasta ese punto, impactó principalmente a los municipios de la margen izquierda del río San Juan: Concordia, Salgar, Bolívar, Betania y Andes, que “pudieron favorecerse con sus servicios gracias a su interconexión con la línea por medio de carreteras construidas por el mismo Ferrocarril de Antioquia”.²

La primera de esas vías fue la de Bolombolo a Andes. Esto significó para Bolívar que su trayecto en medio mular se redujera solo a unos 20 kilómetros, hasta el punto de Remolino, a orilla del río San Juan, en la vía hacia ese municipio.

La conexión por carretera entre Remolino y Bolívar se dio hacia 1929 o 30, que permitió la llegada de los primeros vehículos al municipio, para hacer la conexión con el tren en la estación Bolombolo, con destino a Medellín.

La integración de estas dos modalidades de transporte pronto hizo sentir sus efectos en el medio mular y caballar, predominante en esa época.

Esto se evidenció con el caso de la pesebrera *La Manuelita*, de mi abuelo Braulio Puerta Vélez (1875-1935), la más grande del municipio entonces. Allí se atendían las muladas locales, y también las que iban de paso para Quibdó, que, al ver disminuir significativamente su servicio, el 15 noviembre de 1931 puso un aviso en el periódico local *El Libertador*, tratando de retener a sus tradicionales clientes.

Pero como el cambio había llegado para quedarse, en el lugar en donde funcionó la pesebrera se montó una gran almidonera, para rayar yuca, cuyo producto se despachaba en camiones de carga hasta la estación Bolombolo, y de allí, en tren, a Medellín.

Otro de los varios efectos empresariales que se dieron en el municipio por la llegada del tren a esa estación, fue la fábrica de gaseosas de *Giraldo Henao*, con varias marcas, que se distribuían en los municipios de la región, y el Carmen de Atrato, Chocó.

Pero hay otro hecho que, por pertenecer al mundo de las letras, pareciera estar fuera de foco en este acto, marcado por reseñas técnicas y empresariales, relacionadas con el Ferrocarril de Antioquia. Me refiero al cuento *El último arriero* (1939) de Tulio González Vélez (1906-1960) de Ciudad Bolívar, considerada una de las mejores obras de este género en la literatura nacional.

² Ibid.

El autor, con su magnífica prosa, logró plasmar con suficiente nitidez todo ese cambio de época y estilo de vida que produjo la llegada del tren de Amagá a Bolombolo. Sobre todo, el choque frontal que tuvo con la actividad de la arriería, motivo central de la obra.

Dice un arriero:

“No se ha inventado nada hasta ahora para remplazar la mula en estas trochas que más parecen picas para andar las lagartijas”.

Y comenta otro:

“Dicen que el progreso traerá más invenciones que el diablo, y pa yo que eso es cierto; otra cosa es ver los voladeros por donde treparon esos gringos el tren de Piedecuesta a San Julián”.

Y agrega Acevedo, el personaje central:

“A yo no me joda el tal progreso. Que vengan esos carritos, si creen las cosas tan piladas. ¿Estarán pensando que la Sinifaná y el San Juan se secaron y después echaron tierra encima a los zanjones?”

“Llegaron, pues, los primeros carros al pueblo y las muladas se dispersaron; solamente Perucho Acevedo le metió la suya a la carretera, audazmente, con gesto de soberbia y poderío. Era el único que se atrevía, entretantos, a desafiar la velocidad arrolladora de los motores con el paso tardo y cansado de la mula”.

El choque del modo de transporte mular que se iba, con el de motor que llegaba, se dio “en las vueltas de Quebradona” con la “veintena de animales” de Perucho Acevedo. “Era el último empeño de la voluntad y el coraje de la clase arriera para oponerse a la nueva etapa que la civilización iniciaba en aquellos mundos”.

“¡Cuidado toño! Ahí, como que viene un camión”, gritó “Perucho, pálido, con las manos en alto, pues el carro”, que estaba a la vista, pedía “paso con la bocina”. “La mulada” se “revolvió de miedo”, y el macho “el Rayo puso un casco en el vacío” y rodó “al San Juan en vuelcos pavorosos”. Perucho Sacó “su peinilla, y con él los ayudantes”, y atacaron al “chofer, y al carro, y destrozaron su carrocería, y le cortaron las llantas”.

“Dos meses más tarde apareció en la plaza del pueblo un camión nuevo, de bocina sonora, y con un letrero rojo que decía: El Rayo”. “Afianzado en el estribo” iba el “sangrerito de antaño” gritando: “A Bolombolo a cincuenta: ya nos vamos”

Así pintó el cuentista Tulio González Vélez en su obra: *El último arriero*, el ocaso de una época y el amanecer de otra. La arriería, a gran escala, desapareció entonces no porque se hubiesen acabado las mulas, sino porque había aparecido el transporte ferroviario, y automotor.

En razón a ese cuento, el concejo municipal estableció por acuerdo, en 1945, la tradicional *Fiesta del Arriero* de Ciudad Bolívar, para recordar las gestas de esos personajes, a los que también les canta en su himno oficial.

Horacio Puerta Cálad.

CC. 824223

Tel: 3122169895

Economista

La Estación Cisneros: transición de una sustancia tangible a una sustancia cultural

La historia ya nos ha referido el origen, proceso de contratación, personajes influyentes, en fin, todo lo relacionado con la implementación del F. de A. como medio de transporte y su incidencia en el desarrollo económico y cultural del departamento.

Aunque la capacidad de investigación de los estudiosos del tema es ilimitada y difícilmente se agotaría la bibliografía que nos ilustra al respecto, no se considera un acierto, en esta oportunidad, evocar acontecimientos que han sido abordados por eruditos, investigadores e historiadores sobre un tema que más que soporte de una política gubernamental es una pasión que estimula sensaciones y emociones a través de los sentidos cuando, en cualquier momento, se alude a trenes, estaciones y rieles, lo que no ha sucedido con ningún otro medio de transporte. Ver despegar o aterrizar aviones, es bonito y suscita algunas emociones, pero no pasa de ahí; de igual manera, sucede con el transporte acuático, aunque no suscita emociones tan fuertes y de los buses o taxis, ni se hace referencia, pues no despiertan encanto alguno.

Este es el fundamento que incita a que el enfoque de este derroche de historia férrea se centre en un mágico lugar que, como todos los referentes del ferrocarril es provocador y alucinante: la Estación Cisneros.

Para contextualizar, hay que recordar que lo que hoy es la Estación Cisneros, antes de 1910 era un potrero que pertenecía a la finca El Zarzal del señor Emilio Restrepo. Ese potrero estaba cruzado por caminos reales que conducían a Santo Domingo, San Roque y Yolombó; también hay que tener en cuenta que la vía, que se venía construyendo desde Puerto Berrío, ya venía en la Estación Sofía que se llamó así en honor a la hija del presidente de la república General Rafael Reyes.

La importancia de estos dos aspectos, radica en que, en primer lugar, la Estación del Ferrocarril, inicialmente, no se llamaba Estación Cisneros, inclusive, la población, tampoco. Cuando el señor Emilio Restrepo¹, decidió donar el lote que el ferrocarril necesitara para la construcción de la Estación que comprendía, el sur de lo que hoy es la Estación hasta las riberas del río Nus y unos trescientos metros, aproximadamente, hacia el suroriente y suroccidente, partiendo de la Estación, ese lote, continuó llamándose El Zarzal, pero por muy poco tiempo, porque a mediados de 1909, la Junta del Ferrocarril de Antioquia aprobó que llevara el nombre del ingeniero cubano Francisco Javier Cisneros para honrar la memoria del diseñador de los trazos de la línea férrea y, seis meses después, el 25 de enero de 1910, mediante el Acuerdo N° 3, el Concejo de Yolombó, en atención a la decisión de la Junta, acordó que la Estación El Zarzal llevara el nombre de Estación Cisneros².

La importancia del segundo aspecto, abarca dos frentes: el uno, relacionado en que cuando Francisco Javier Cisneros diseñó los planos del tendido férreo de Antioquia, con el fin de salvar el paso por La Quebra, hizo los trazos por la cordillera que parte de la quebrada La Palmichala, avanzando por la cuchilla sur de la cordillera central hasta Piedragorda que era como se conocía la Estación Botero.

Cuando el ingeniero Jorge Páez vio la inclinación del terreno para subir a la cordillera que llevaría hasta La Quebra, con toda seguridad pegó el grito en el cielo y lo escucharon. Fue ahí cuando se

¹ Gobernación de Antioquia (2014) De viaje por La Quebra: un tejido entre el pasado y el presente. Medellín, Casa Vélez-Publicidad litográfica.

² Morales Cano, Fernando (1961) Primer cincuentenario de la fundación del próspero municipio de Cisneros. En : Coomunicipios, edición especial. Medellín.

cambiaron los planos y se decidió mejor, seguir por el borde del río Nus hasta El Zarzal que tenía una inclinación más favorable. Así lo aprobó la Junta.

De aquí se pueden deducir dos conclusiones:

Una, que Francisco Javier Cisneros no tuvo en mente una estación en este lugar que lo premiara con la perpetuidad de su nombre.

Y dos, que Cisneros surgió más por accidente que como resultado de un diseño. La ruta por la cordillera central, se tornaba demasiado costosa, arriesgada y lejana y la de El Zarzal, que tenía enfrente esa enorme masa de piedra que impedía el paso. Esa coyuntura, obligó la construcción de la Estación Cisneros y para pasar a la estación Botero, se pensó y se ordenó la construcción de un carretable que partiera de Cisneros.

La Estación se inauguró el 3 de febrero de 1910 con la presencia del señor presidente General Ramón González Valencia y obligó que fuera considerada como una estación terminal con toda su logística.

Mientras se decidía qué hacer para trasmontar La Quebra, pasaron dieciséis largos años hasta cuando el General Pedro Nel Ospina, que había sido fundador y rector de la Escuela de Minas y había sido presidente de tesis del ingeniero Alejandro López, estando en la presidencia de la república, propuso la construcción del Túnel de La Quebra, según el trabajo de López, que se inició el 26 de noviembre de 1926 y se inauguró el 7 de agosto de 1929.

Mientras tanto, la Estación Cisneros impulsó el desarrollo económico, cultural y social del corregimiento, al punto que, en tan solo trece años, se independizó de los tres municipios a los que pertenecía y adquirió el status de municipio el 3 de abril de 1923.

