



Estudios Gerenciales

ISSN: 0123-5923

estgerencial@icesi.edu.co

Universidad ICESI

Colombia

CORREA RESTREPO, JUAN SANTIAGO

El ferrocarril de Antioquia: empresarios extranjeros y participación local

Estudios Gerenciales, vol. 28, núm. 123, abril-junio, 2012, pp. 149-166

Universidad ICESI

Cali, Colombia

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=21224852009>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en redalyc.org

redalyc.org

Sistema de Información Científica

Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal

Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto

El ferrocarril de Antioquia: empresarios extranjeros y participación local¹

JUAN SANTIAGO CORREA RESTREPO, Ph.D.*

Director de Investigación, Colegio de Estudios Superiores de Administración (CESA)

Académico correspondiente de la Academia Colombiana de Historia, Colombia

juansc@cesa.edu.co

RESUMEN

El propósito de este artículo es mostrar cómo la construcción y operación del Ferrocarril de Antioquia permite analizar, desde el punto de vista de las políticas públicas y de la acción de los empresarios extranjeros, los procesos sociales desde la perspectiva local y regional del Estado. Metodológicamente, se hace uso de fuentes primarias de la época y de bibliografía secundaria desde una perspectiva de historia económica y empresarial, para realizar un contraste de cómo, a pesar de no cumplir con ninguna de las metas propuestas en los contratos firmados inicialmente, el Ferrocarril se convirtió en un símbolo de lo posible y del tránsito a la modernidad.

Palabras clave. Ferrocarriles; empresarios extranjeros; desarrollo regional; historia económica y empresarial; Antioquia.

recibido: 28-jun-10, corregido: 23-feb-10 y aceptado: 10-abr-12

Clasificación JEL: N56; N76; R11



¹ El autor desea agradecer de manera especial la colaboración de Verónica Franco (U. Externado) y de Cristina Iregui Casas (CESA) por su colaboración como asistentes en esta investigación en distintas etapas de la misma.

* Dirigir correspondencia a: Calle 35 No. 6.16, Bogotá, Colombia.

The Antioquia railroad: foreign entrepreneurs and local participation

ABSTRACT

The purpose of this article is to show how the construction and operation of the Ferrocarril de Antioquia (Antioquia railroad) makes it possible to analyze the social processes and the action of foreign entrepreneurs in terms of public policy, from the local and regional perspective of the state. Methodologically, we use both primary sources and secondary literature of the period, written from the perspective of economic and business history, to show how, despite failing to reach any of the goals proposed in the original contracts, the railroad became a symbol of what is possible and of transition to modernity.

Keywords. Railways; foreign entrepreneurs; regional development; economic and business history; Antioquia.



A Ferrovia de Antioquia: empresários estrangeiros e participação local

RESUMO

A finalidade deste artigo é mostrar como a construção e operação da Ferrovia de Antioquia permite analisar, sob a perspectiva das políticas públicas e da ação dos empresários estrangeiros, os processos sociais partindo da perspectiva local e regional do Estado. Em termos metodológicos, se faz uso de fontes primárias da época e de bibliografia secundária partindo de uma perspectiva de história econômica e empresarial, para fazer um contraste de como, apesar de não cumprir com nenhuma das metas propostas nos contratos assinados inicialmente, a Ferrovia se tornou um símbolo do que é possível e da transição para a modernidade.

Palavras-Chave. Ferrovias; empresários estrangeiros; desenvolvimento regional; história econômica e empresarial; Antioquia.

Introducción

Antioquia,² como el resto de Colombia, no fue ajena a la *fiebre ferrocarrilera* que se vivió en las últimas tres décadas del siglo XIX. Aunque este impulso llegó tarde en términos latinoamericanos, pues la tendencia fue la de copiar el modelo de inversión en infraestructura ferrocarrilera tras la Independencia, permitió que tanto el país como las regiones estuvieran alejadas de la primera oleada especulativa en el continente con la consecuente crisis de deuda que la acompañó.

No obstante, esto no fue un seguro a perpetuidad, pues este proceso tardío de contratación y construcción de líneas férreas en Colombia estuvo acompañado, desde sus inicios, por el capital extranjero. Las condiciones generales del país impidieron que los capitales internacionales más seguros invirtieran en Colombia y se tuvo que recurrir a lo que Fischer (2002) denomina “empresarios de segunda clase” (pp.1-5) en el mundo financiero internacional.

Esto tuvo un profundo impacto en las negociaciones que se realizaron pues las condiciones desventajosas de Colombia y de las regiones, se tradujeron a su vez en contratos desventajosos que, en términos generales, sirvieron para generar una relación asimétrica en la que el inversionista tuvo todas las ventajas y muy pocas obligaciones. Además, muchos de ellos sólo estuvieron interesados en firmar los contratos de concesión para aprovechar la debilidad de éstos y demandar de forma injusta a la Nación y las regiones. Sin embargo, el Ferrocarril de Antioquia hace parte del imaginario popular sobre la antioqueñidad, y se asocia con el impulso y la tenacidad para llevar a cabo tareas difíciles en condiciones adversas.

Paradójicamente, si se analiza el proceso de construcción del Ferrocarril, la realidad

no puede estar más lejos del imaginario popular. De una obra presupuestada para ser terminada en ocho años, se pasó a más de medio siglo para lograr ser finalizada. Durante gran parte de este período, no solo la línea funcionó en dos secciones desconectadas entre sí por el difícil paso de La Quiebra, el cual sólo pudo ser superado hasta el siglo XX, sino que durante el proceso de construcción, el capital privado local estuvo ausente.

El propósito de este artículo es el de indagar cuáles fueron los límites de la participación extranjera en esta línea férrea y cuáles fueron las consecuencias operativas de asumir el control de la finalización y operación de la línea por parte del Departamento de Antioquia. Además, se explorará el impacto territorial que tuvo el Ferrocarril de Antioquia, en particular sobre la importante hoya del río Nus y, cómo esto permitió la consolidación de importantes concesiones en esta zona.

Para lograr estos objetivos, metodológicamente se ha hecho uso de fuentes del Archivo Histórico de Antioquia, en particular en lo concerniente con la carga y operación de la línea férrea; se hizo uso también de fuentes de prensa de época, particularmente útil para identificar las principales discusiones entre sectores de la sociedad del momento; y por último, de bibliografía secundaria que ha permitido establecer nuevas interpretaciones y preguntas sobre el Ferrocarril de Antioquia.

El texto se ha dividido en cuatro partes: en la primera, se estudiará el papel de Francisco J. Cisneros en el comienzo de la obra a mediados de la década de 1870; en la segunda, se analizará el tránsito del manejo del capital extranjero al capital regional; en la tercera, se examinará la fase final de conexión entre Medellín y el Magdalena a través de la cons-

2 El departamento de Antioquia está situado en el noroccidente de Colombia. Su capital es Medellín.

trucción del paso de La Quebra; finalmente se presentarán las conclusiones.

1 Cisneros y el inicio de la obra

El proyecto ferroviario en Antioquia nace cuando el presidente del Estado Soberano de Antioquia, Pedro Justo Berrío, obtuvo la aprobación por parte de la Legislatura de la Ley 78 (Estado Soberano de Antioquia, 1866) que impulsaba la construcción de un camino carretero o de rieles que conectara a Medellín con algún río navegable. Por supuesto, los dueños de tierras en la hoya del río Nus, que lleva al Magdalena, se encontraron entre los más fervientes defensores de una línea férrea que pasara por sus propiedades, e hicieron todo lo posible para conseguir este objetivo (Franco, 2006).

