



UDEC  
UNIVERSIDAD DE  
CUNDINAMARCA



GENERACIÓN SIGLO 21

# EL TRANSPORTE EN COLOMBIA EN EL SIGLO XIX Y SUS EFECTOS EN EL DESARROLLO EMPRESARIAL

Darío Benavides Pava  
María Mercedes Hernández Henríquez  
Néstor Juan Sanabria Landazábal



Adaptación al castellano de  
**Transport modernization  
and entrepreneurship  
in nineteenth century  
Colombia:  
Cisneros & Friends**

Autor de la versión en inglés:  
**Ph. D. Hernán Horna**  
Universidad de Uppsala



**Editorial**  
UCundinamarca

Benavides Pava, D., Hernández Henríquez, M. M., Sanabria Landazábal, N.J. (Eds.)

El transporte en Colombia en el siglo XIX y sus efectos en el desarrollo empresarial. Fusagasugá: Editorial de la Universidad de Cundinamarca. 2019. 163 p.

ISBN: 978-958-52515-3-3



Primera Edición, 2019

© Universidad de Cundinamarca, 2019

Dirección de Investigación  
Facultad de Ciencias Administrativas Económicas  
y Contables  
Programa de administración de empresas,  
seccional Girardot

Editorial de la Universidad de Cundinamarca  
[editorial@ucundinamarca.edu.co](mailto:editorial@ucundinamarca.edu.co)

Editores: Darío Benavides Pava  
María Mercedes Hernández Henríquez  
Néstor Juan Sanabria Landazábal

Corrección de estilo: Yesid Castiblanco Barreto  
Diseño editorial: Zulma Miena Useche Vargas  
Revisión editorial: Rosemberg del Carpio

Universidad de Cundinamarca  
<https://www.ucundinamarca.edu.co//>  
[investigación@ucundinamarca.edu.co](mailto:investigación@ucundinamarca.edu.co)  
Dg 18 No. 20-29 Fusagasugá

ISBN: 978-958-52515-3-3

#### DERECHOS RESERVADOS:

Prohibida la reproducción total o parcial de este libro, sin permiso previo y por escrito de los titulares del copyright. Los conceptos aquí expresados son responsabilidad exclusiva de sus autores y no necesariamente representan la posición oficial de la Universidad de Cundinamarca.

No comercial: no puede utilizar esta obra con fines comerciales de ningún tipo. Tampoco puede vender esta obra bajo ningún concepto ni publicar estos contenidos en sitios web que incluyan publicidad de cualquier tipo.

El presente libro es la traducción, en versión libre, de la obra *Transport Modernization and Entrepreneurship in Nineteenth Century Colombia: Cisneros & Friends*, publicado por la editorial de la Universidad sueca de Uppsala en 1992. Su autor, Hernán Horna, reconocido historiador peruano y profesor emérito de esta misma institución, cedió los derechos de su adaptación a la lengua castellana.

En cuanto a la información consignada en el presente documento, fue revisada y evaluada por pares evaluadores externos doble ciego con el fin de garantizar una valoración crítica e imparcial sobre la calidad de los manuscritos; por lo cual los autores fueron informados sobre las recomendaciones dadas por los pares para realizar los respectivos cambios y/o ajustes del caso, para finalmente ser aprobados por el Comité Editorial de la Universidad de Cundinamarca.

Dr. Adriano Muñoz Barrera  
Rector

Dr. Pablo Emilio Flórez Vargas  
Vicerrector Académico

Dr. José Zacarías Mayorga Sánchez  
Director de Investigación Universitaria

Dr. Félix Gregorio Rojas Bohórquez  
Decano de la Facultad de Ciencias Administrativas,  
Económicas y Contables

En coloración con:

Claudia Da Cunha Tachman  
Rectora Universidad Autónoma del Caribe

# CONTENIDO

PRÓLOGO A LA VERSIÓN EN CASTELLANO DE <i>TRANSPORT MODERNIZATION AND ENTREPRENEURSHIP IN NINETEENTH CENTURY COLOMBIA: CISNEROS w&amp; FRIENDS</i> .....	5
EL TRANSPORTE EN COLOMBIA EN EL SIGLO XIX Y SUS EFECTOS EN EL DESARROLLO EMPRESARIAL .....	16
Transport Modernization and Entrepreneurship in Nineteenth Century Colombia: Cisneros & Friends	
INTRODUCCIÓN .....	17
CAPÍTULO I	
De Cuba a Antioquia 1836-1874 .....	27
CAPÍTULO II	
La escena colombiana .....	47
CAPÍTULO III	
El Ferrocarril de Antioquia .....	73
CAPÍTULO IV	
La vía férrea del Cauca .....	112
CAPÍTULO V	
Navegación sobre el río Magdalena .....	145
CAPÍTULO VI	
El Ferrocarril de La Dorada .....	167
CAPÍTULO VII	
El Ferrocarril de Girardot .....	181
CAPÍTULO VIII	
El Ferrocarril de Bolívar .....	200
CONCLUSIONES .....	221
REFERENCIAS .....	238
RESEÑA DE AUTOR Y EDITORES .....	270
AGRADECIMIENTOS .....	272

PRÓLOGO A LA VERSIÓN AL CASTELLANO DE  
**TRANSPORT MODERNIZATION  
AND ENTREPRENEURSHIP  
IN NINETEENTH CENTURY COLOMBIA:  
CISNEROS & FRIENDS**

EDITORES

*Darío Benavides Pava*

*María Mercedes Hernández Henríquez*

*Néstor Juan Sanabria Landazábal*

I

En desarrollo de actividades de investigación, se conoció el libro *Transport Modernization and Entrepreneurship in Nineteenth Century Colombia: Cisneros & Friends*, publicado por la editorial de la Universidad sueca de Uppsala en 1992. Su autor, Hernán Horna, reconocido historiador peruano y profesor emérito de esta misma institución, cedió los derechos de su adaptación a la lengua castellana. El libro, referenciado en numerosos artículos y libros de investigación, versa sobre la historia del empresariado colombiano. La discusión, traducción y adaptación tomó más dos años, fueron múltiples los debates

que se originaron en el equipo de trabajo, no obstante, fue un ejercicio académico enriquecedor.

En *Transport Modernization and Entrepreneurship in Nineteenth Century Colombia; Cisneros & Friends*, el profesor Horna realiza una rigurosa investigación histórica, impecablemente documentada y referenciada, en torno a los emprendimientos que el ingeniero ferroviario, de origen cubano y nacionalizado en Estados Unidos, Francisco Javier Cisneros, adelantó en Colombia. En la investigación, el autor destaca las dificultades y los aciertos que vivió el ingeniero, en un ambiente político hostil de finales del siglo XIX y en medio de élites empresariales poco proclives al cambio.

El lector puede observar, por un lado, a un experimentado ingeniero progresista y revolucionario cubano, que pretendió integrar las aisladas regiones del país a través de sus proyectos ferroviarios, empleando en ellos los recursos naturales existentes (ríos, minas, maderas, océanos), en un claro intento por imitar lo que se había logrado en Cuba, Argentina, Perú y en el oeste americano. En varios de estos proyectos adquirió su experiencia técnica y profesional. Por otro, Cisneros nunca olvidó su compromiso emancipador de la corona española, comprometiendo parte de sus recursos financieros por la causa cubana.

Párrafo a párrafo, el documento describe la sagacidad del empresario para sortear las dificultades financieras, la escasez de mano de obra, la insalubridad de las regiones, la agreste topografía nacional y las intrigas de sus eternos opositores. Cisneros fue indirectamente, puede argumentarse, responsable del paso del ferrocarril a las autopistas en Colombia, pues al monopolizar a través de sus compañías *Cisneros & Friends*, la contratación para la construcción y operación nacional de los ferrocarriles en Colombia, logró que ambiciosos contratistas nacionales miraran la construcción de carreteras y autopistas como competencia al transporte férreo, además de convertir-

se en objetivo burocrático contractual. Fue así como los gobernantes del Estado colombiano y sus aliados dieron inicio a la contratación de obras civiles, dando paso, también, al mercado mundial de los combustibles fósiles, especialmente el petróleo.

Aunque la adaptación del presente libro al español no es un tratado de historia colombiana, sí resulta útil como marco de referencia para los interesados en el tema y qué mejor manera de hacerlo que a través de la visión crítica del profesor Horna, quien, más allá de ser de origen peruano, es un latinoamericano comprometido con los problemas que enfrentan los países de esta región del mundo. Las dos miradas extranjeras, la de Cisneros y la de Horna, respecto de los antecedentes, las causas y consecuencias de la construcción de la red ferroviaria del país son definitivamente coincidentes, sus investigaciones rompen con mitos locales relacionados con la ausencia de emprendimientos de importancia, desde mediados de siglo XIX hasta la década de 1930. Así, la construcción de las vías significó la aparición de variados e ingeniosos emprendimientos locales, como lo podrá comprobar el lector.