La Estación continuó siendo el punto central de la economía hasta los años 90 en que se cerró dadas las posturas políticas de los gobiernos frente al ferrocarril.

Después del cierre de la estación, siendo yo jefe de Estación y del paso del último tren por Cisneros en 1994, la Estación estuvo a punto de convertirse en una sustancia imaginaria, pues se utilizó como plaza de mercado de la localidad mientras se demolía y construía una nueva. Se le demolió toda la estructura interna y se propuso como un centro comercial que no tuvo eco en la población, por último, se propuso como un museo y así se ha logrado sostener.

Las generaciones de ferroviarios hasta los años 90, dejaron un legado cultural que, mágicamente tomó un impulso desproporcionado después de la primera década del nuevo siglo. Los nombres alusivos a la locomotora 45, emblema municipal desde 1973, abundan a lo largo de toda la población, la tradición legada de los ferroviarios que aún subsisten y la creación del museo en 1914, además de las enseñanzas de la historia del tren en Cisneros, en la escuela, han permitido conservar esa identidad férrea de nuestros antepasados en las generaciones actuales que, a pesar de estar inmersos en su mundo de la tecnología, se resisten al abandono del patrimonio que heredaron de sus mayores.

Profesor Édgar Herrera Morales.
Cisneros, 06 de septiembre de 2023



Centro de Historia Tres Aguas - Municipio de Caldas Antioquia -

PROCESO DE CONSTRUCCION.

ESTACION CALDAS DEL FERROCARRIL DE AMAGA.

Ponencia del Centro de Historia “Tres Aguas” del Municipio de Caldas Antioquia, rendida en el Encuentro de Centros de Historia de Antioquia, reunido en la Biblioteca Pública Marco Fidel Suárez, organizado por el Centro de Historia de Bello y la Academia Antioqueña de Historia.

TEMA: “Proceso de construcción de la Estación Caldas del Ferrocarril de Amaga”

PONENTES: Luis Guillermo Escobar Vásquez y Hernando Antonio Cano Cano

Señores

Organizadores, invitados de los Centros de Historia de Antioquia, de la Academia Antioqueña de historia y demás personalidades presentes en este importante evento:

El Centro de Historia “ Tres Aguas” del Municipio de Caldas, constituido el pasado trece (13) de junio del año 2023, cuyos fines esta, entre otros, el de fomentar la investigación y divulgación de los estudios históricos del Municipio de Caldas Antioquia, de la Región y de la Nación en general, gustosamente ha aceptado la invitación para participar en este importante evento denominado “Ferrocarril de



Centro de Historia Tres Aguas - Municipio de Caldas Antioquia -

Antioquia y los talleres ferroviarios de Bello”, y para ello traemos como aporte a este tema que nos apasiona a todos, como quiera que el ferrocarril ha sido referente de nuestras pasadas y presentes generaciones, antesala de la modernidad en nuestros territorios.

Trataremos en el presente documento lo referente el Proceso de Construcción y Operación de la Estación Caldas del Ferrocarril de Amaga.

SOBRE EL FERROCARRIL DE AMAGA Y SU INCIDENCIA EN EL DESARROLLO DE MUNICIPIO DE CALDAS

I.- GENERALIDADES

En la segunda mitad del siglo XIX durante la administración de Pedro Justo Berrío, surgió el sueño del ferrocarril, arquetipo de la idea del progreso. Ya en los Estados Unidos de Colombia se estaban instalando rieles, como en Panamá y en Sabanilla, el Estado Soberano de Antioquia no podía quedarse atrás. El contrato entre el gobierno y el ingeniero-aventurero Francisco Javier Cisneros para construir un “camino de carriles de hierro servido por vapor” se firmó el 14 de febrero de 1874, para conectar a Medellín con el Magdalena

Se tenía ya muy avanzada la conexión férrea de Medellín con Puerto Berrio en el Magdalena, ahora se vislumbraba otro objetivo, comunicar el interior del



Centro de Historia Tres Aguas - Municipio de Caldas Antioquia -

departamento de Antioquia con el río Cauca, línea férrea que arranca desde la ciudad de Medellín hasta La Pintada, pasando por entre las bocas de la quebrada de Amagá, la cuenca del Sinifaná y el río Poblancó.

El 8 de febrero de 1911, se clavó el primer riel por parte del Presidente Carlos E. Restrepo (1910-1914).

Hacia 1911 se inició la obra que conectaría a Medellín con el municipio de Caldas, luego la red ferroviaria fue expandiéndose hacia el suroeste, dejando huellas en Amagá, Angelópolis, Fredonia y otros Distritos vecinos.

El Ferrocarril de Amagá estuvo ligado al desarrollo industrial de la región antioqueña y su construcción tuvo como propósito facilitar y abaratar los costos de transporte de los productos que tenía como destino el mercado mundial. Esta obra puede verse como una continuación del Ferrocarril de Antioquia, entre Puerto Berrío y Medellín, cuya fecha de inicio fue 1874 y que llegó a esta ciudad en 1914. El de Amagá fue una manera de dar salida al café y a otros productos del sur y suroeste antioqueño, y, con posterioridad, se llevó hasta La Pintada. Finalmente, en los años treinta, las vías férreas antioqueñas se conectaron con el océano Pacífico en el Puerto de Buenaventura, como salida alternativa a los productos antioqueños. El Ferrocarril de Amagá también respondió al desarrollo de las importaciones y exportaciones de bienes de consumo y materias primas requeridas por el proceso industrial que vivía Antioquia en esa época. Igualmente,



Centro de Historia Tres Aguas - Municipio de Caldas Antioquia -

sin los ferrocarriles no hubiera aumentado la producción de café, que en el año 1905 era de 500 mil sacos y pasó a un millón en 1912-1913 - (Johanna Alejandra Diosa González – *Industria y Comercio en el Municipio de Caldas 1900-1930*)

II.- SELECCIÓN DEL LOTE PARA LA ESTACIÓN.

El ingeniero Camilo Claudio Restrepo Callejas, trabajó como ingeniero jefe del Ferrocarril de Antioquia y desde 1892 fue consultor del gobierno nacional para el mismo ferrocarril. Luego sería primer director de obras y gerente de la Compañía del Ferrocarril de Amagá cargo que ejerció hasta 1922, a Camilo C. Restrepo le correspondió, particularmente, gestionar la adquisición del lote para la estación Caldas del ferrocarril de Amaga y demás obras complementarias.

El 9 de mayo de 1911 envía un documento al Honorable Concejo Municipal de Caldas Antioquia, del siguiente tenor:

Señor

Presidente del Concejo Municipal Caldas

Por el digno conducto de Ud. tenemos el honor de dirigirnos a esa honorable corporación con el fin de solicitar su cooperación en un asunto que si es de importancia para esta empresa, lo que es aun de mayor para los habitantes de Caldas, y, por lo mismo, no hemos querido decirlo sin antes conocer la opinión de



Centro de Historia Tres Aguas - Municipio de Caldas Antioquia -

aquellos a quienes en buena hora les han sido confiados los intereses de ese importante municipio. Nos referimos a la elección del sitio en donde ha de ser construido el edificio que ha de servir de estación del Ferrocarril de Amagá. Inútil nos parece el entrar a demostrar la importancia inmediata y futura que tendrá la estación Caldas, pues que es un hecho patente e indiscutible que solo el de Medellín tendrá un movimiento mayor, que esa, y ello debido únicamente a que ésta será el eslabón que unirá el Ferrocarril de Amagá con el de Antioquia. Por los informes que nos han suministrado nuestros ingenieros tenemos conocimiento de que existen tres puestos ó sitios que, cual más cual menos, sumen las condiciones que debe tener el terreno destinado á la Estación. Dichos puntos son los siguientes:

1o. En la finca del Sr. Dn Antonio Ma Peláez, quien, según se nos ha informado, daría gratis el terreno para la estación y sus anexidades. Este sitio tiene los inconvenientes de que tendremos que construir una calle que una la estación con la carretera y de que habiéndose caído el puente sobre la quebrada “Valeria”, el tránsito para los pasajeros será un tanto incómodo mientras es construido nuevamente el mencionado puente, además de quedar un poco retirado del centro de la población.

2o. En el barrio denominado “Fenche”, (hoy Tenche) en predios de Mercedes Colorado, Dolores Gil, Mercedes Tamayo y otros, sitio que queda unos quinientos metros arriba de la calle que pasa por la Locería de Caldas. Este sitio tiene los mismos inconvenientes que el que precede exepquando [sic] el paso de la quebrada “Valeria”, pero ambos tienen la ventaja de la amplitud del terreno para el edificio y sus anexidades, con vía más,



Centro de Historia Tres Aguas - Municipio de Caldas Antioquia -

3o. *Expresamente hemos dejado para último el sitio que creemos nosotros conviene más a la población aún cuando no a los intereses de la empresa, mirados estos desde el punto de vista del costo de la estación. Nos referimos al local (hoy yerbal de paso) que está situado al oriente del edificio de la Locería de Caldas: construida allí, la estación quedará á dos cuadras de la plaza, es decir en el centro de la población, pudiendo sus habitantes transitar desde ahora por aceras para ir de la una a la otra. Este terreno tiene algunos inconvenientes para edificar en él la estación Caldas, inconvenientes que solo esa honorable corporación puede obiar [sic], y son los siguientes: El primero es lo limitado del terreno de que se puede disponer para la estación y sus anexidades. Nos permitimos acompañar un croquis, hecho a la ligera el cual muestra la disposición actual de las calles, edificios & adyacentes al local en cuestión delineados con tinta negra, y los cambios que habrá que hacer delineados con tinta roja. Como se vé, si se prolonga la carrera 7ª (que es la que queda al oriente del predio del Sr Nicolás Montoya) en la dirección que actualmente tiene, va cerrando ó estrechando el terreno entre ella y la locería, de tal manera que no quedará campo en donde construir los patios, apartaderos y demás anexidades. Es pues, necesario variar un tanto la dirección de dicha carrera, para que quedando paralela á la vía férrea no suceda lo arriba apuntado. Este cambio es muy sencillo y nada costoso puesto que hoy los cercos de esa carrera son de alambre y no hay ni un solo edificio que impida la variación. En cuanto al terreno, tampoco hay inconveniente puesto que el que se tome de un lado se dejará libre del otro. Hay necesidad, además, y siempre con el objeto de dar amplitud al local, de ensanchar la calle que guía de la plaza hacia el occidente y pasa por el frente de la locería. El trayecto en que debe ensancharse será donde la esquina de la carrera 7ª hasta un poco arriba de la línea férrea, o sea en una distancia de unos sesenta metros. La*