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

Para tal fin se creó la Sociedad Agrícola y de Inmigración, cuyos socios fueron importantes promotores del Ferrocarril, y algunos, como Francisco Villa del Corral y Jorge Bravo, no tomaron inmediatamente las tierras adjudicadas sino que esperaron a que se comenzaran los procesos de desmonte por parte de colonos y de construcción de la línea para tomar las mejores. Además de esta adjudicación, ocurrieron otras nueve de menor cuantía a portadores de bonos gubernamentales. El promedio de adjudicaciones a seis de los portadores fue de 3.500 hectáreas; igualmente, la familia de Greiff cambió bonos adicionales por otras

2.100 hectáreas, mientras que el promedio de los colonos pobres era de 27 hectáreas (Brew, 2000; Jaramillo, 1988). Esta práctica se volvió habitual durante los procesos de colonización de tierras baldías, generando amplios procesos especulativos.

En medio de este proceso, el cónsul en Lima, Juan María Uribe, celebró un convenio con Henry Meiggs en 1868 para realizar los estudios para la construcción de una línea férrea que uniera a Medellín con el río Magdalena (Echeverri, 1974). Sin embargo, los contactos con Meiggs fracasaron y obligaron a contactar en Perú a Francisco Javier Cisneros, quien estaba buscando trabajo con Meiggs y convenció a los comisionados antioqueños de que tenía las capacidades para hacer el ferrocarril.

Sin conocer la obra, Cisneros suscribió el 14 de febrero de 1874 el contrato para el trazado y la construcción del ferrocarril. La línea debía terminarse en Aguas Claras, cerca de Barbosa, en ocho años y medio, con una concesión para explotación durante cincuenta y cinco años con privilegio exclusivo durante treinta años. Como auxilio para la obra, el gobierno antioqueño pagaría COP\$11.000 por kilómetro y el gobierno de la Unión realizó una adjudicación de terrenos baldíos con la suma de COP\$100.000 durante diez años, siendo la parte contratante (Cisneros, 2003 (1880)).

El contrato con Cisneros le concedía un auxilio de COP\$11.000 por kilómetro hasta completar un total no mayor de COP\$2.000.000. Esto le aseguraba al gobierno local un tercio del capital accionario, lo que garantizaba una parte importante de la propiedad de la empresa. De otro lado, la empresa obtenía una total exención tributaria con el Estado y los municipios; la obra fue declarada de utilidad pública y, por tanto, recibió sin costo alguno una transferencia de todas las tierras baldías que requiriera.

Así mismo, se establecieron veinte años de inmunidad contra cualquier acción de expropiación por parte del Estado y se fijaron indemnizaciones a partir de dicho plazo si el Estado quisiera adquirir toda la empresa. Así, a los veinte años, el Estado debía pagar por la línea COP\$4.000.000, a los treinta COP\$2.300.000, y a los cuarenta COP\$1.500.000 (Cisneros, 2003 (1880)).

Una vez se firmó el contrato, Cisneros viajó a Londres, donde constituyó la Cisneros y Cía., y obtuvo los recursos necesarios para emprender el proyecto. A su regreso a Colombia, a finales de 1874, comenzó a realizar los estudios requeridos y al año siguiente inició el trazado de la línea (Poveda, 1974). Usualmente estas empresas se radicaban en el extranjero como una forma de protección a los vaivenes políticos y económicos de la región; sin embargo, esta forma empresarial exigía que el portador accionista no pudiera deshacer su compromiso cuando quisiera, sino que debía ir a la bolsa de valores para vender sus títulos. Este modelo era especialmente apetecido por los banqueros que prestaban el dinero para los proyectos, dado que eventualmente les permitía un control más fácil de las empresas en caso de dificultades, además que contaban con la protección diplomática (Fischer, 2002).

Así, Cisneros, como se verá más adelante, además de los contratos que firmó, aceptó y utilizó con mucho éxito para su propio beneficio; aprovechó la costumbre local de no tomar garantías sino confiar en la palabra empeñada; así, cuando le era provechoso, obligaba el cumplimiento de compromisos verbales, pero cuando le afectaba se remitía a las condiciones pactadas por escrito (Latorre, 1924).

Cisneros comenzó los trabajos de construcción el 28 de noviembre de 1874 y el primer riel se clavó el 29 de octubre de 1875. El gobierno del Estado obtuvo el apoyo

del nacional a través de la Ley 18 (Estado Soberano de Antioquia, 1874) mediante la cual se concedieron los siguientes beneficios: cesión de los terrenos de propiedad nacional que fueran necesarios; exención de derechos de importación de materiales durante la construcción y cinco años adicionales después de su terminación; cien mil hectáreas de terrenos baldíos en lotes alternados a lado y lado de la línea cedidos a la empresa sin contraprestaciones; cesión de terrenos de propiedad nacional a orillas del río Magdalena para construir el puerto y sus instalaciones; y un auxilio de COP\$1.000.000 para entregar en sumas de COP\$100.000 anuales al gobierno de Antioquia (Cisneros, 2003 (1880)).

En contraprestación, cuando comenzara la operación, el ferrocarril debía transportar los correos, los empleados y las tropas oficiales con las mismas franquicias que el contrato inicial a favor del Estado de Antioquia. Como consecuencia de estas condiciones, el contrato inicial fue modificado en enero de 1875, constituyéndose el gobierno nacional como parte contratante (Poveda, 1974). No deja de ser interesante la insistencia, en éste y otros contratos, por garantizar la utilización de los ferrocarriles por parte de las tropas gubernamentales en condiciones especiales. Esto puede ser entendido como una forma de fortalecer el proceso de centralización política mediante el potencial del uso de la fuerza de manera expedita y a bajo costo.

Este tipo de modelo, basado en el sistema francés, fue el arquetipo para la construcción ferroviaria en Colombia y su eje principal consistió en las garantías sobre los intereses o rendimientos de capital, que usualmente oscilaban alrededor del 5% al 7% anual (Fischer, 2002). En términos generales, los bonos emitidos para financiar la obra por parte de Antioquia y la Nación no resultaban atractivos para los tenedores de

bonos organizados en Londres, pues el incumplimiento crónico de los compromisos de deuda dejaba a Colombia con pésimas calificaciones de riesgo.

Para Cisneros la construcción y operación del ferrocarril era apenas parte de sus intereses económicos. Él veía los proyectos ferroviarios en Colombia como una oportunidad para generar nuevos ejes de colonización agrícola en los que él y sus socios jugaron una parte activa. En particular, la línea del ferrocarril en Antioquia ofrecía la atractiva posibilidad de abrir un eje de colonización y de explotación agrícola en las tierras de los ríos Porce y Nus, y estimaba que estas tierras podrían llegar a generar unas tres mil toneladas semestrales de grano de café; existía además un potencial interesante para cacao, tabaco, caña de azúcar y arroz. Las esperanzas de Cisneros estaban bien fundadas, pues cuando comenzó a construirse la ruta a lo largo del Nus, la zona se convirtió en un eje activo de poblamiento, a pesar de las difíciles condiciones de una zona de vertiente insalubre y de difícil acceso (Poveda, 1974).³

Transcurridos un poco más de dos años de iniciado el proyecto, en junio de 1878 la carrilera llegaba apenas un poco más adelante de la Malena. Como consecuencia de estas dificultades, Cisneros presionó con éxito el cambio del contrato, el cual se aprobó mediante la Ley del 30 de noviembre de 1878, y se firmó el 2 de agosto de 1879. En esta nueva negociación, la cuarta desde la firma del primer contrato en 1874, se estipulaba que el Ferrocarril debía llegar hasta Medellín y no hasta Aguas Claras en Barbosa, contando con una longitud total de 201 kilómetros.