Hoy podemos asegurar que se ha adelantado la tarea con el mismo entusiasmo como el que estamos seguros le imprimió el profesor Horna a su investigación, quien también revisó, comentó y aprobó esta adaptación al español. Esperamos que con este ejercicio se prolongue el trabajo iniciado por el latinoamericanista y aporte al interés por el estudio de la historia económica y empresarial de nuestras regiones, en el sentido en que se ha venido construyendo por estudiosos como Enrique Ogliastrri, Carlos Dávila Ladrón de Guevara, María Inés Barbero y Raúl Jacob, entre otros.

## II

Con la expresión *revolución de medio* los historiadores colombianos intentaron sintetizar los acontecimientos políticos, sociales y económicos presentados a mediados del siglo XIX en Colombia, protagonizada por la dirigencia de los partidos liberal y conservador que se disputaban el poder político de la nación. Los liberales vencedores propusieron importantes cambios con grandes consecuencias para la nación, por ejemplo, en lo político, se aprobó la desamortización de bienes de manos muertas, en un intento por abolir la propiedad comunal y privilegiar la propiedad privada, con lo cual se exponían al mejor postor las tierras y los bienes en poder de la Iglesia católica y los cabildos indígenas. Igualmente se decretó una mayor autonomía de las provincias para establecer sus rentas y la eliminación del estanco del tabaco. Con respecto a los cambios sociales más destacados se pueden enumerar: libertad de expresión (oral y escrita), abolición del diezmo, libertad religiosa, sufragio universal, libertad de enseñanza, supresión de la pena de muerte y abolición de la esclavitud, entre otros. Sin embargo, es preciso aclarar que muchas de estas medidas jamás fueron aplicadas.

Pero quizá fue en el campo económico la principal preocupación de los líderes liberales de este periodo, en relación con la mejor manera de preparar al país para acceder a los mercados internacionales, teniendo en cuenta la precaria infraestructura de transportes existente en Colombia. Esta incertidumbre precipitó al Estado colombiano a suscribir ventajosos contratos con ingenieros extranjeros que vieron en los proyectos de transporte una excelente oportunidad de obtener ganancias, dada la inexperiencia de los dirigentes e ingenieros locales para adelantar proyectos de envergadura y, también, la poca disponibilidad de recursos financieros.



Hoy, alrededor de 170 años después, frente a los requerimientos actuales de los mercados internacionales y el poco dinamismo de los mercados locales, la preocupación es similar. Hace la diferencia que hoy, la dirigencia política y económica colombiana está de acuerdo en que, para mejorar la posición competitiva, la nación debe desarrollar grandes proyectos de infraestructura de transporte que atiendan las especificidades topográficas y geográficas de las diferentes regiones del país y que le permita aprovechar sus ventajas comparativas. Esto se registra en el documento Conpes 3840, aprobado el 3 de agosto de 2015 (DNP, 2015). En él se detallan las obras que deberá realizar la nación en los años siguientes. Se presupuestaron 3,91 billones de pesos que serán invertidos entre 2015 y 2019. Se espera que con el mejoramiento de la infraestructura de transporte los productos colombianos tengan mejor oportunidad de vincularse competitivamente a los exigentes mercados internacionales e integrar las regiones de la nación para fortalecer el mercado interno.

El Conpes 3840 buscó responder con alianzas público-privadas a los requerimientos de infraestructura a partir de estudios como el de la Oede (2015) y la Cepal (2012). Estas dos instituciones multilaterales coinciden en que la infraestructura de transporte es uno de los principales pilares de la competitividad. Sin embargo, Colombia no registra buenos indicadores en este tema y así lo hace saber el Foro Económico Mundial (FEM, 2015). Con respecto a la infraestructura general, el FEM calculaba que Colombia en 2015 ocupaba el lugar 110 entre 140 países y el puesto 13 de 19 países de América Latina. Si se examinan los indicadores por tipo de transporte se entenderán las razones que explican el bajo nivel competitivo del país en materia de infraestructura. Por ejemplo: con respecto a la red vial, Colombia ocupaba en 2015 el puesto 126 de 140 y, en América, el lugar 16 en relación con 19 países latinoamericanos. Este indicador no está muy lejano de las cifras de la red férrea, pues ocupamos el puesto 123 entre

140 países y el 14 entre 19 de América Latina. Sin embargo, donde mejoramos el promedio es en la infraestructura portuaria y aérea pues Colombia ocupaba en el periodo analizado el puesto 84 y 74 entre 140 países, respectivamente y, en los mismos dos temas, con respecto a América Latina el país se localiza en 11 y 9, de 19 países con los cuales se hace la comparación (CPC, 2015).