Centro de Historia Tres Aguas - Municipio de Caldas Antioquia -

calle de la Locería tiene hoy unos diez y medio metros de latitud. Bien se comprende que siendo tan limitado el terreno de que se dispone para el edificio y apartaderos de la estación, será imposible la construcción de grandes patios a donde puedan entrar numerosas recuas que llegarán con café, cueros para ser trasportados por el ferrocarril. En una calle tan estrecha como la de que tratamos, al llegar una recua aún cuando sea de unos pocos animales seletivamente [sic], obstruirá del todo el tránsito no solo para los pasajeros si no también para los demás transeúntes y viajeros que tengan que hacer uso de esa vía. Debe, pues ensancharse la calle mencionada hasta darle unos veinticinco metros de latitud, formando una especie de plazoleta en frente a la proyectada estación (Hoy Plazuela Olaya Herrera). Esta variación tendrá otra ventaja: Hoy la calle de la locería forma un feísimo codo en la esquina de la carrera 7ª, el cual desaparecerá por completo al construir la plazoleta y prolongar la carrera 7ª paralela a la vía férrea. Finalmente, hay necesidad de hacer otra variación antes de poder emprender la construcción del edificio en el local de que nos ocupamos, y es la siguiente: Tanto el acueducto del distrito como otro de propiedad particular pasan muy superficialmente por la calle la Locería, con el objeto de bajar el piso de dicha calle y poder construir el de la estación a nivel con la vía férrea, habrá necesidad de profundizar por lo menos un metro los mencionados acueductos, de la esquina de la carrera 7ª hacia arriba. Calculamos que tomando los acueductos un poco debajo de donde está la caja ó desarenadero del distrito podrán prolongarse con la profundidad deseada hasta un [metro] frente á la vidriería, donde, si no estamos equivocados existe otro desarenadero.

En resumen el Sr Presidente, si esa Honorable corporación y los habitantes de Caldas desean que la estación del Ferrocarril de Amagá sea construida dentro del



Centro de Historia Tres Aguas - Municipio de Caldas Antioquia -

área misma de la población, en el punto indicado, el cual es indudablemente el que más hermoseará la población y más comodidades traerá para sus moradores la empresa procederá a ello, a pesar del mayor costo de la estación por el mayor valor que tiene los terrenos en el punto indicado, razón por la cual respetuosamente solicitamos de esa Honorable Corporación que por cuenta de la municipalidad se haga lo siguiente:

1°. Cambiar la dirección de la carrera 7ª desde donde cruza la quebrada “Valeria” trazándola paralela á la vía férrea lo que implica el pequeño gasto de correr los cercos de alambre unos pocos metros hacia el occidente en el extremo norte de la mencionada carrera, donde cruza la quebrada la Valeria, sin moverlos en su extremo sur donde cruza la calle de la Locería.

2°. Ensanchar la calle de la Locería hasta donde unos veinticinco metros de latitud en un trayecto de sesenta metros frente al proyectado edificio: con tal objeto la municipalidad suministrará el terreno necesario haciendo la compañía el banqueo a que haya lugar.

3°. Bajar los acueductos en la calle de la locería, de la carrera 7ª hacia arriba, hasta darles una profundidad de por lo menos un metro. Por demás está ofrecer a esa Honorable corporación los servicios de nuestros ingenieros para todo lo que se refiere a trazado y dirección de los trabajos en referencia.

Para terminar, nos permitimos hacer una última observación: Estas obras implican un pequeñísimo desembolso si se tienen presentes la importancia y mayor comodidad que obtendrá la población de la plaza principal. Nosotros también tendremos que hacer un desembolso mayor puesto que indudablemente el terreno es mucho más valioso en este que en los otros puntos arriba mencionados y es



Centro de Historia Tres Aguas - Municipio de Caldas Antioquia -

seguro que aquí no nos lo darán gratis; pero como los intereses y comodidad del público son en el presente caso de primordial importancia para nosotros, la Empresa está pronta a hacer ese mayor desembolso siempre que esa Honorable corporación ayude por su parte con lo que respetuosamente pedimos.

Si alguna otra explicación fuere necesaria, hemos comisionado al Sr Dn Luis A. Isaza, Ingeniero 1er Ayudante para que suministre a Uds. los demás datos que sean necesarios. Como es de capital importancia el dar pronto principio a la construcción del edificio, respetuosamente pedimos que esta solicitud sea resuelta a la brevedad posible.

Medellín, 9 de mayo de 1911

Señor Presidente

Camilo C. Restrepo

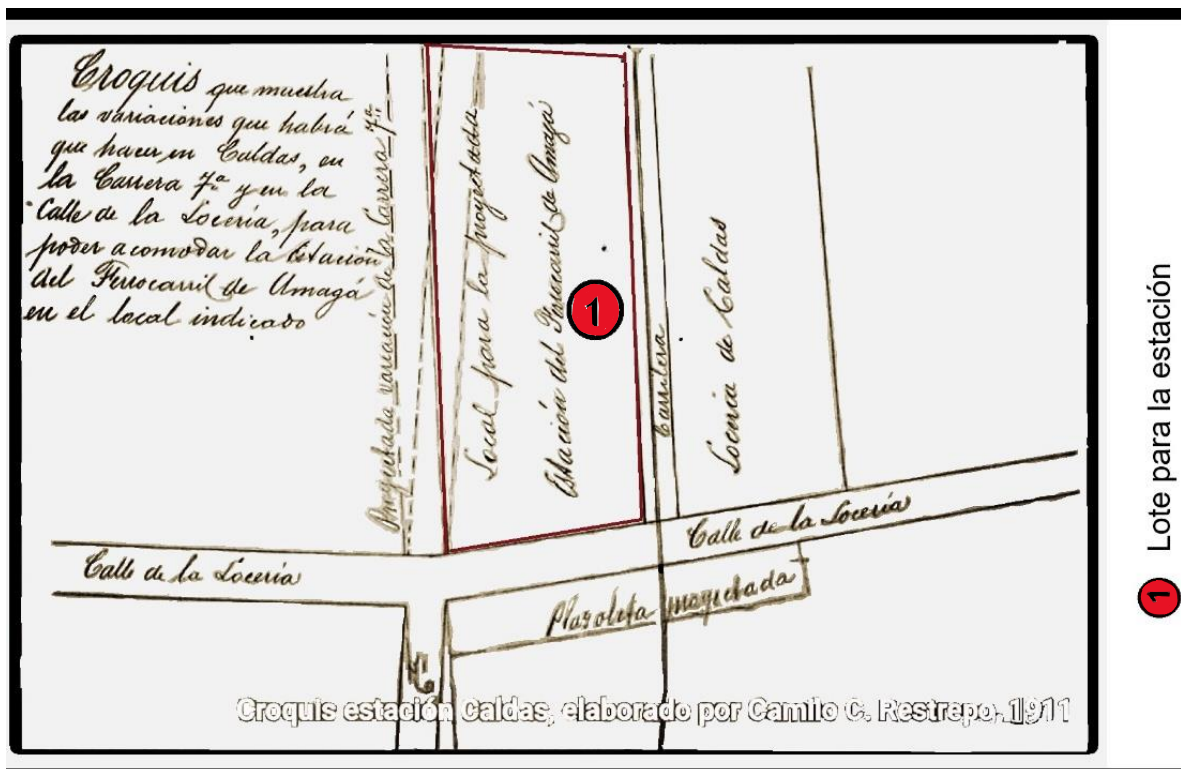
Fuente: ACOM, Acuerdos, solicitudes, Tomo 5, año 1907- 1911)



Centro de Historia Tres Aguas - Municipio de Caldas Antioquia -

CROQUIS

(Aportado por el Ingeniero Camilo C. Restrepo)





Centro de Historia Tres Aguas - Municipio de Caldas Antioquia -

En el documento que antecede, el ingeniero esboza los lineamientos generales, donde se da el diagnóstico de tres inmuebles candidatos a la construcción del edificio para la estación Caldas del Ferrocarril y la manera óptima de abordar el proyecto; para la Empresa Ferrocarril de Amaga era fundamental realizar estudios previos a la inversión que se haría en el Municipio de Caldas Antioquia, teniendo en cuenta todos los aspectos que intervendrían en la ejecución de la obra y en la que el aporte de la entidad gubernamental sería igualmente fundamental, de allí que el documento igualmente contenía un pliego de precisas solicitudes al Honorable Concejo Municipal, que al fin y al cabo, era el competente para autorizar la suscripción del correspondiente contrato con la empresa ferroviaria.

RESPUESTA DEL CONCEJO MUNICIPAL DE CALDAS

El Concejo Municipal de Caldas expidió el Acuerdo 13 del tres de agosto de 1911 mediante el cual autorizó al Personero de esa época Lázaro Ochoa, para celebrar un contrato con el gerente del Ferrocarril de Amagá Camilo C. Restrepo, se acordó que la compañía del ferrocarril construirá el edificio de la estación y a la vez, por su cuenta, rectificaría las rasantes del acueducto por la calle de Locería y la carrera séptima, hoy carrera 54. Por su parte el municipio se comprometía a cambiar la dirección de la carrera séptima desde donde cruza la quebrada La Valeria, trazándola paralela a la vía férrea.



Centro de Historia Tres Aguas - Municipio de Caldas Antioquia -

Ya desde el 27 de enero de 1910 por Acuerdo municipal número tres (3) se había ordenado la prolongación y ensanche de la calle de Locería (Calle Colombia, calle del comercio, calle 50, hoy calle 130 sur), la Corporación argumentaba que se ordenaba la obra *“por ser llamada a ser el puerto transportador de nuestros artículos al ferrocarril, que muy pronto tocará a nuestras puertas”*.