3 El estudio de este eje de colonización ha sido descuidado en los estudios de políticas de tierras en el siglo XIX e incluso textos recientes y novedosos (Sanclemente, 2010) sobre este tema sólo incluyen los ejes tradicionales hacia el sur de Antioquia (en lo que será el eje cafetero) o hacia el norte y las llanuras del Caribe.

La discusión en el Estado de Antioquia no se hizo esperar e importantes líderes locales, como Juan B. Londoño, cuestionaron seriamente el retraso preguntándose si “es justo, si es excusable continuar empleando los caudales públicos en una obra ruinosa, en una insostenible” (Arias de Greiff, 2006, p. 55). Debido a esto, en 1881 el secretario del Tesoro negó el giro de dineros a Cisneros como estaba estipulado en el contrato, lo que ocasionó un animado debate en el Senado, gracias al cual Cisneros logró una nueva modificación al contrato, la quinta en siete años, previa comprobación de la entrega de un total de COP\$678.769,70 recibidos por Cisneros de parte de la Nación y del Estado Soberano de Antioquia.

Debido a la guerra civil de 1885, la empresa del Ferrocarril de Antioquia se transfirió al Estado Soberano por un valor de COP\$500.000. Aunque el avalúo de la empresa, realizado por Louis Johnson y E. R. Esmond, fue de COP\$1.776.500 se le reconoció a Cisneros menos de la tercera parte. A la entrega de la obra, el ferrocarril llegaba a Pavas, y se entregó con el telégrafo funcionando, un camino de herradura, un hospital, los estudios para su terminación, los planos, el material rodante y los derechos sobre 100.000 hectáreas con que la nación había subvencionado al ferrocarril (Arias de Greiff, 2006).

Así, los cambios contractuales abarcaron el contrato original que Cisneros suscribió en 1874, un contrato adicional en enero de 1875, otro relativo a los bonos nacionales en julio de 1876. En diciembre de 1877 se rescindió el contrato original para ser renovado nuevamente en noviembre de 1878 con el fin de que el concesionario pudiera hipotecar sus privilegios. En agosto de 1879 se modificó de nuevo el contrato original para llevar la línea a Medellín y en mayo de 1882 se celebró otro contrato, para finalmen-

te dar por terminada toda obligación entre las partes en agosto de 1885.

En general, estos y otros contratos similares que se firmaron para la construcción de ferrocarriles en Colombia, adolecían de problemas similares: una mala definición de los términos de los mismos, un cálculo inadecuado de los costos, malas negociaciones, falta de una regulación clara y un problema crónico de escasez de recursos económicos para financiar la construcción o las subvenciones prometidas a los inversionistas por el gobierno nacional o local (Ramírez, 2007).⁴

Estos cambios le permitieron a Cisneros irse sin terminar la construcción con un avance muy por debajo de los esperado en los contratos celebrados con él pues como se puede ver en el Gráfico 1, de los 160 kilómetros contratados sólo construyó

4 Hay pocas excepciones a esta tipología de contratación que se conoce usualmente como Modelo Francés. Tal vez la más importante se dio en el contrato con los inversionistas estadounidenses que construyeron el Ferrocarril de Panamá a mediados del siglo XIX. Aunque era una concesión y se acompañó de una generosa asignación de tierras, no se presentó la inversión conjunta con el Estado o con los gobiernos nacionales, ni hubo emisión de bonos de deuda pública para financiar la obra. Para un análisis más amplio del papel de la inversión extranjera directa en la construcción y operación de la Panamá Railroad Co., ver Correa (2010).

45; tampoco llegó a Medellín sino a Pavas, ni cumplió lo pactado en términos de locomotoras, pues se importaron pequeñas máquinas de 7 toneladas con velocidad de 15 kilómetros por hora, cuando lo pactado eran 30. Igualmente, nunca se cumplió con el arrastre de 80 toneladas, los rieles, acorados en hierro, fueron cambiados a acero llevando a trayectos mixtos, y la línea no servía en este momento para transportar el volumen de pasajeros prometido ni se lograron las tarifas económicas previstas. Además, el costo durante este período de construcción no fue de COP\$11.000 sino de COP\$33.000 por kilómetro (Cisneros, 2003 (1880); Mayor, 1999).

Ahora bien, hay que tener en cuenta las difíciles condiciones de incertidumbre del momento. Inicialmente, deben considerarse al menos dos guerras civiles y dos insurrecciones locales entre 1876 y 1885, las cuales tuvieron un impacto negativo en términos de la mano de obra disponible; además del clima tropical, enfermedades, etc. Asimismo, las políticas revisionistas en términos del pago de la deuda externa por parte de los gobiernos de la Regeneración, habían minado seriamente la escasa credi-

Gráfico 1. Ferrocarril de Antioquia



Fuente: Adaptado de Arias de Greiff (2006).

bilidad del país en los círculos financieros internacionales y, en general, la consecución de nuevos créditos se volvió aún más difícil de lo que ya era. En todo caso, en sus once años, dejó una importante lección sobre el manejo capitalista de un proyecto de esta envergadura y dejó el primer manual de administración de ferrocarriles, tal vez el primero sobre el tema de administración en Colombia (Horna, 2003; Mayor, 1999).

En el plano financiero Cisneros también innovó, pues obtuvo una participación del 50% del gobierno nacional (6.000 acciones) y del gobierno de Antioquia que participó con COP\$200.000, en tanto el resto se realizó con inversión extranjera representada en los inversionistas ingleses Benson & Co. y Scholes and Brothers de Londres, y el cubano Luis del Monte y Cía. Además, Cisneros obtuvo 200.000 hectáreas de tierras baldías, adicionales a las 100.000 hectáreas que había obtenido por el Ferrocarril de Antioquia, al lado de la línea de vapores fluviales en el río Cauca y la exclusividad de un ferrocarril entre Medellín y Popayán, con el que esperaba recibir 200.000 hectáreas pero que finalmente no se concretó (“Editorial”, 1884).

La coyuntura generada por la guerra de 1885 fue particularmente difícil para la inversión ferroviaria y para los planes de desarrollo de las elites locales. Dicha guerra suspendió el desarrollo ferroviario a lo largo del país, dejó a Cisneros como el principal acreedor de la deuda nacional y reestructuró el capital financiero nacional. A pesar de haber perdido el contrato del Ferrocarril de Antioquia, la situación jurídica de Cisneros era ventajosa, puesto que sus compañías y las de sus asociados fueron registradas en Londres, que era el centro financiero mundial y el más importante socio económico de Colombia, lo que le garantizó la protección legal británica. Además, esta situación hizo que la expansión ferroviaria en Colombia

fuera más vulnerable a las coyunturas internacionales de capital disponible, lo que eventualmente llevó a un colapso en el financiamiento y el crédito internacional. Finalmente, la inestabilidad política aumentó los riesgos de las inversiones originales y le permitió al capital extranjero penetrar ventajosamente en la economía colombiana.