Desde cuando Horna estudió los casos de los emprendimientos de siglo XIX y la generación de la infraestructura del país, mucha agua ha corrido por debajo de los puentes y el país pasó de ser uno esencialmente agrícola a uno en el que este sector solo representaba en 2016 el 7,1 % y la industria el 12,6 % del PIB, mientras que los servicios de intermediación financiera el 21,4 %, el comercio 13,7 % y la administración pública 18,2 %. Llama la atención por ejemplo que la construcción contribuye con 10,2 %, en el PIB total. Las cifras anteriores muestran un país con una vocación hacia una economía muy diversa. Estos cambios validan la visión de Cisneros en la necesidad y potencialidad del desarrollo logístico, ajustada hoy con un cambio significativo en la velocidad de negociación sobre la base de plataformas y medios electrónicos y la reducción de los costos de transacción, como los definió Coase (1937) y que tuviera también expresión en otros autores del neoinstitucionalismo como: Olson (1992), Rutherford (2002), North (2002), Acemoglu y otros (2003), Acemoglu y Jackson (2017), Hodson (1993), Nelson y Winter (1982), entre otros muchos investigadores de esta escuela de la economía. Sin embargo, aunque mucho se ha avanzado, si comparamos con otras realidades, nos faltaría bastante.

Se pueden plantear como problemas hoy: insuficiencia de zonas logísticas; altos precios de las bodegas; limbo jurídico en la vigencia de la regulación aduanera; los trámites de importaciones y exportaciones en Colombia, son los más altos de la región; las condiciones de seguridad vial (especialmente en

los cascos urbanos), ya sea por la ocupación de la vía pública por vehículos estacionados o por la falta de bahías para el cargue o descargue de mercancías; baja capacidad de arrastre y mayor costo, el modo carretero moviliza 73 % de la carga; el bajo desempeño logístico obedece a los siguientes aspectos: la falta de localización y seguimiento de las mercancías, los tiempos tardíos de entrega de la mercancía, la mala calidad de los servicios logísticos y la poca eficiencia de las aduanas; por otra parte, no existe una integración real y eficiente de los sistemas de transporte y los servicios logísticos asociados; falta de corredores logísticos y de infraestructura especializada, que permita reducir los costos logísticos y aumentar la eficiencia en la prestación de servicio.

A buena parte de estos problemas se ha respondido con un esquema de planeación que contempla, entre otros, los siguientes grandes proyectos, desarrollados institucionalmente por entidades como Instituto Nacional de Vías - Invías, Agencia Nacional de Infraestructura - ANI, Ministerio de Transporte: Concesión Férrea del Pacífico, Concesión Férrea del Atlántico, Concesión Aeropuerto Rafael Núñez - Cartagena, Aeropuerto Ernesto Cortissoz - Barranquilla, Concesión Aeroportuaria Centro - Norte, Concesión Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón - Cali, Concesión Aeropuertos Nororiente, Concesión Aeropuertos El Dorado - Bogotá, D. C., Plan de Acción Fluvial para la Cuenca Geográfica del Amazonas. Igualmente, los siguientes sistemas integrados de transportes masivos: Transmetro (Barranquilla), Transcaribe (Cartagena), Metrolínea (Bucaramanga), Metroplús (Medellín), Megabús (Pereira), Transmilenio (Bogotá y Soacha) y Mío (Cali).

Adicionalmente y mediante la participación de la Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena: construcción, rehabilitación, adecuación y modernización de instalaciones y muelles para el transporte de pasajeros, mantenimiento del canal navegable del río Magdalena, diseño y

construcción de las obras del sistema de acondicionamiento ambiental y de navegación del canal del Dique fase 1.