El Acuerdo establece:

1o. Que es de imperiosa necesidad la prolongación de la calle de "Colombia" por ser la llamada a ser el puerto transportador de nuestros artículos al ferrocarril que muy pronto tocará a nuestras puertas, y que además de esto, es una mejora de utilidad pública que da ensanche a esta población que tanto la requiere;

2o. Que el artículo 199 de la Constitución Nacional y el numeral 11 del artículo 208 del Código Político y Municipal, en concordancia con el acto legislativo número 6 de 1905, los Concejos Municipales tiene la facultad de ordenar lo conveniente por medio de acuerdos o reglamentos interiores para la administración del distrito, a la mejora y prosperidad del mismo.

ACUERDA:

Artículo 1o. Decrétase obra de utilidad pública la prolongación de la Calle de Colombia, y en consecuencia la apertura de dicha calle en una línea recta hasta el punto denominado "canalón" y con una anchura de doce metros.

Artículo 2o. Hágase una excitación (sic) formal a los propietarios del terreno que debe atravesar la calle a fin de si se allega a una convención amigable, y de lo contrario



Centro de Historia Tres Aguas - Municipio de Caldas Antioquia -

se procederá a la expropiación de las fajas de terrenos en la forma y términos que prescribe la ley.

Artículo 3o. Si una vez impuestos los propietarios no convinieren en un arreglo amigable, los señores Alcalde y Personero Municipal procederán a practicar las gestiones del caso a fin de que la obra se lleve a efecto.

Artículo 4o. La calle de que se trata será en una línea recta desde su principio en el Rio Aburra hasta el punto llamado "canalón" y se denominará como hasta aquí se denomina la parte que está en servicio "Calle de Colombia" y los gastos que demande la ejecución de la obra se declaran incluidos en el Departamento de Obras Públicas, capítulo 1o., Art 2o. del acuerdo No. 9o. del 21 de diciembre de 1909 sobre presupuesto para el presente año –

Dado en Caldas a 27 de Enero de 1910.

El Presidente
EPIFANIO MONTOYA M.

El Secretario,
JENARO LAVERDE

A esta vía pública era necesario hacerle importantes intervenciones en su precaria estructura original, tales como ensanche, remodelación de fachadas, rectificación



Centro de Historia Tres Aguas - Municipio de Caldas Antioquia -

del acueducto y alcantarillado, afirmado y empedrado del suelo, se convertiría en la arteria que conectaría la Plaza Mayor, o Parque Santander con la Estación del Ferrocarril.

III.- ESTACION CALDAS DEL FERROCARRIL UN SITIO DE ENCUENTRO.

Fue inaugurada el 9 de diciembre de 1911. Es un bien inmueble de interés cultural patrimonial de la nación (BIC_N) ya que posee gran valor arquitectónico, urbano, testimonial, referencial y simbólico. Arquitectónicamente el edificio se compone de una construcción de dos plantas con frente al Parque Olaya Herrera y otra sección de una planta destinada a bodegas, construcción bastante acorde con la arquitectura producida por la obra del ferrocarril o arquitectura ferroviaria, allí se encontraba el andén o plataforma de abordaje. Lamentablemente el uso actual es inadecuado y se le han introducido intervenciones espaciales que originaron cambios en la edificación, se supone sin ningún estudio técnico. Es urgente la intervención del Estado para su conservación y restauración tal como lo ordena la ley 1185 de 2008.

En 1917 la estación de Caldas era muy concurrida y tenía un gran edificio, pero no alcanzaba para guardar las grandes cantidades de café que todos los días ingresaba procedentes de los municipios del suroeste, había un patio donde reposaban las recuas de mulas que llegaban hasta allí con las cargas (parte oriental, por donde hoy cruza la carrera 53). En la estación se recibían productos importados de Estados Unidos, Alemania, Inglaterra, Francia, Austria, Italia y España, estos víveres eran especialmente maquinaria, factoría, metales, papelería, productos



Centro de Historia Tres Aguas - Municipio de Caldas Antioquia -

químicos, explosivos, telas de algodón, lana y seda, etc. para ser distribuidas en la región.

En las inmediaciones de la estación se encontraban otros elementos propios para la actividad ferroviaria, tales como la taquilla para la compra de los boletos o tickets, el cambio o las agujas para direccionar los trenes hacia las vías auxiliares de carga y descarga o acopio, el punto rojo, el embarcadero de ganado, los tanques de abastecimiento de agua para los trenes, el reloj marca Ferrocarril de Antioquia con números romanos y la infaltable campana que anunciaba la llegada o salida de los trenes, la báscula y las bodegas donde se depositaba la carga aforada, con amplias puertas de madera de comino crespo que aún se conservan en buen estado, la bodega hoy está ocupada por negocios comerciales (La Mulera).

La estación Caldas del Ferrocarril funcionó como sitio de encuentro, una centralidad de desarrollo social y económico para el municipio, gracias al servicio de pasajeros que permitió que habitantes de todos los estratos del municipio pudieran movilizarse hacia la ciudad de Medellín, nuestros estudiantes universitarios fueron los más favorecidos, en general, el tren nos conectó con otros municipios de la red ferroviaria. En la memoria de varias generaciones permanece el recuerdo de la experiencia vivida de aquellos viajes en tren de Caldas Puerto Berrio o hacia Bolombolo y La Pintada para disfrutar unas vacaciones en familia. Fue una generación a la que le correspondió vivir el apogeo del sistema ferroviario de Antioquia y Colombia.



Centro de Historia Tres Aguas - Municipio de Caldas Antioquia -

La estación Caldas da claro testimonio del impacto económico, social y cultural del ferrocarril de Amagá desde su inicio a principios del siglo XX, evoca la memoria colectiva de quienes vivieron la experiencia de ver cruzar por la estación los trenes de carga, mixtos o de pasajeros, con destino a imaginarios lugares, quizás inaccesibles en otras más remotas épocas.

Muchas gracias.

LUIS GUILLERMO ESCOBAR VÁSQUEZ

HERNANDO ANTONIO CANO CANO

Vagones de la memoria.¹

Luis Orlando Luján Villegas
Historiador
Centro de Historia de Itagüí (CHI)



Estación Itagüí, 2023
Archivo Fotográfico Caitlyn K.



Estación Itagüí, 1999
Archivo Fotográfico Centro de Historia de Itagüí



Estación Itagüí, 1911
Archivo Fotográfico Centro de Historia de Itagüí

Presentación

La importancia de la estación es porque representa un testimonio vivo del progreso de un sector como el barrio Yarumito, y en general de un municipio como Itagüí que toda la vida se caracterizó por ser industrial, pujante, y vio crecer grandes industrias a través de lo que el ferrocarril [de Amagá] traía y llevaba, y la estación era receptora de ello.

Hernán González²

El párrafo con el que inicia el presente escrito, a modo de epígrafe, se inscribe en el marco de un trabajo colectivo y evoca la experiencia de construir la historia de un bien patrimonial nacional, suscrito en la línea del ferrocarril de Amagá. La *Estación Itagüí*, históricamente también conocida como *Estación Calle Negra*, o *Estación Yarumito* como es

¹ Este artículo es parte de una investigación que se encuentra en curso: Luján, O. (2022-2023). «Vagones de la Memoria. Evocación de la línea del ferrocarril de Amagá».

² Testimonio del señor Hernán González (Amigo de la Estación), dado el 23 de agosto de 2018, en el marco del programa institucional «Itagüí sigue avanzando», se puede apreciar en el siguiente enlace: <https://bit.ly/3Ukvqkg>

nombrada hoy en día por los habitantes del sector³, fue inaugurada en 1911 como parte integral del trazado ferroviario que permitiría conectar al impulso industrializador la zona suroccidental del territorio antioqueño. En su época de esplendor (entre los años 1911 a 1987), este ferrocarril funcionó como centro de desarrollo social gracias al servicio que brindaba de transporte de pasajeros; y también sirvió como centralidad de la actividad económica, a través del transporte de carga, materias primas y mercancías que era posible realizar mediante su red de estaciones. Inició como una empresa particular que gerenció el ingeniero Camilo C. Restrepo (entre los años 1910 a 1922), y luego paso a manos del departamento de Antioquia, en 1927⁴.

Con la suspensión de la actividad férrea desde finales de los años ochenta, la estación quedó inactiva y fue abandonada por los entes gubernamentales. Frente a esta situación, se estableció una medida favorable a todas las estaciones del ferrocarril nacional. Se trata de la declaratoria de Monumentos Nacionales —hoy Bien de Interés Cultural del ámbito Nacional (BICN)—, que entró en vigencia mediante el Decreto 746 del 24 de abril de 1996 que, por supuesto, benefició a la Estación Itagüí⁵. Otra acción de signo positivo tuvo lugar cuando el gobierno nacional presentó, el 23 de noviembre de 2020, el Plan Maestro Ferroviario, PMF (Ministerio de Transporte -Min Transporte- y Departamento Nacional de Planeación -DNP). El cual “establece la hoja de ruta y principal eje de política pública con los lineamientos técnicos, económicos, normativos, regulatorios e institucionales, para reactivar el modo férreo y potenciar sus ventajas competitivas” (Min. Transporte, 2020, párrafo 5). Con respecto al tramo comprendido entre los municipios de Caldas y Barbosa (ejes sur y norte del Área Metropolitana del Valle de Aburrá), el gobierno departamental propone el proyecto Tren del Río⁶.

³ Los habitantes del sector la llaman *Estación Yarumito* en razón de la presencia del árbol de yarumo que a lo largo del siglo XX habitó la zona. A partir del año 2017 dicho espacio recibe el nombre de *Sala Cultural Estación Yarumito*, en el marco del consenso logrado con la comunidad para activarla con servicios artísticos y culturales, y que administra la Alcaldía en calidad de comodato, frente al Instituto Nacional de Vías (INVÍAS).

⁴ La empresa Ferrocarriles Nacionales de Colombia (FCN) fue creada oficialmente en el año de 1954, cuando el gobierno colombiano se propuso unificar la red férrea nacional, y a partir de esta fecha se comenzaron a incorporar y administrar bajo su tutela las distintas líneas férreas presentes en el territorio colombiano.

⁵ Unos años más tarde estos bienes se benefician de una nueva consideración patrimonial, gracias a la Ley 1185 de 2008, que busca garantizar la “salvaguardia, protección, recuperación, conservación, sostenibilidad y divulgación” (artículo 1º, literal a) del patrimonio cultural inmueble.