2 Capital extranjero y manejo local

El retiro de Cisneros y las condiciones del departamento tras la guerra de 1885, implicaron un difícil proceso de transición en el cual era necesario redefinir contratos, responsabilidades y términos de la construcción. Entre tanto, la obra quedó suspendida entre 1886 y 1990, el proceso de mantenimiento de la vía construida se le encargó al ingeniero Clímaco Villa y la administración la asumió Baltasar Botero. Para subsanar el problema, el Departamento anunció el 27 de febrero de 1888 la celebración de un nuevo contrato con el ingeniero estadounidense Charles S. Brown, que contemplaba la terminación de la vía hasta Medellín en un plazo de seis años, con un subsidio por kilómetro de COP\$5.000 hasta un máximo de COP\$80.000, una promesa de privilegio de exclusividad por treinta años y un derecho de explotación por 55 años adicionales, para un total de 85 años a partir de la terminación de la obra (Arias de Greiff, 2006).

A Brown se le concedió un plazo de ocho meses a partir de la firma del contrato para que demostrara que tenía el capital suficiente para el proyecto o que había constituido una sociedad para tal fin. Probablemente el escaso tiempo que tenía para comprobar sus capacidades técnicas y económicas generó serias suspicacias sobre su contratación en algunos sectores de la sociedad antioqueña (“Ferrocarril”, 1888).

Brown no cumplió las exigencias iniciales del contrato y la Asamblea promulgó la

Ordenanza No. 16 del 25 de julio de 1888 por medio de la cual autorizó al gobernador para negociar con un tercero la construcción de la obra según considerara conveniente. Entre tanto, el departamento debió asumir la construcción y nombró como vicedirector a John B. Dougherty —quien en la práctica fue el verdadero director durante la administración Cisneros—, como ingeniero jefe se nombró a Frank F. Whittekin y como ingeniero ayudante a Francisco Escobar (Arias de Greiff, 2006).

El Congreso promulgó la Ley 67 (Congreso de la República de Colombia, 1890) que dispuso que en caso de contratar de nuevo la construcción, el concesionario recibiera una subvención de COP\$5.000 por capital, la cual asumiría en un 50% el gobierno nacional y en un 50% el departamental. Dicha concesión se hizo extensiva en caso de garantizar el rendimiento en igual proporción. Las diversas compañías que licitaron la construcción en 1891 fracasaron pues sus propuestas fueron consideradas como desventajosas para Antioquia.

El 30 de julio de 1891 llegó una comisión de ingenieros estadounidenses dirigida por Anthony Jones, con quien finalmente se realizó el contrato. Los trabajos de reconstrucción se reanudaron y en octubre llegó otro grupo de la misma misión que emprendió los trabajos en el tramo faltante en el valle del río Nus. Los trabajos de la misión duraron 14 meses y realizaron el trazado completo sobre el terreno hasta Medellín, diseñaron un plan para superar el obstáculo geográfico en La Quiebra y un presupuesto de la obra faltante avaluado en COP\$5.165.000 incluyendo material rodante (Tisnés & Zapata, 1980).

El mismo año, la gobernación envió a Alejandro Barrientos a Londres con la misión de gestionar un empréstito para garantizar la continuación de la obra. Sin embargo, Barrientos se sentía inseguro por su *falta de mundo*, y cometió el error de solicitar la

ayuda de Santiago Pérez Triana,⁵ con pésimos resultados. Ambos llegaron a Londres donde firmaron un contrato con Punchard, McTaggart, Lowther & Co., el cual suscitó una fuerte controversia en la región y, por tal razón, el Departamento nombró una junta de asesores con el objetivo de evaluar las condiciones del contrato (Parsons, 1997; Tisnés & Zapata, 1980). Uno de los elementos de mayor disgusto era el ofrecimiento de Punchard, McTaggart, Lowther & Co. a Pérez, a manera de comisión, para obtener la ratificación del contrato, del 3% sobre el valor total del mismo, lo que equivalía a GBP\$37.500 distribuidas por partes iguales entre Pérez Triana y los intermediarios De Grelle Houdret & Cía., situación a todas luces irregular, pues era el encargado por el Departamento (Echeverri, 1974).

La Asamblea consideró que, por estas y otras razones, el contrato perjudicaba al Departamento, y por tal razón intentó, mediante una ordenanza del 8 de agosto de 1892, tener la última palabra en la aprobación o no del contrato. Sin embargo, el gobernador Abraham García rechazó esta idea y tomó la arbitraria decisión de clausurar la Asamblea. Asimismo, la Junta Asesora rechazó el contenido del contrato y la forma en que se negoció, tanto por las condiciones del préstamo como por la retribución por la construcción. No obstante, el gobierno departamental comenzó a discutir con el representante de la firma, William Ridley, nuevos proyectos de contrato de construcción y empréstitos que se concretaron el 24 de septiembre de 1892 (Arias de Greiff, 2006).

Por intermediación de Pérez se suscribieron los acuerdos con la casa Punchard, McTaggart, Lowther & Co., que por tratarse de contratos de construcción y no realmente de empréstitos, fueron rechazados por la junta

⁵ Pérez Triana era hijo del ex presidente liberal Santiago Pérez Manosalva.

de consultores nombrada para estudiar las negociaciones, lo que se sumaba al concepto negativo de la recién clausurada Asamblea. Sin embargo, el gobernador desconoció esta recomendación y celebró el contrato el 24 de septiembre de 1892 con el representante enviado por los ingleses, William Ridley (Bravo, 1974).

La construcción y reparación de la línea entre Puerto Berrío y Medellín se avaluó en GBP\$1.250.000 y se estimó que estaría terminada en seis años a partir del 1 de enero de 1893. Además, el Departamento cedía gratuitamente la parte construida con todas sus instalaciones, accesorios y elementos. Por si fuera poco, el contrato incluyó la cesión de todos los privilegios, exenciones y ventajas que tenía Cisneros y Brown, incluyendo una cuantiosa subvención. El contrato obligaba a Punchard, McTaggart, Lowther & Co. a conseguir un capital de GBP\$1.550.000 adicionales, respaldados por la renta total de los licores en Antioquia (Tisnés & Zapata, 1980).

El gobernador, Abraham García, firmó los contratos y encargó de su defensa ante el gobierno nacional a Baltasar Botero, Jorge Bravo y Santiago Pérez Triana. A pesar de las muchas objeciones del gobierno, los contratistas obtuvieron, en el segundo de los cinco contratos adicionales que se realizaron para enmendar, corregir o adicionar al original, un subsidio anual adicional de GBP\$37.000 por veinte años correspondientes al 2% del valor de la obra y el gobierno departamental aportaba el pago de GBP\$1.250.000. Estas condiciones fueron aprobadas en la Ley 67 (Congreso de la República de Colombia, 1890).

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

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

En mayo de 1893 llegaron a Barranquilla los primeros materiales para reiniciar la construcción. Salvo estos materiales y la visita de algunos ingenieros ingleses, en diez meses la obra se limitó a algunas reparaciones y trabajos secundarios. En este lapso de tiempo, no sólo consiguieron el préstamo sino que recibieron del Departamento COP\$110.129,55 y de la Nación COP\$148.883,70 para un total de COP\$250.013,25 (Poveda, 1974).