Como es posible apreciar, los problemas son similares si se hacen las comparaciones en términos relativos con el tamaño de los mercados nacional e internacional de la época descrita por Horna y las necesidades de hoy en el mundo de la globalización y las tecnologías de información y comunicaciones en la cual la velocidad de procesamiento de datos es el principal factor de competitividad. En aquellos finales del XIX y comienzos del XX el gran problema era la velocidad de desplazamiento de los individuos y productos. Queda como un sustrato de ambas épocas la búsqueda de dar solución a los problemas y, hoy, como ayer, el gran obstáculo es la institucionalidad, como puede apreciarse desde los escritos de Horna.

### III

El libro fue construido en un esquema que se puede asimilar a los estudios de caso de gran profundidad y deja implícitas hipótesis teóricas que permiten entender a futuro qué se ha resuelto y qué posiblemente se debe resolver. A juicio de los editores, el marco teórico orbita en la nueva escuela institucional. Estas aproximaciones hipotéticas se pueden formular como:

H1. La logística del transporte es un condicionante para el progreso de la exportación de bienes.

H2. El proceso de culturización de las tierras de labor es un proceso lento mediado por la construcción de una cultura de la productividad. Su gran *sujeto* hace relación al apoyo y estructura de la migración.

H3. La logística en el mediano y largo plazo debe resolver la integración del transporte multimodal.

H4. Las instituciones, como factor de cambio, pueden entorpecer o dinamizar el desarrollo de las regiones.

H5. El papel de las élites, según Horna, corresponde a lo planteado por Rostow (1971, p. 62), en el sentido de que

*Las necesidades del progreso económico... estarán a cargo de un pequeño grupo de hombres modernos de la sociedad para que se inicie el despegue... En términos de grupos sociales y su visión, el progreso económico necesita de elementos efectivos en la élite que acepten el crecimiento como una meta antes de llegar a asumir el verdadero crecimiento.*

El libro se divide en dos grandes apartados: el primero, este prólogo; el segundo, corresponde a la adaptación al español de los ocho capítulos de *El transporte en Colombia y sus efectos en el desarrollo empresarial en el siglo XIX: De Cuba a Antioquia 1836-1874*; La escena colombiana; El ferrocarril de Antioquia; La vía férrea del Cauca; La navegación por el río Magdalena; El ferrocarril de La Dorada; El ferrocarril de Girardot y El ferrocarril de Bolívar; además de un capítulo introductorio y otro de conclusiones, en cada uno de los cuales se hace referencia al proyecto ferroviario, a la negociación, a la contratación, a las dificultades y, por su puesto, a las estrategias diseñadas por el empresario para llevar a cabo sus proyectos; claramente, el libro muestra cómo Cisneros se fue convirtiendo en el contratista particular más importante de Colombia, para ese entonces los Estados Unidos de Colombia.

## REFERENCIAS

- Acemoglu, D. and Jackson, M. O. (2017). Social Norms and the Enforcement of Laws. *Journal of the European Economic Association*, 15(2), pp. 245-295. DOI: <https://doi.org/10.1093/jeea/jvw006>
- Acemoglu, D., Johnson, S., Robinson, J. and Thaicharoen, Y. (2003). Institutional Causes, Macroeconomic Symptom: Volatility, Crises and Growth. *Journal of Monetary Economics*, 50, pp. 49-123. Recuperado de <https://economics.mit.edu/files/4434>
- Cepal - Comisión Económica para América Latina. (2012). *Estudio económico de América Latina y el Caribe: las políticas ante las adversidades de la economía internacional*. Recuperado de [https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/1079/1/S1200825\\_es.pdf](https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/1079/1/S1200825_es.pdf)
- Coase, R. H. (1937). The Nature of The Firm, *Economica New Series*, 4(16), pp. 386-405.
- CPC - Consejo Privado de Competitividad. (2015). *Informe Nacional de Competitividad 2015-2016*. Bogotá: Zetta Comunicadores. Recuperado de <https://compite.com.co/wp-content/uploads/2016/05/INC-2015-2016.pdf>
- DNP - Departamento Nacional de Planeación. (2015). *Importancia estratégica del programa vías para la equidad. Documento Conpes 3840*. Recuperado de <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3840.pdf>
- FEM - Foro Económico Mundial. (2015). *The Global Competitiveness Report 2014-2015*. Recuperado de [www3.weforum.org/docs/WEF\\_GlobalCompetitivenessReport\\_2014-15.pdf](http://www3.weforum.org/docs/WEF_GlobalCompetitivenessReport_2014-15.pdf)