⁶ Ampliar la información en el siguiente enlace: <https://www.ferrocarrilantioquia.com/>

En el año 2015, el Instituto Nacional de Vías (INVÍAS) invirtió en la restauración⁷ de la Estación Itagüí y, en el año 2017, la entregó en calidad de comodato; al día de hoy es conocida como la *Sala Cultural Estación Yarumito*. Una vez la alcaldía recibió el espacio, la institucionalidad cultural y la comunidad del entorno identificaron el siguiente problema: hay una débil apropiación social y valoración histórica, estética y simbólica de la estación y de la línea férrea. A partir de entonces se realizó por parte de la administración municipal, acompañada por la comunidad, una intervención del entorno tendiente a construir una agenda de trabajo que fuera operada por un grupo de líderes que se hicieron llamar los *Amigos de la estación*.

Estación Itagüí

Las estaciones de Antioquia... son excelentes ejemplos de arquitectura rectangular, sobrepuesta a la planta tipo: así aparecen la teja de barro, el corredor perimetral, la carpintería en madera y en general las características de la arquitectura desarrollada durante la colonización antioqueña.⁸

En este punto es oportuno precisar que, cuando se nombra a la estación, se alude al espacio físico situado en el barrio Yarumito de la comuna 2, sector urbano ubicado al suroeste del municipio de Itagüí, que limita al sur con Sabaneta y al suroeste con La Estrella. La estación está ubicada a una altura de 1.604,70 m s.n.m. Se trata de un edificio de arquitectura modesta que exhibe el estilo campesino típico de la zona cafetera. La estructura rectangular cuenta con 11 puertas y una ventana (todas fabricadas en madera), cubierta a cuatro aguas, techo de madera y tejas de barro. Está apoyada sobre pilares de madera; sus paredes, de aproximadamente 54 centímetros de espesor, fueron levantadas en tapia pisada; la superficie del piso está hecha de concreto. En la actualidad, cuenta con focos de iluminación artificial interna y externa, y sus puertas son los únicos accesos de luz natural.

⁷ El cooperante operador de la restauración fue la Fundación Escuela Taller de Bogotá (FETB).

⁸ Programa de reciclaje de las estaciones del ferrocarril. Bogotá: Colcultura – OEA, 1994, p. 8.

El área construida del predio es de 339.66 m². Esta superficie la conforman largos corredores que anteceden a las puertas de acceso, tres salas de forma cuadrada y una rectangular. En lo que respecta a su particular ubicación, en su parte frontal colinda con la calle 29A, al costado derecho con la carrera 50A, a su costado izquierdo con una servidumbre y, en su parte posterior, linda con el predio de una vivienda (Córdoba, 2018).

De otra parte, cuando se nombra la línea férrea se alude al recorrido que hacía el tren en su ingreso a Itagüí. En dicho tramo se destacan varios patrimonios culturales inmuebles y muebles que pueden dar lugar a la propuesta de un *parque lineal vagones de la memoria*. Dichos patrimonios son:

- Finca Mi Ranchito: fue propiedad del expresidente Mariano Ospina Pérez y su esposa Bertha Hernández de Ospina. Es un espacio reconocido por su arquitectura y su colección de orquídeas.
- Parque Cementerio Jardines Montesacro: en él reposa una importante colección de esculturas que hacen parte del patrimonio cultural mueble.
- Casa Comunal Barrio La Finca: es un referente testimonial de la arquitectura y la ocupación del territorio.



Los *Amigos de la Estación* reconstruyen la línea férrea que permite el ingreso de los vagones a Itagüí. Fotografía OLuján, 2018.

Barrio Yarumito (Itagüí, Comuna 2)

La estación se encuentra ubicada en el barrio Yarumito, perteneciente a la comuna 2; Hernando de Jesús Pérez Abad, uno de sus habitantes, y además miembro del grupo de los

Amigos de la Estación, cuenta —en una entrevista realizada en el 2018— que el barrio Yarumito «fue poblado por mi bisabuelo Vicente Abad, en los registros de Itagüí figura como uno de los propietarios del barrio Los Yarumos; cuando pasó la línea del Ferrocarril de Amagá empezó a poblarse mucho más con gente de varias partes de Colombia». Narran otros líderes que, a partir de la década de los 50, del siglo XX, ingresaron las familias de apellido Londoño, Montoya, Ledesma, Toro, Osorio, Penagos, Jiménez, Aguirre. Estos grupos familiares provenían de Armenia (Antioquia), Don Matías, Amagá, entre otros¹⁰. Dichas familias se encargaron de promover los convites⁹ para la construcción de viviendas y calles.

Es oportuno mencionar que, en los inicios de la segunda mitad del siglo XX, prestantes y acaudalas familias instalaron sus fincas en los alrededores de Yarumito. Es el caso, mencionado en párrafos anteriores, del expresidente Mariano Ospina Pérez y de su esposa doña Bertha Hernández de Ospina,¹⁰ que compraron la propiedad denominada Mi Ranchito (hoy en día es considerada como un Bien de Interés Cultural y, recientemente, fue inaugurada como la Casa de las Mujeres). Dicho espacio estaba destinado a la cría y engorde de ganado, al cultivo de orquídeas, y a la recepción de importantes personalidades de la vida social y política de la época.

¿Quiénes evocan?: los *Amigos de la Estación*

Se encuentra conformado por líderes, hombre y mujeres del territorio que tuvieron la oportunidad de relacionarse con la Estación en calidad de usuarios, comerciantes o trabajadores. De las entrevistas realizadas en el año 2017 salió la idea de conformarse como grupo para procurar la identidad y el sentido de pertenencia por lo férreo.

¹⁰ Este aspecto es tratado en la transmisión del programa *Arriba Mi Barrio*, de Telemedellín, el 29 de julio de 2018.

⁹ El *Diccionario folklórico* de Jaime Sierra García (1983) define *convite* como un «trabajo gratuito colectivo en beneficio de obras sociales» (p.224). Por otro lado, Roger Brew (1977) precisa el concepto en relación con el desarrollo económico de Antioquia en los siguientes términos: «En el occidente de Antioquia, el área de colonización más antigua, sobrevivió hasta finales del siglo XIX una forma de trabajo colectivo y voluntario llamado “convite”, que no involucraba pago de dinero» (p. 64).

¹⁰ La llegada de la familia Ospina-Hernández al territorio, a mediados del siglo XX, tendría dos implicaciones: de un lado, el transporte del ganado vacuno y porcino que ejercía la propiedad, y con ello, daría oportunidades laborales para los habitantes del barrio Yarumito.



Amigos de la Estación, después de una sesión de entrevista. Fotografía OLuján, 2017.

Finalmente, el recuerdo del tren de carga y pasajeros aún sigue latiendo en la memoria de los habitantes del barrio Yarumito. Las personas mayores lo vieron rodar por las calles empolvadas, antes atravesadas por rieles de sur a norte: evocación traducida por el señor Hernán Cadavid, otro de los *Amigos de la Estación*, en el siguiente poema:

Renacer de la estación Yarumito

(Hernán Cadavid, 2017)

Los muchachos de aquel tiempo
se llenaban de emoción
al llegar a la estación
el tren de carga, repleto.
Para ellos era un momento
de trabajo y diversión,
pues en más de una ocasión
encontraban allí empleo,
su distracción, su recreo
y la dicha era completa.

Cuentan Hernando y Javier
que la comida abundaba,

que cada que el tren llegaba
a la estación YARUMITO,
les daban su mercadito
y el hambre se ahuyentaba.

Testigos fueron los rieles
de sus juegos infantiles,
de sus «hazañas» pueriles,
de romances inocentes,
de amoríos incipientes
y riesgosas travesuras,
y era una gran aventura
ser polizón en el tren;
el cual servía, también,
pa´ transportar pasajeros,
nacionales y extranjeros
que entraban por Santa Marta.

Cuando el tren se aproximaba,
anunciaba con su pito
que faltaba muy poquito
para cambiar la rutina
y en actitud heroica
casi exponiendo la VIDA
le daban la bienvenida
a la ESTACIÓN YARUMITO...

Apostilla

Al realizar el proceso histórico y cultural *Vagones de la memoria* con los Amigos de la Estación emergen elementos como el derecho a la cultura, la historia local, las prácticas y narrativas intergeneracionales, una visión de futuro y paz en la que irrumpe una *memoria*

emancipadora que no se queda anclada en la condición de víctima, sino que se resignifica desde diferentes lenguajes y narrativas, entre los que cabe destacar: la música, el teatro, la literatura, el trabajo audiovisual, lo ambiental.

De otro lado, es pertinente tener en cuenta que las reflexiones que hacen diferentes disciplinas con respecto al patrimonio cultural de carácter arqueológico, etnográfico, artístico, utilitario, documental, monumento en espacio público, científico, así como del inmueble, explican que el factor determinante del patrimonio es “*su carácter simbólico [histórico y estético], su capacidad para representar simbólicamente una identidad. Eso es lo que explica el cómo y el por qué se movilizan recursos para conservarlo y exponerlo*” (Prats, 1997, 22).

Los estudios e investigaciones sobre la estación y la línea férrea, así como el concepto en el que se inscribe el presente artículo, se encuentran alineados al contenido conceptual e investigativo que difunde y da apertura a la categoría patrimonial de *Itinerario Cultural*.¹¹ Al respecto, la *Carta internacional sobre itinerarios culturales*, de 2008, precisa que:

La innovación introducida por el concepto de Itinerarios Culturales nos descubre el contenido patrimonial de un fenómeno específico de movilidad e intercambios humanos desarrollados a través de unas vías de comunicación que facilitaron el flujo y que fueron utilizadas o deliberadamente puestas al servicio de un fin concreto y determinado. Un Itinerario Cultural puede basarse en un camino que fue trazado expresamente para servir a dicha finalidad específica o en una ruta que se sirvió, en todo o en parte, de caminos preexistentes utilizados para diversos fines. Pero, más allá de su carácter de vía de comunicación o transporte, su existencia y significado

¹¹ Los Itinerarios Culturales son conocidos en los textos internacionales de la UNESCO e ICOMOS; responden a una nueva categoría patrimonial, consolidada sobre todo desde que, en 2008, se aprobara por la Asamblea del Consejo Internacional de Monumentos y Sitios (ICOMOS) la *Carta internacional sobre itinerarios culturales*. Un acercamiento al concepto de *Itinerario Cultural*, en un contexto de patrimonio férreo, se aprecia en el libro de Germán Jaramillo Uribe que se titula *Acercamiento a un modelo de gestión patrimonial del ferrocarril de Antioquia y su activación como itinerario cultural: Trayecto Botero-Cisneros*, publicado por la Universidad de Granada en el 2015. Con respecto al Ferrocarril de Amagá, se podría avizorar un horizonte prometedor en esta misma dirección, toda vez que noticias recientes lo confirman: «Listos los recursos de interventoría para recuperar la vía férrea entre La Estrella y La Pintada». Información tomada de: <https://bit.ly/3WqA9mg>

como Itinerario Cultural propiamente dicho se explica únicamente por su utilización histórica para un fin específico y determinado y por haber generado elementos patrimoniales asociados a dicho fin que, surgidos del devenir de su propia y singular dinámica, reflejan inequívocamente la existencia de influencias recíprocas entre distintos grupos culturales durante un extenso período de la historia.