Torres Mariño informó que la compañía inglesa no había conseguido el empréstito, que los trabajos eran insatisfactorios y, además, que dicha compañía había presentado planos ya hechos por Anthony Jones para cobrar intereses por esto, además de otras irregularidades técnicas. El nuevo gobernador, Miguel Vásquez, al conocer el informe de Torres Mariño, ordenó suspender los pagos el 19 de octubre de 1893 y rescindir los contratos con indemnización de perjuicios y reserva de nulidad. Esto ocasionó un largo y costoso pleito que duró más de seis años, durante los cuales el gobierno se subrogó al Departamento, asumió de forma conjunta las responsabilidades en el asunto y se tomó la determinación de llevar la decisión a un tribunal de arbitramento en Londres.

El 27 de julio, después de varios fallos e instancias y bajo presiones diplomáticas, se falló con una condena a Colombia y al departamento por GBP\$40.000 por daño emergente, y los costos del arbitraje se dividieron en un 60% a cargo de Colombia y en 40% a cargo de Punchard, McTaggart, Lowther & Co. El camino que llevó a este injusto fallo se debió en buena parte a la interferencia indebida de Pérez Triana, quien

impidió el intento de arreglo entre las partes, aduciendo que él era el representante de la firma inglesa, lo cual no era cierto, y solicitando de forma infructuosa que el gobierno actuara contra el departamento.

Entre tanto, se continuó de nuevo la construcción bajo el control del departamento mediante una apropiación de COP\$500.000 y el nombramiento de una Junta Directiva compuesta por el gobernador y dos ciudadanos elegidos por la Asamblea para períodos de dos años. A partir de 1893 el departamento de Antioquia no sólo destinó los COP\$500.000, sino que el auxilio llegó a COP\$1.300.000 entre 1897 y 1898.

A pesar de la escasa longitud de la línea a la altura de Monos, el flujo de mercancías de comercio exterior era importante. Así, en el primer semestre de 1896 se registraron 1.315 toneladas de productos de exportación, en su mayoría cueros y café, y 2.735 toneladas de productos de importación manufacturados (Archivo Histórico de Antioquia, Fondo Ferrocarril de Antioquia, 1896). A pesar del volumen transportado, no deja de ser interesante ver la importante diferencia entre el comercio de exportación frente al de importación, además de la profundización de una relación de dependencia en la cual se provee materias primas a cambio de productos industriales.

En enero de 1897 estaban construidos casi 60 kilómetros de línea y, al momento de estallar la guerra de los Mil Días, llegó al kilómetro 66. Esto presenta un resultado terrible para estos años, aunque se trazó la ruta hasta La Quiebra en el kilómetro 109. Por supuesto, la guerra de los Mil Días provocó la suspensión de los trabajos y dejó la obra en pésimas condiciones y sin recursos disponibles.

A pesar de algunos correctivos que se llevaron a cabo, la zona de la Malena estaba intransitable en 1902 y, en general, las vías re-

querían una reconstrucción general. La vía, el material rodante, los edificios, el telégrafo y las instalaciones estaban casi destruidos, y sólo hasta 1905 se pudieron atender los problemas, para lo cual la Asamblea Nacional Legislativa —convocada por el gobierno de Reyes— nacionalizó las vías mediante el Acto Legislativo 7, expidió las Leyes 60 y 27 de 1905, y se creó el Ministerio de Obras Públicas, encargado de regular todo lo relacionado con la dotación de infraestructura pública (Ramírez, 2007).

Con estos actos, la administración y la propiedad de todos los ferrocarriles pasaban a la Nación. Debido a la difícil situación de las finanzas públicas, el gobierno recurrió a James T. Ford para contratar la continuación de la obra. Entre tanto, el gerente del ferrocarril, Tomás Arturo Acebedo, propuso con éxito la aprobación del uso de la autorización de 1896 para emitir bonos y acometer la construcción directa de 25 kilómetros de línea. Los trabajos se reanudaron en julio de 1905 y la administración de la obra se delegó al departamento bajo la dirección técnica de Tomás A. Acebedo (Poveda, 1974).

En agosto de 1907 la obra llegó a Guacharacas en el kilómetro 90, y a Palmichala —rebautizada Sofía en honor a la esposa del general Reyes— el 20 de julio de 1908, estación que se inauguró en presencia del presidente. Para continuar los trabajos, el gobierno prestó COP\$116.500, que permitieron llegar hasta la estación Sofía a mediados de 1908 para un total de 102 kilómetros hasta La Quiebra (Botero, 1988).

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

trucción llegó al Zarzal, rebautizado Cisneros, al pie de La Quiebra a 109 kilómetros de Puerto Berrío, al tiempo que se comenzó a construir un camino carreteable entre Cisneros y Botero para superar La Quiebra (Arias de Greiff, 2006).

En términos prácticos, la construcción fue lenta y llena de dificultades, pues para llegar al kilómetro 109 se necesitaron un poco más de treinta años, múltiples contratos y concesiones generosas, reconstrucciones permanentes, enfrentar varias guerras civiles y una situación de dificultad crónica de recursos fiscales. Aun así, llegar al paso de La Quiebra sólo supuso tener que superar un obstáculo técnico mayor que tardaría hasta finales de la década de los veinte para ser resuelto satisfactoriamente, y los trabajos debieron continuar en el otro costado de la cordillera siguiendo el río Porce hasta Medellín.

3 El paso de La Quiebra y la conexión con Medellín

El comienzo del siglo xx no fue fácil para la construcción del Ferrocarril de Antioquia pues, al terminar la guerra de los Mil Días, las vías requerían una reconstrucción general del tramo entre Puerto Berrío y La Quiebra. La construcción de la sección Porce, que recorría el valle de este río hasta Medellín, pudo comenzar el 29 de octubre de 1910 a la altura de Piedragorda (rebautizado Botero) bajo la dirección de Héctor Acebedo.

El ritmo de construcción de esta sección fue más rápido que el de la sección Nus, pues al cabo de un año se había llegado a Yarumito, a los 16 kilómetros, en enero de 1912 se dio el servicio hasta Barbosa en el kilómetro 19, y se continuó la explanación hasta Girardota y Bermejil. Los equipos necesarios, como rieles, locomotoras, etc., fueron llevados por caminos carreteables

o por la sección del Nus hasta el sitio de la construcción.

El problema de flujo de recursos se superó en parte en 1912, cuando se contrató un crédito en Francia por FRF\$12.500.000 (GBP\$500.000). La negociación fue aprobada por el departamento, respaldándola mediante una pignoración del 77% de la renta del tabaco y unos intereses anuales del 6% sobre el valor nominal, así como un descuento inicial del 13,5% (Arias de Greiff, 2006). A partir de Barbosa el proyecto quedó bajo la dirección de Ernesto Cadavid, quien el 20 de octubre de 1912 inauguró la estación Girardota, a 36 kilómetros de Botero y en 1913 se terminó la construcción de los 27 kilómetros de un nuevo camino entre Cisneros y Botero, con lo que se logró un flujo continuo entre Puerto Berrío y Copacabana.