Referencias

Brew, R. (1977). *El desarrollo económico de Antioquia desde la Independencia hasta 1920*. Banco de la República.

Córdoba Marulanda, J. A. (2018) *Antigua estación Yarumito de Itagüí: valor histórico como patrimonio cultural de la nación y proyección como espacio expositivo*. [Tesis de grado para optar el título de Maestro en Artes Visuales, Instituto Técnico Metropolitano].

Colcultura – OEA (1994) *Programa de reciclaje de las estaciones del ferrocarril*. Colcultura.

Córdoba Marulanda, J. A. (2018) *Antigua estación Yarumito de Itagüí: valor histórico como patrimonio cultural de la nación y proyección como espacio expositivo*. [Tesis de grado para optar el título de Maestro en Artes Visuales, Instituto Técnico Metropolitano].

Luján Villegas, L. O. (2022-2023). *Vagones de la memoria. Evocación de la línea del ferrocarril de Amagá*. [Manuscrito no publicado].

Prats, Lorenc (1997). *Antropología y patrimonio*. Barcelona: Ariel.

Sierra García, J. (1983). *Diccionario folklórico antioqueño*. Editorial Universidad de Antioquia.

Cibergrafía

Gobernación de Antioquia. *Promotora Ferrocarril de Antioquia*.
<https://www.ferrocarrilantioquia.com/>

Ministerio de Transporte (2020, noviembre 22). *Presidente Duque lanza este lunes el Plan Maestro Ferroviario para la reactivación de la operación por tren en el país*. Ministerio de Transporte.

<https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/9192/presidente-duque-lanza-este-lunes-el-plan-maestro-ferroviario-para-la-reactivacion-de-la-operacion-por-tren-en-el-pais/>

Referentes normativos y de política patrimonial

Carta Internacional sobre Itinerarios Culturales, 2008.

Ley 1185 del 12 marzo de 2008. Por la cual se modifica y adiciona la Ley 397 de 1997.

Ministerio de Cultura (abril 24 de 1996). Decreto 746: por el cual se declara monumento nacional, el conjunto de las estaciones de pasajeros del ferrocarril en Colombia. *Diario Oficial* 42774.

Ministerio de Transporte y Departamento Nacional de Planeación (2020). *Plan Maestro Ferroviario. Una estrategia para la reactivación y consolidación de la operación ferroviaria en el país*. Presidencia de la República.

<https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Prensa/Plan-Maestro-Ferroviario.pdf>

Entrevistas (Comunicaciones Personales)

H. González. Comunicación personal, 23 de agosto de 2018.

H. Abad. Comunicación personal, 10 de septiembre de 2018.

H. Cadavid. Comunicación personal, 8 de noviembre de 2017.

Audiovisual

Alcaldía de Itagüí (2018, agosto 23). «Itagüí sigue avanzando». <https://bit.ly/3Ukvqkg>

Telemedellín (29 de julio de 2018). *Arriba Mi Barrio*.

Bienes de Interés Cultural en Barbosa: entre el olvido institucional y la necesidad del empoderamiento ciudadano

Juan Óscar Pérez Salazar¹

Mi llegada a la Coordinación del Área de Patrimonio Cultural, adscrita a la Subsecretaría de Arte y Cultura de la Alcaldía de Barbosa, el pasado 7 de enero del 2022, gracias al concurso de méritos que realizó la Comisión Nacional del Servicio Civil a finales del 2019, significó una gran oportunidad para conocer y rescatar el valioso patrimonio cultural de uno de los diez municipios del Valle de Aburrá, que, en comparación con sus famosos vecinos del Norte, entre ellos Bello y Girardota, se muestra más débil y dependiente de los recursos del Área Metropolitana (AMVA), pese a que su extensión territorial de 206 km² lo definen como el segundo más extenso de todo el Valle, después de Medellín.

Con el fin de responder a dos preguntas fundamentales para mi área de trabajo ¿Posee Barbosa Patrimonio Cultural? ¿Qué tipo de patrimonio cultural? Y armado de mis herramientas como historiador profesional, inicié una exhaustiva investigación que determinó que el municipio, famoso por la piña (fruta que en la actualidad representa un pequeño renglón de su amplia producción agrícola), posee dos tipos de patrimonio cultural. El primero, patrimonio cultural inmaterial², definido por las tradiciones orales, las fiestas, ritos, y demás manifestaciones culturales que dan cuenta de la identidad de los barboseños, entre ellos, la tradición oral relacionada con los mitos y leyendas, la tradición de los sayones y el diablo durante la Semana Santa, la música para acompañar la festividad religiosa interpretada por la centenaria Banda de San Antonio (Primer nombre que tuvo el municipio cuando se convirtió en Parroquia en 1798), entre otros. Por su parte, el patrimonio cultural material, definido como los bienes muebles e inmuebles del municipio que se han heredado y que la comunidad ha decidido que “merece la pena proteger como parte de nuestras señas de identidad social e histórica”³. En este punto y para el contexto de Barbosa, surge el concepto clave de Bien de Interés Cultural inmueble, definido por el Ministerio de Cultura como “aquellos que contienen valores de orden histórico, estético y simbólico, que

¹ Historiador y Magíster en Sociología, Universidad de Antioquia. Doctor en Historia, Universidad Nacional de Colombia. Actualmente se desempeña como Profesional Universitario Coordinador del Área de Patrimonio Cultural de la Alcaldía de Barbosa. Contacto: juan.perez@barbosa.gov.co

² República de Colombia. Decreto 2358 de 2019. Diario Oficial 51178, 26 de diciembre de 2019.

³ María Ángeles Querol. *Manual de Gestión del Patrimonio Cultural* (Madrid: Ediciones AKAL, 2017) 11.

pertenecen a un territorio y que generan un sentido de identidad en una comunidad”⁴. De acuerdo con la investigación realizada, Barbosa posee en la actualidad 55 BIC inmuebles ubicados en su mayoría en la zona urbana del municipio, declarados por el procedimiento de homologación a BIC⁵, por medio de su incorporación al PBOT Acuerdo 019 de 2000 y ratificado por el Decreto 443 de 2002, como se indica a continuación: “El Patrimonio arquitectónico se adopta del estudio que en la actualidad realiza la entidad Área Metropolitana en convenio con la Universidad Pontificia Bolivariana el cual se incorporará con todos sus componentes al PBOT”⁶.

Entre los 55 BIC inmuebles cabe destacar que la mayoría se encuentra ubicado en la zona denominada como centro histórico o parque fundacional, Parque Diego Echavarría (antiguo Santiago de los Caballeros) en honor al empresario filántropo antioqueño, quien donó los terrenos del parque y contribuyó para la construcción de la actual Biblioteca Municipal Isolda Echavarría (su hija) en 1970. Además de estos BIC, se encuentran otros inmuebles cuyas características históricas y arquitectónicas hacen de Barbosa uno de los pocos municipios del Valle de Aburrá que aún conserva inmuebles de tipo colonial y republicano, entre ellos la Casa de la Cultura con sus más de 220 años, el Convento de las Dominicanas, La Parroquia de María Auxiliadora (anterior parroquia de San Antonio de Padua) y la casona de más de 227 años denominada Pascuala Muñoz, madre del General y héroe de la Independencia, José María Córdova. Transcribimos a continuación el cuadro resumen de los BIC incorporados al PBOT Acuerdo 019 de 2000

⁴ Ministerio de Cultura de Colombia. *Formulación e implementación planes especiales de manejo y protección. Bienes inmuebles de interés cultural* (Bogotá: Ministerio de Cultura, 2011) 19.

⁵ República de Colombia. Ley 1185 de 2008. *Diario Oficial* 46929 de 12 de marzo de 2008.

⁶ Concejo Municipal de Barbosa. Acuerdo 019 de 2000.

Código DANE de registro	Nombre del bien	Grupo patrimonial	Subgrupo	Dirección	Acto administrativo
01-01-01-08-05-079-000001	Estación del Ferrocarril Barbosa	PATRIMONIO MATERIAL	INMUEBLE	Kilómetro 155 _ Vía Medellín - Puerto Berrío	Decreto 746 del 24 de abril de 1996
01-01-01-08-05-079-000002	Estación del Ferrocarril El Hatillo	PATRIMONIO MATERIAL	INMUEBLE	Ferrocarril de Antioquia _ Línea Puerto Berrío - Medellín _ kilómetro 487 - entrada a la Inspección Departamental de El Hatillo	Decreto 746 del 24 de abril de 1996
01-01-01-08-05-079-000003	Estación del Ferrocarril Isaza. (Demolida)	PATRIMONIO MATERIAL	INMUEBLE	Caserío Isaza. Frente a la Industria Líquido Carbónico Colombiano.	Decreto 746 del 24 de abril de 1996
01-01-01-08-05-079-000004	Estación del Ferrocarril Popalito	PATRIMONIO MATERIAL	INMUEBLE	Ferrocarril de Antioquia _ Línea Puerto Berrío - Medellín _ kilómetro 471 _ Caserío Popalito cercana al río Medellín	Decreto 746 del 24 de abril de 1996 ⁷
079-003	Capilla Santa Marta y Casa Cural	PATRIMONIO MATERIAL	INMUEBLE	Calle 13 # 10-25 Corregimiento El Hatillo	Acuerdo 019 de 2000
079-005	Colegio Luis Eduardo Árias Reinel	PATRIMONIO MATERIAL	INMUEBLE	Calle 15 # 8-103	Acuerdo 019 de 2000
079-007	Casa de la Cultura Joaquín Emilio "El Zurdo" Tabares	PATRIMONIO MATERIAL	INMUEBLE	Carrera 10 entre calles 16 y 17	Acuerdo 019 de 2000
079-008	Convento de la Dominicas	PATRIMONIO MATERIAL	INMUEBLE	Calle 16 # 10-06	Acuerdo 019 de 2000
079-009	Capilla María Auxiliadora	PATRIMONIO MATERIAL	INMUEBLE	Carrera 10 # 15-52	Acuerdo 019 de 2000