Antes de la llegada del tren al valle de Aburrá, el 9 de marzo de 1914, se generó una valorización de las tierras por donde estaba proyectada la ruta, las cuales habían mantenido precios relativamente constantes hasta la década de 1870, para duplicarse a partir de la de década de 1880. Así, mientras la fanegada cerca de La Quiebra valía unos COP\$20, en Medellín, en las tierras por donde pasaría la ruta, se llegó a negociar a COP\$150 la fanegada ("Editorial", 1892, 1893). Esta misma situación se apreció en el valle del Nus, donde las tierras pasaron de ser monte sin valor a tierras de cultivo con un alto valor con sembrados de algodón y maíz (Brew, 2000).

Con la finalización de la sección Porce, salvo el obstáculo de La Quiebra, la empresa procedió a mejorar y complementar la obra. Para esto, se compró nuevo material rodante y se comenzaron los estudios para la construcción de un túnel que conectara las dos secciones. Los resultados financieros, a pesar de las dificultades, fueron favorables

y representaron una importante fuente de ingresos fiscales para el departamento.

La construcción de la línea fue lenta debido a las dificultades técnicas, carencia de mano de obra, penurias fiscales y guerras civiles. Por estas razones, los efectos de la ruta se sintieron lentamente sobre la economía antioqueña y la reducción sobre los costos de transporte no fue la esperada, pues la interconexión con los mercados locales aún se hacía por medio de precarios caminos de herraduras o el Ferrocarril no les ofrecía las rutas más competitivas. No obstante, en la medida en que la línea se prolongó y se pudo estabilizar en parte el tráfico de mercancías y pasajeros, las tarifas también lo hicieron. La encargada de fijar los montos de estas tarifas era la Junta Directiva del Ferrocarril, quien estableció un sistema de clasificación de acuerdo con el tipo de productos y, por supuesto, con los poderosos intereses comerciales y políticos involucrados en el transporte antioqueño.

Los efectos de esta estabilización en el transporte se sintieron principalmente en el comercio que fluía desde el centro del Departamento. La utilización de la ruta en el tramo Puerto Berrío-Medellín era un 22% más barata que el antiguo camino Medellín Nare, lo que permitió bajar significativamente el costo de transporte de la mercancía de exportación, sobre todo café, y de la importación de la maquinaria que ingresaba al departamento, en particular para café, minería e industria. Además, como era habitual, se “transportaba gratuitamente a los empleados públicos cuando viajaban en asuntos de su cargo” (Archivo Histórico de Antioquia, Fondo Ferrocarril de Antioquia (Documentación de Actas, carta), 1914, 7 de julio, p. 203), lo cual era consistente con las medidas de fortalecimiento de la política de centralización del gobierno con el uso de vías de transporte sin costo y con privilegios

especiales. Además, se fortalecieron los programas de educación a los trabajadores en la disciplina, el progreso, el patriotismo y la moral, vinculando los conceptos de progreso y patria al deseo de construcción de nación en las primeras décadas del siglo xx (Restrepo, 2004).

Así mismo, el Ferrocarril tomó la decisión de cobrar fletes más bajos a la carga que fuera transportada por las autoridades locales de los distritos pertenecientes al Departamento, bajo la excusa de haber sido contribuyentes para la construcción del mismo. En esta decisión se deja ver un claro interés político, pues la medida no se hacía extensiva a comerciantes ni productores, de tal manera que sólo beneficiaba a los políticos locales (Archivo Histórico de Antioquia, Fondo Ferrocarril de Antioquia (Documentación de Actas, respuesta), 1914, 13 de julio). Sin embargo, esta medida contribuyó de manera significativa a la introducción al Departamento de los elementos necesarios para la construcción del alumbrado y el alcantarillado de Medellín y otros municipios (Archivo Histórico de Antioquia, Fondo Ferrocarril de Antioquia (Documentación de Actas, resolución), 1914, 7 de mayo).

Las presiones por la modificación de los fletes eran permanentes. Los sectores más fuertes de la élite antioqueña realizaban el cabildeo necesario para favorecer sus intereses económicos. No es extraño encontrar en las Actas del Ferrocarril solicitudes realizadas en este sentido a la Junta, como la que hizo Tulio Ospina a nombre de él mismo y otros comerciantes y ganaderos para que el Ferrocarril les permitiera importar, sin pagar fletes, las semillas de pastos y de otras plantas, con el pretexto de ser un experimento para fomentar la agricultura y la ganadería antioqueña (Archivo Histórico de Antioquia, Fondo Ferrocarril de Antioquia

(Documentación de Actas, petición), 1914, 15 de mayo).

Debido a la capacidad de carga del Ferrocarril y a los intereses de algunos grupos de presión, desde 1914 importantes hombres de negocios encabezados por Felipe Duque y Caledonio Arizmendi, elevaron una petición a la Junta para solicitar la construcción de un embarcadero de ganado en la estación de Malena, pues este punto servía para el tránsito de ganado a las ferias de la región y estos ganaderos habían construido un camino para sacar productos y animales hacia la estación. Dicha petición fue atendida con rapidez por la Junta, ordenando la construcción del embarcadero (Archivo Histórico de Antioquia, Fondo Ferrocarril de Antioquia (Documentación de Actas, petición ganaderos), 1914, 27 de mayo).

El comercio de ganado era considerado como uno de los renglones más importantes del comercio antioqueño. Por esta razón, la empresa del Ferrocarril adecuó desde muy temprano sus instalaciones y material rodante para poder atender las necesidades de este tipo de comercio, lo que permitió atender la introducción de ganado vacuno desde comienzos de la década de los veinte.

A partir de 1923 el sector externo colombiano tuvo un incremento significativo de las exportaciones, pasando de USD\$63,9 millones anuales entre 1922 y 1924 a USD\$112 millones anuales entre 1925 y 1929 (Bejarano, 2007). Por supuesto, esto tendría un impacto sobre el Ferrocarril de Antioquia, pues sería el medio más importante de transporte de la carga cafetera mientras la salida al Pacífico no se regularizara (Archivo Histórico de Antioquia, Fondo del Ferrocarril de Antioquia, 1923). No obstante, importantes comerciantes e industriales, como Ricardo Olano, una de las figuras más importantes de la política y de la economía antioqueña de la primera mitad del siglo xx y el mayor

productor de fósforos del Medellín, resentía la política de fletes del Ferrocarril y los altos costos de transporte y le pedía a la Junta del Ferrocarril que considerara su posición:

Les pido se considere como carga local los productos de nuestras fábricas de fósforos y velas que salgan de Medellín por el Ferrocarril, con el objetivo de desarrollar la exportación de los productos en otros departamentos... [Siendo] uno de los principales objetivos del Ferrocarril de Antioquia el de desarrollar el comercio y las industrias del departamento. (Archivo Histórico de Antioquia, Fondo del Ferrocarril de Antioquia (Documentación de Actas, petición de Ricardo Olano), 1914, 7 de mayo, p.208)

Reclamaciones del mismo tipo fueron realizadas por Ramón A. Restrepo, gerente de la Cervecería Antioqueña Consolidada, para que se rebajaran los fletes que se cobraban al transporte de sus productos, a pesar de ser de los más bajos que cobraba el Ferrocarril. Ninguna de estas peticiones fue aprobada por la Junta, luego de ser estudiadas por una comisión y por el auditor de la empresa (Archivo Histórico de Antioquia, Fondo del Ferrocarril de Antioquia (Documentación de Actas, petición de Ricardo Olano), 1914, 7 de mayo).

Además de la mejora en el comportamiento del sector externo, el país tuvo una entrada masiva de divisas gracias a la mejora en las condiciones de endeudamiento y el pago por parte de los Estados Unidos de la indemnización de Panamá. De los USD\$25 millones de este pago, el gobierno dedicó las tres cuotas de USD\$5 millones a la inversión en infraestructura, en particular la expansión ferrocarrilera que absorbió más del 60% del total de la inversión en obras públicas. El gran problema consistió en que dicha inversión fue atomizada y sin estudios de viabilidad o de costos, ni se identificó un problema central, lo que imposibilitó la

formulación de una política. Los recursos se asignaron a ocho líneas sin destinar partidas a conservación y mantenimiento de las existentes; no hubo una dirección clara de la política ni protecciones legales a los contratos suscritos (Hartwig, 1983).

Así, la inversión en ferrocarriles en Colombia se incrementó en un 60% en 1926 mientras que la red nacional sólo se amplió en cerca del 8% promedio anual entre 1926 y 1930, cifra inferior al crecimiento promedio de los primeros años de la década, el cual se ubicó en el 11% habiendo realizado una menor inversión (Ramírez, 2007).

En este contexto el Ferrocarril pudo acometer el problema fundamental que tenía desde sus inicios: la interconexión de la sección Porce con la del Nus a la altura del paso de La Quiebra. El diseño final del túnel fue del ingeniero F. L. Weakland, y los detalles de construcción estuvieron a cargo de la firma Fraser, Brace & Co. Más adelante, durante cierto tiempo, el famoso ingeniero Alejandro López hizo parte del grupo de ingenieros que revisó los distintos proyectos e insistió, sin éxito, en abandonar el proyecto de conexión por Puerto Berrío y concentrarse en conectar con el Magdalena siguiendo el río Porce y Nechí donde era navegable el río Magdalena (Arias de Greiff, 2006).

Los dos frentes de perforación del túnel se encontraron el 12 de julio de 1929 y se inauguraron el 7 de agosto del mismo año con un costo total de construcción de COP\$3.395.697. Una vez se logró terminar el túnel, el Ferrocarril contó con una línea continua entre Puerto Berrío y Medellín con una extensión de 193 kilómetros. Sin embargo, el momento de la inauguración no pudo ser más desafortunado, pues coincidió con el preámbulo de la Gran Depresión. Gracias a estas inversiones la deuda había aumentado de manera considerable, pasando de un total de COP\$3.518.856,45 en

1924, a COP\$6.842.162,81, para luego llegar a los COP\$15.336.995,58 a finales de 1925, y a COP\$23.823.391,13 en 1928 (Tisnés & Zapata, 1980). Esto implicó un aumento de la deuda del 677%, lo cual no fue extraño durante la *danza de los millones*⁶, pero habría de pagarse con creces en la década de los treinta y conduciría a un proceso que eventualmente llevaría a la pérdida de la propiedad de la compañía y su traspaso a la Nación.

4 Consideraciones finales

En el caso del Ferrocarril de Antioquia el diseño de política pública obedeció a una decisión estratégica que interesaba a los sectores de la elite antioqueña desde la Colonia: el comercio internacional. Las rutas se proyectaron como una forma de mejorar significativamente el eje de comunicación entre el río Magdalena y Medellín, de tal manera que el flujo de mercancías de importación y exportación contara con una ruta más eficiente en términos de la seguridad de las mercancías y del tiempo del recorrido.

En su primera etapa, gracias a Cisneros, se tuvo una visión sistémica del problema en la cual, a diferencia de la posición dominante de la época, se buscó interconectar diferentes rutas y sistemas de transporte en Colombia. Indudablemente uno de los aspectos más interesantes del trabajo de Cisneros en Colombia consistió en su capacidad de adaptación, en beneficio propio, de los patrones internacionales a los locales. Así, además de las prácticas típicamente capitalistas en la contratación de las obras, adaptó con éxito la costumbre local de no tomar

6 Usualmente se conoce como la Danza de los Millones al período comprendido entre 1923 y 1928, durante el cual Colombia tuvo un cambio estructural en su acceso a los mercados de capitales internacionales y un mejoramiento significativo en las exportaciones de café y otros productos agrícolas. Estos dos factores permitieron una situación general de crecimiento de la economía que llevaron a un período de crecimiento en estos años.

garantías sobre los contratos y de confiar en la palabra empeñada. De tal manera, cuando le convenía obligaba al cumplimiento de los generosos (y en ocasiones irresponsables) compromisos verbales, pero cuando se veía afectado se remitía a las condiciones pactadas por escrito. Esto se pudo evidenciar en el carrusel de modificaciones contractuales que ocurrió durante la construcción de la línea. Era la transición a la modernidad, con sus ventajas y sus peligros.

Como Cisneros, muchos aprovecharon esto para iniciar un carrusel de contratos y de reclamaciones injustas en las que participaron, en perjuicio del país y de la región, tanto los inversionistas como miembros de la élite local y nacional, quienes abusaron de su posición dominante para su propio beneficio.

Sectores importantes de la élite aprovecharon la llegada y el carisma de Cisneros para iniciar la construcción del Ferrocarril. Este proyecto no sólo implicó una decisión sobre comercio exterior, sino que significó una profunda transformación de la estructura de propiedad a lo largo de la ruta, en especial en el valle del río Nus y en Medellín, zona en la cual importantes inversionistas de la región aprovecharon la situación para hacerse a las tierras que eventualmente valorizó el Ferrocarril.

El final de la era Cisneros en 1885, tuvo promedios de construcción más bien mediocres, lo cual se debió en buena parte a las dificultades políticas, económicas y geográficas de la región. No obstante, Cisneros contribuyó de manera significativa a establecer el patrón de construcción ferrocarrilera en Colombia, lo cual incluyó, en primer lugar, la participación del Estado nacional o del gobierno local para cofinanciar o subvencionar las obras a través de diversas estrategias que garantizaran el ingreso de capital extranjero; en segundo lugar, una política

de tierras mediante la cual se entregaron terrenos a los inversionistas ferroviarios; en tercer lugar, la introducción de técnicas modernas en el diseño, la construcción y la puesta en marcha de las obras; por último, la concepción del negocio férreo como un sistema articulado con el sistema fluvial que permitiera conectar las regiones del interior con el resto del país. Aunque ninguno de los puntos anteriores garantizara el éxito del proyecto.

Bajo el control regional, el ferrocarril fue controlado por la élite antioqueña. No fue extraño que los directivos del Ferrocarril ocuparan importantes cargos públicos o vinieran de estos y, desde unos y otros, promovieran los intereses de los grupos de presión a los que pertenecían. Es posible que esta situación hiciera innecesaria la inversión directa del capital privado en la obra.

La construcción del túnel de La Quebra afianzó la idea colectiva que relacionaba al Ferrocarril con el tránsito a la modernidad, y reforzó en el mismo sentido la idea de progreso con la del comercio internacional y la integración de Colombia al mercado mundial. Aunque el Ferrocarril no sólo se utilizó como medio de transporte para el mercado internacional, pues permitió así mismo el desarrollo de una empresa heroica y de la capacidad humana para sortear los obstáculos naturales, a pesar de sólo beneficiar a algunas zonas del departamento y a un grupo reducido de inversionistas antioqueños.