079-014	Plazuela Diego Echavarría Misas	PATRIMONIO MATERIAL	INMUEBLE	Calles 15 y 15, Carreras 10 y 11	Acuerdo 019 de 2000
079-015	Biblioteca Municipal Isolda Echavarría	PATRIMONIO MATERIAL	INMUEBLE	Carrera 10 # 15-27	Acuerdo 019 de 2000
079-018	Casa en el costado occidental de la Plazuela Diego Echavarría Misas	PATRIMONIO MATERIAL	INMUEBLE	Calle 15 Carrera 11-14	Acuerdo 019 de 2000
079-024	Iglesia Parroquial San Antonio de Padua	PATRIMONIO MATERIAL	INMUEBLE	Calle 13 # 13-04, 13-06	Acuerdo 019 de 2000
079-026	Hotel Imperial	PATRIMONIO MATERIAL	INMUEBLE	Calle 15 con Carrera 14	Acuerdo 019 de 2000
079-001	Casas en la Vía de salida a Concepción	PATRIMONIO MATERIAL	INMUEBLE	Carrera 9 # 17-106	Acuerdo 019 de 2000
079-004	Conjunto de Casas sobre la Calle 15	PATRIMONIO MATERIAL	INMUEBLE	Calle 15 Carreras 10 y 8	Acuerdo 019 de 2000
079-006	Conjunto de edificaciones sobre la carrera 10	PATRIMONIO MATERIAL	INMUEBLE	Carrera 10 calles 16-17	Acuerdo 019 de 2000
079-010	Centro de Bienestar del Anciano, Fundación San Pedro Claver	PATRIMONIO MATERIAL	INMUEBLE	Carrera 10 Calle 15	Acuerdo 019 de 2000
079-012	Casa de Doña Pascuala Muñoz	PATRIMONIO MATERIAL	INMUEBLE	Carrera 10 con Calle 13	Acuerdo 019 de 2000
079-013	Conjunto de casa sobre la Calle 13	PATRIMONIO MATERIAL	INMUEBLE	Calle 13 # 10-17, Calle 13 x Carrera 11	Acuerdo 019 de 2000

⁷ Es importante aclarar que la Alcaldía no posee copia de este acto administrativo. Tampoco se encuentra en formato digital en la página de Mincultura. El único dato que aparece es que se encuentra publicado en el Diario Oficial # 42774.

079-016	Casa sobre la Calle 13	PATRIMONIO MATERIAL	INMUEBLE	Calle 13 # 10-32	Acuerdo 019 de 2000
079-017	Calle del Comercio	PATRIMONIO MATERIAL	INMUEBLE	Calle 15 Carreras 11-14	Acuerdo 019 de 2000
079-019	Casas sobre la Calle 16,	PATRIMONIO MATERIAL	INMUEBLE	Calle 16 # 11-61-11-51	Acuerdo 019 de 2000
079-020	Cerro de la Virgen	PATRIMONIO MATERIAL	INMUEBLE	Cerro de la Virgen	Acuerdo 019 de 2000
079-021	Casas sobre la Carrera 13	PATRIMONIO MATERIAL	INMUEBLE	Carrera 13 # 14-19	Acuerdo 019 de 2000
079-022	Casa Cural, Despacho Parroquial San Antonio	PATRIMONIO MATERIAL	INMUEBLE	Calle 13 con Carrera 13	Acuerdo 019 de 2000
079-023	Conjunto de Inmuebles en el costado Oriental del Parque Principal	PATRIMONIO MATERIAL	INMUEBLE	Carrera 13, Calles 14 y 15	Acuerdo 019 de 2000
079-025	Santuario El Cristo	PATRIMONIO MATERIAL	INMUEBLE	Carrera 13 con Calle 15	Acuerdo 019 de 2000
079-027	Parque Principal Simón Bolívar	PATRIMONIO MATERIAL	INMUEBLE	Carreras 14 y 15, Calles 13-15	Acuerdo 019 de 2000
079-028	Edificaciones en la Calle 11 con la Carrera 14	PATRIMONIO MATERIAL	INMUEBLE	Calle 11 # 14-16	Acuerdo 019 de 2000
079-029	Pasaje Peatonal en la Carrera 15	PATRIMONIO MATERIAL	INMUEBLE	Carrera 15 entre calles 15 y 16	Acuerdo 019 de 2000
079-030	Vivienda multifamiliar sobre el pasaje peatonal	PATRIMONIO MATERIAL	INMUEBLE	Carrera 15, Calles 15 y 16	Acuerdo 019 de 2000
079-032	Viviendas sobre la Carrera 15	PATRIMONIO MATERIAL	INMUEBLE	Carrera 15 # 10-12	Acuerdo 019 de 2000
079-034	Centro de Evangelización y culto La Valvanera	PATRIMONIO MATERIAL	INMUEBLE	Calle 19 carrera 20B	Acuerdo 019 de 2000

079-035	Cementerio Parroquial	PATRIMONIO MATERIAL	INMUEBLE	Carrera 17 # 18-06	Acuerdo 019 de 2000
079-037	Vía de acceso al área urbana	PATRIMONIO MATERIAL		Calle 13 carreras 15-20	Acuerdo 019 de 2000
079-038	Avenida La Valvanera	PATRIMONIO MATERIAL	INMUEBLE	Calles 18 y 19 carreras 17-20B	Acuerdo 019 de 2000
079-039	Petroglifo en la Vereda Buga	PATRIMONIO MATERIAL	ARQUEOLÓGICO	Vereda Buga	Acuerdo 019 de 2000
079-040	Camino Prehispánico Buga-Matasanos	PATRIMONIO MATERIAL	ARQUEOLÓGICO	Vereda Buga	Acuerdo 019 de 2000
079-043	Puente Pulido	PATRIMONIO MATERIAL		Vereda La Playa parte baja	Acuerdo 019 de 2000
079-044	Vía hacia Cisneros (tramo)	PATRIMONIO MATERIAL		Vereda Popalito	Acuerdo 019 de 2000
079-045	Camino a la Vereda Graciano	PATRIMONIO MATERIAL	INMUEBLE	Vereda Graciano	Acuerdo 019 de 2000
079-046	Trapiche de la Hacienda El Indio	PATRIMONIO MATERIAL	INMUEBLE	Vereda La Playa	Acuerdo 019 de 2000
079-047	Hacienda Barbosa	PATRIMONIO MATERIAL	INMUEBLE	Veredas Buga-Graciano	Acuerdo 019 de 2000
079-048	Hacienda Linares	PATRIMONIO MATERIAL	INMUEBLE	Corregimiento El Hatillo	Acuerdo 019 de 2000
079-049	Casa de la Antigua Hacienda Llano Grande (Papelsa)	PATRIMONIO MATERIAL	INMUEBLE		Acuerdo 019 de 2000
079-002	Colegio IDEM Manuel José Caicedo	PATRIMONIO MATERIAL	INMUEBLE	Cra 18 # 16A25	Acuerdo 019 de 2000
079-011	Colegio Presbítero Luis Eduardo Pérez	PATRIMONIO MATERIAL	INMUEBLE	Cl 16 # 08-79	Acuerdo 019 de 2000
079-031	Palacio municipal	PATRIMONIO MATERIAL	INMUEBLE	Cl 15, Cra 15	Acuerdo 019 de 2000
079-033	Casa sobre la carrera 17	PATRIMONIO MATERIAL	INMUEBLE	Cra 17 # 10-01	Acuerdo 019 de 2000

079-036	Costado occidental del Parque Principal	PATRIMONIO MATERIAL		Cra 15 entre Cls 13, 15	Acuerdo 019 de 2000
079-050	Hacienda Buga	PATRIMONIO MATERIAL	INMUEBLE	Vereda Buga	Acuerdo 019 de 2000
079-051	Hacienda El progreso	PATRIMONIO MATERIAL	INMUEBLE	El Hatillo	Acuerdo 019 de 2000
079-052	Anillo Turístico y Ecológico	PATRIMONIO MATERIAL	NATURAL	Buga, La Playa, Montañita y Vallecitos	Acuerdo 019 de 2000
079-053	Camino “El Indio”	PATRIMONIO MATERIAL	NATURAL	Buga, La Playa	Acuerdo 019 de 2000
079-054	Carretera a Concepción	PATRIMONIO MATERIAL	VÍA	Barbosa	Acuerdo 019 de 2000

Fuente: Alcaldía de Barbosa. Decreto 443 de 2002: “Por el cual se adopta el Estatuto de Planeación Territorial...”.

Con respecto a las estaciones del Ferrocarril de Antioquia incluidas en el anterior cuadro listado, es importante resaltar que desde la creación del Ferrocarril en el departamento, este medio de transporte ha jugado un papel fundamental en la identidad de los barboseños, debido a que por muchos años fue la mejor forma de transporte para comunicar a los barboseños con el resto del departamento, al igual que contribuyó con el desarrollo del turismo y a convertir al municipio en “puerto seco” del Área Metropolitana. El impacto del Ferrocarril fue tan importante para la construcción de identidad de los barboseños, que en 1990 se llevaron a cabo la primera versión de las Fiestas del Tren, realizadas en el Corregimiento de El Hatillo, con el fin de resaltar la relevancia del medio de transporte para el municipio⁸ (figura 1).

⁸ Abdías Madrid Arias. Patrimonio Cultural (texto inédito). S.f. p. 68.

Figura 1. Estación Ferrocarril De El Hatillo



S.A. Estación Ferrocarril De El Hatillo. S.f. Archivo Histórico de Barbosa.

Adicional a lo anterior, el municipio cuenta con 5 estaciones del antiguo Ferrocarril de Antioquia construidas desde 1912 y fueron declaradas Patrimonio Cultural por el Decreto 746 del 24 de abril de 1996, entre ellas la Estación Barbosa (actualmente demolida, Figura 2), Isaza, Yarumito, Popalito y la Estación del Ferrocarril de El Hatillo, la única que se encuentra en buen estado y que en la actualidad se encuentran en un limbo entre el Ministerio de Cultura, Invias o la Alcaldía de Barbosa, ya que ninguna de las anteriores entidades se han hecho cargo de su recuperación y restauración.