La construcción y operación del Ferrocarril de Antioquia permite analizar, desde el punto de vista de las políticas públicas, los procesos sociales desde la perspectiva local y regional del Estado. Así se puede constatar cómo, además de la visión tradicional del Estado como una arena de disputa de clases sociales o de grupos de interés que lo utilizan como un instrumento de dominación, es

posible realizar un análisis de lo político a partir de la autonomía y capacidad del Estado para sobrepasar los límites constrictivos de clase para servir de paso a intereses más amplios de la sociedad.

Tanto en el ámbito regional como en el local, es posible percibir una fuerte interrelación entre ciertas demandas sociales, los grupos de poder involucrados en el diseño de políticas públicas y la implementación de las mismas; al tiempo que se involucró en este proceso tanto la participación de técnicos expertos en estas áreas, extranjeros y nacionales, como el apoyo de la opinión pública que veía no sólo como útil este proceso sino que poseía un alto grado de pertenencia y cariño por el mismo.

No obstante, hoy los ferrocarriles antioqueños pertenecen al pasado y, a pesar de haber sido la innovación tecnológica más importante de su momento, éstos debieron dar paso a nuevas formas de concebir el transporte de personas y mercancías. Infortunadamente, a diferencia de otros lugares, estos sistemas se abandonaron y no complementaron a los nuevos desarrollos de infraestructura, ni se pensó en sistemas multimodales de transporte, lo cual no deja de ser en sí mismo una pérdida lamentable.

Referencias bibliográficas

- Archivo Histórico de Antioquia. (1896). Fondo del Ferrocarril de Antioquia. FA317.
- Archivo Histórico de Antioquia. (1914, 7 de marzo). Fondo Ferrocarril de Antioquia (Documentación de Actas, petición de Ricardo Olano). FA316.
- Archivo Histórico de Antioquia. (1914, 7 de mayo). Fondo Ferrocarril de Antioquia (Documentación de Actas, resolución). FA316.
- Archivo Histórico de Antioquia. (1914, 15 de mayo). Fondo Ferrocarril de Antioquia (Documentación de Actas, petición). FA316.
- Archivo Histórico de Antioquia. (1914, 27 de mayo). Fondo Ferrocarril de Antioquia (Documentación de Actas, petición ganaderos). FA316.
- Archivo Histórico de Antioquia. (1914, 7 de julio). Fondo Ferrocarril de Antioquia (Documentación de Actas, carta). FA316.
- Archivo Histórico de Antioquia. (1914, 13 de julio). Fondo Ferrocarril de Antioquia (Documentación de Actas, respuesta). FA316.
- Archivo Histórico de Antioquia. (1923). Fondo Ferrocarril de Antioquia. *Movimiento de pasajeros y clasificación de carga (1923-24)*. FA2603.
- Arias de Greiff, G. (2006). *La segunda mula de hierro*. Bogotá: Panamericana Formas e Impresos.
- Bejarano, J.A. (2007). El despegue cafetero (1900-1928). En J.A. Ocampo, *Historia económica de Colombia* (pp. 195-232). Bogotá: Planeta.
- Botero, F. (1988). Las vías de comunicación y el transporte. En J.O. Melo, *Historia de Antioquia* (pp. 287-298). Medellín: Folio.
- Bravo, J.M. (1974). *Monografía sobre el Ferrocarril de Antioquia*. Medellín: IDEA.
- Brew, R. (2000). *El desarrollo económico de Antioquia desde la Independencia hasta 1920*. Medellín: Universidad de Antioquia.
- Cisneros, F.J. (2003 (1880)). *Ferrocarril de Antioquia: Memoria sobre la construcción de un ferro-carril de Puerto Berrío a Barbosa (Estado de Antioquia)*. Bogotá: Instituto Tecnológico Metropolitano.
- Correa, J.S. (2010). Inversión extranjera directa y construcción de ferrocarriles en Colombia (1849-1869). *Estudios Gerenciales*, 26(115), 141-160. Recuperado de <http://www.icesi.edu.co/revistas/>

- index.php/estudios_gerenciales/article/view/363
- Echeverri, A. (1974). *El Ferrocarril de Antioquia o el despertar de un pueblo*. Medellín: Academia Antioqueña de Historia.
- Editorial. (1884, 19 de abril). *El Correo Mercantil*.
- Editorial. (1892, 9 de abril). *El Espectador*.
- Editorial. (1893, 24 de junio). *El Espectador*.
- Ferrocarril. (1888, 2 de marzo). *El Espectador*.
- Fischer, T. (2002). El comienzo de la construcción de los ferrocarriles colombianos y los límites de la inversión extranjera. *Monografías de Administración (Serie Historia del Desarrollo Empresarial)* (60). Bogotá: Universidad de los Andes.
- Franco, V. (2006). *Transporte y desarrollo: El Ferrocarril de Antioquia 1874-1830*. Bogotá: Universidad Externado de Colombia.
- Hartwig, R.E. (1983). *Roads to reason: transportation, administration, and rationality in Colombia*. Pittsburgh, PA: Pittsburgh University Press.
- Horna, H. (2003). Los ferrocarriles latinoamericanos del siglo XIX: el caso Colombia. En C. Dávila (Comp.), *Empresas y empresarios en la historia de Colombia. Siglos XIX-XX* (Vol. 2, pp. 1023-1044). Bogotá: Editorial Norma y Ediciones Uniandes.
- Jaramillo, R.L. (1988). La colonización antioqueña. En J.O. Melo, *Historia de Antioquia* (pp. 177-208). Medellín: Folio.
- Latorre, G. (1924). *Francisco Javier Cisneros y el Ferrocarril de Antioquia*. Recuperado el 13 de febrero de 2009, de http://biblioteca-virtual-antioquia.udea.edu.co/pdf/11/11_342395098.pdf
- Ley 18, Estado Soberano de Antioquia. (1874).
- Ley 67, Congreso de la República de Colombia. (1890).
- Ley 78, Estado Soberano de Antioquia. (1866).
- Ley del 3 del 27 de agosto, República de Colombia. (1909).
- Ley del 30 noviembre, República de Colombia. (1878).
- Mayor, A. (1999). *Francisco Javier Cisneros y el inicio de las comunicaciones modernas en Colombia*. Bogotá: Banco de la República y El Áncora Editores.
- Parsons, J. (1997). *La Colonización Antioqueña en el occidente de Colombia*. Bogotá: Banco de la República y El Áncora.
- Poveda, G. (1974). *Antioquia y el Ferrocarril de Antioquia*. Medellín: Gráficas Vallejo.
- Ramírez, M.T. (2007). Efectos de eslabonamiento de la infraestructura de transporte sobre la economía colombiana. En J. Robinson & M. Urrutia, *Economía colombiana del siglo XX: un análisis cuantitativo* (pp. 383-457). Bogotá: Banco de la República y Fondo de Cultura Económica.
- Restrepo, L. (2004). *La práctica médica en el Ferrocarril de Antioquia (1875-1930)*. Medellín: La Carreta.
- Sanclemente, J.C. (2010). La colonización antioqueña, el emprendimiento y su aporte a la competitividad regional y nacional. *Estudios Gerenciales*, 26(114), 119-147. Recuperado de http://www.icesi.edu.co/revistas/index.php/estudios_gerenciales/article/view/334
- Tisnés, R.M. & Zapata, H. (1980). *El Ferrocarril de Antioquia: historia de una empresa heroica*. Medellín: Imprenta Departamental.