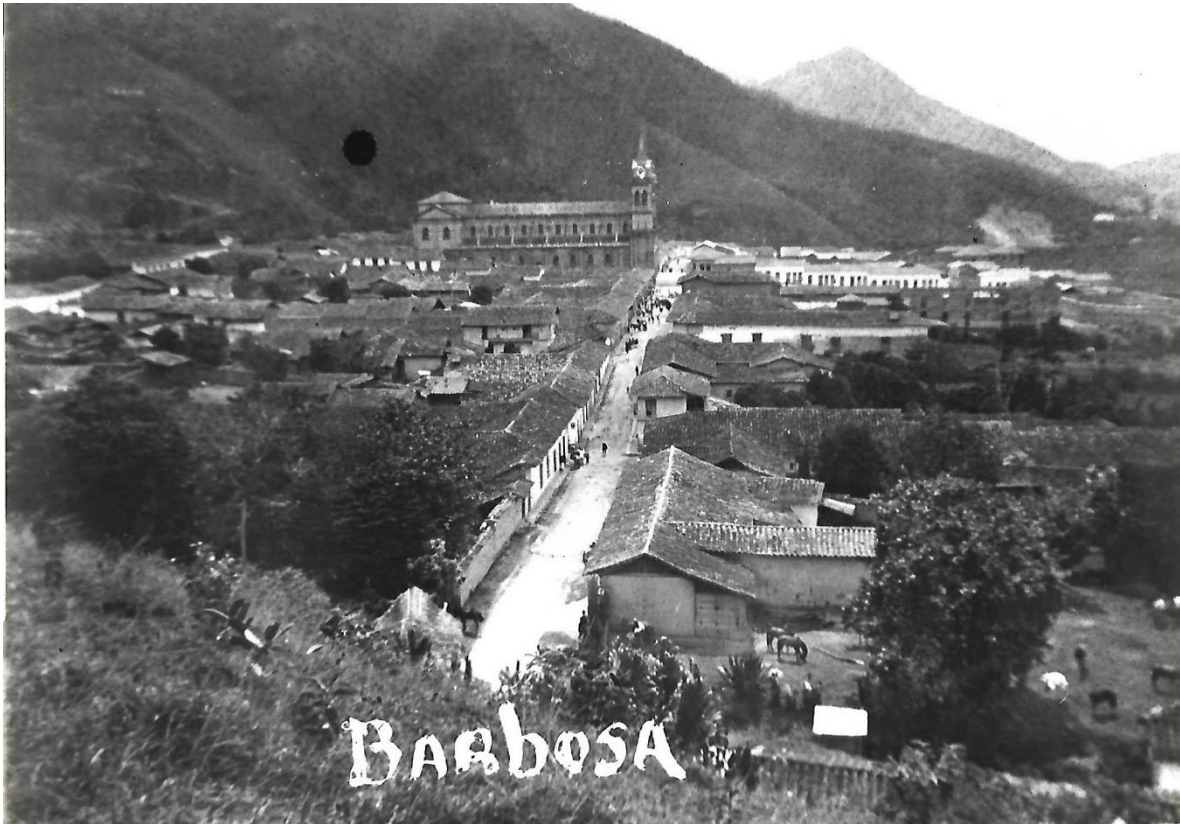
Figura 2. Estación Ferrocarril Barbosa



S.A. Estación Ferrocarril Barbosa, 1978 (apro.). Archivo Histórico de Barbosa.

A pesar de estas declaratorias y la existencia de estos 55 bienes inmuebles declarados, ninguna administración anterior se había preocupado por un tema tan relevante como este, puesto que compromete el valioso patrimonio material inmueble que poseen todos los barboseños. En este sentido, a la par de la investigación sobre la existencia de BIC inmuebles declarados, se han adelantado acciones para la reactivación del grupo de vigías del patrimonio del municipio⁹, con el fin de empoderar a la ciudadanía en las herramientas de protección y salvaguarda del patrimonio cultural inmueble. En la actualidad, el grupo se encuentra inscrito ante el Ministerio de Cultura y adelanta acciones para proteger este importante patrimonio cultural. De ahí la relevancia de incentivar y promover este tipo de iniciativas comunitarias, puesto que un pueblo consciente de su patrimonio hace más que diez administraciones juntas.

⁹ Gobernación de Antioquia. Ruta del Vigía: por los caminos del patrimonio (Medellín: Gobernación de Antioquia-ICPA, 2014) 20.



s.a. Panorámica de Barbosa desde la Carrera 14. Circa 1940. Archivo Histórico de Barbosa.

Bibliografía y fuentes:

Abdías Madrid Arias. Patrimonio Cultural (texto inédito). S.f.

Archivo Histórico de Barbosa.

Alcaldía de Barbosa. Decreto 443 de 2002: “Por el cual se adopta el Estatuto de Planeación Territorial...”.

Concejo Municipal de Barbosa. Acuerdo 019 de 2000.

Gobernación de Antioquia. *Ruta del Vigía: por los caminos del patrimonio*. Medellín: Gobernación de Antioquia-ICPA, 2014.

Ministerio de Cultura de Colombia. *Formulación e implementación planes especiales de manejo y protección. Bienes inmuebles de interés cultural*. Bogotá: Ministerio de Cultura, 2011.

República de Colombia. Ley 1185 de 2008. *Diario Oficial* 46929 de 12 de marzo de 2008.

República de Colombia. Decreto 2358 de 2019. Diario Oficial 51178, 26 de diciembre de 2019.

Querol, María Ángeles *Manual de Gestión del Patrimonio Cultural*. Madrid: Ediciones AKAL, 2017.

PONENCIA

LOS RIELES DEL PROGRESO

CENTRO DE HISTORIA DE VENECIA

POR:

JUAN PABLO GRANADOS VALLE

**ESTUDIANTE DE HISTORIA DE LA UNIVERSIDAD PONTIFICIA
BOLIVARIANA DE MEDELLÍN**

MIEMBRO NUMERARIO DEL CENTRO DE HISTORIA DE VENECIA

VENECIA, 2 DE SEPTIEMBRE DE 2023

LOS RIELES DEL PROGRESO

MARCO GEOGRÁFICO TEMPORAL:

Municipio de Venecia sector entre La Sinifaná y Bolombolo entre 1930 y 1950.

INTRODUCCIÓN:

El objetivo principal de esta ponencia es dilucidar el proceso de desarrollo del municipio de Venecia con relación al ferrocarril de Antioquia, el cual se verá manifestado en la estructuración arquitectónica de las líneas férreas y estaciones cercanas a dicha geografía con presencia entre la Sinifaná y Bolombolo. A su vez, las posibilidades de progreso no se observaron únicamente en el crecimiento demográfico de las poblaciones aledañas, sino desde la caficultura resaltada en haciendas como La Amalia y Gazul que gozaron de gran auge al momento de transportar los productos.

El concepto teórico de **progreso** analizado desde la óptica de Rousseau, será la base fundamental del desarrollo de la ponencia; teniendo en cuenta la historiografía que a lo largo de la Historia nacional se ha escrito sobre la relevancia del ferrocarril de Antioquia y su conexión con el suroeste antioqueño.

Lo anterior parte de las siguientes preguntas: ¿por qué se escogió la topografía del suroeste de Antioquia para construir un ferrocarril?, ¿Cuáles fueron las implicaciones que tuvo para los hacendados de la región la llegada de este medio de comunicación?, ¿cómo fue el desarrollo de las grandes haciendas cafeteras luego de entrar en vigencia el ferrocarril?.

Metodología:

Contraste de forma analítica de las fuentes primarias y secundarias que permiten ampliar el espectro de divulgación histórica del tema.

Utilización fuentes orales de adultos mayores que dan razón de sus experiencias cuando utilizaban dicho transporte para abordar la ciudad de Medellín.

Ordenación de forma rigurosa del concepto a utilizar, sus variaciones socio cultural y su relación con el territorio.

Conclusiones:

Profundización teórica elocuente ligada a las imágenes de la época, las cuales fueron extraídas del repositorio digital de la Biblioteca Pública Piloto.

Explicar a los participantes cómo el ferrocarril de Antioquia tuvo un gran impacto en la comunidad de Venecia y sus alrededores, mejorando de diversas formas las condiciones de vida y comunicación con geografías cercanas.

Nota: *El corpus textual definitivo se enviará en el transcurso de la semana, al igual que las diapositivas con el tema. Lo anterior es la base de la investigación; no se envía en este momento, debido a unas consultas a realizar en el archivo para esclarecer una información que falta corroborar.*

Fuente primaria:

Archivo Histórico de Antioquia (1912). Fondo Ferrocarril de Antioquia, Actas de la Junta Directiva, FA 21.

Archivo Histórico de Antioquia (1912). Fondo Ferrocarril de Antioquia, Actas de la Junta Directiva FA 22.

Bibliografía:

Botero Herrera, F. (Mayo - agosto de 1983). Antecedentes de la industrialización en Antioquia. *Revista Lecturas de Economía*, pp. 97 - 123.

Brew, R. (1977). *El desarrollo económico de Antioquia desde la Independencia hasta 1920*. Bogotá: Publicaciones Banco de la República.

Buckley, J. W. (1970). *La contabilidad contemporánea y su medio ambiente*. (V. F. Pardo, Trad.). México D.F.: Ediciones Contables y Administrativas S.A.

Campuzano Hoyos, J. A. (2008). La industria, un escenario de modernización. Albores del siglo XX en Medellín. *Modernizadores, instituciones y prácticas modernas. Antioquia, siglos XIX al XX*. Medellín: Centro de investigaciones sociales y humanas, Universidad de Antioquia, pp. 129-161.

Cardona Arteaga, J. (1988). La profesión contable en Antioquia 1850-1900. *Contaduría*, (12), Medellín: Universidad de Antioquia, pp. 21-47.

Safford, F. (1965). Significación de los antioqueños en el desarrollo económico colombiano. Un examen crítico de las tesis de Everett Hagen. *Anuario colombiano de historia social y de la cultura*, 3, pp. 49-69.