- Hodgson, G. M. (1993). Transaction Costs and the Evolution of the Firm. En: C. Pitelis (ed.). *Transaction Costs, Markets and Hierarchies: Critical Assessments*. Oxford: Basil Blackwell, pp. 77-100.
- Nelson, R. R. y Winter, S. G. (1982). *An Evolutionary Theory of Economic Change*. University of Illinois at Urbana-Champaign's Academy for Entrepreneurial Leadership Historical Research Reference in Entrepreneurship. Recuperado de <https://ssrn.com/abstract=1496211>
- North, D., Summerhill, W. y Weingast, B. (2002). Orden, desorden y cambio económico: Latinoamérica versus Norte América. *Revista Instituciones y Desarrollo*, 12-13, pp. 9-59. Recuperado de [www.red-redial.net/revista-instituciones,y,desarrollo-24-2002-0-12,13.html](http://www.red-redial.net/revista-instituciones,y,desarrollo-24-2002-0-12,13.html)
- Ocde - Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos. (2015). *Serie "Mejores Políticas" Colombia políticas prioritarias para un desarrollo inclusivo*. Recuperado de [www.oecd.org/about/publishing/colombia-politicas-prioritarias-para-un-desarrollo-inclusivo.pdf](http://www.oecd.org/about/publishing/colombia-politicas-prioritarias-para-un-desarrollo-inclusivo.pdf)
- Olson, M. (1992). *La lógica de la acción colectiva: bienes públicos y la teoría de grupos*. México: Noriega Editores y Editorial Limusa.
- Rostow, W. W. (1971). La política y los estados del crecimiento. p. 62. Citado por Horna, Hernan (1992), *Transport Modernization and Entrepreneurship in Nineteenth Century Colombia: Cisneros & Friends*. Upsalá: Uppsala Universitet.
- Rutherford, M. (2002). *Institutionalism as Scientific Economics*. University of Victoria. Recuperado de [www.uvic.ca/socialsciences/economics/assets/docs/discussion/ddp9901.pdf](http://www.uvic.ca/socialsciences/economics/assets/docs/discussion/ddp9901.pdf)

# EL TRANSPORTE EN COLOMBIA EN EL SIGLO XIX Y SUS EFECTOS EN EL DESARROLLO EMPRESARIAL<sup>1</sup>

Autores de la adaptación al español

*Darío Benavides Pava*

*Néstor Juan Sanabria Landazábal*

*María Mercedes Hernández Henríquez*

---

<sup>1</sup> Este trabajo fue desarrollado como extensión de los proyectos de investigación Historia Empresarial de Cundinamarca - Capítulo Alto Magdalena del Grupo de Investigación "Los Acacios" de la Universidad de Cundinamarca, sede Girardot.



# Transport Modernization and Entrepreneurship in Nineteenth Century Colombia: Cisneros & Friends

Autor de la versión original en inglés

*Hernán Horna*

## INTRODUCCIÓN

Los historiadores latinoamericanos no se han ocupado de manera suficiente de los empresarios, hombres prácticos de ciencia e industria que han ayudado a construir, modelar y forjar la actual estructura económica de esta parte del mundo. Más bien han dedicado sus esfuerzos al estudio de la actividad política, las revoluciones y las constituciones, a las biografías de connotados dirigentes, generales, libertadores y hombres de Estado.

Los empresarios, con su particular visión sobre la modernización de Latinoamérica, pudieron conocer y entender la dimensión política, aunque en la mayoría de los casos, sus prioridades fueron de orden económico. Entre estos empresarios provenientes de las clases altas y medias, se destacan los ingenieros industriales, quienes a través de la ciencia aplicada pudieron resolver problemas socioeconómicos, como es el caso del ferroviario cubano Francisco Javier Cisneros, quien adelantó proyectos en Cuba, Perú y Colombia, a quien hoy se reconoce por su gran contribución a la modernización del transporte en Colombia. Generalmente la construcción de los ferrocarriles en Latinoamérica, durante el siglo XIX, se les atribuía a empresarios europeos y estadounidenses, tanto es así

que nunca ha sido puesta en tela de juicio dicha afirmación. Sin embargo, las actividades de Cisneros en estos países son un buen ejemplo que contradice esta creencia. De hecho, Cisneros fue el más exitoso constructor de ferrocarriles en el siglo XIX en Colombia; miembro de la élite desarrollista, defendió la idea de que, para alcanzar el progreso material, era necesario poseer un conocimiento racional de la sociedad.

El autor del original en lengua inglesa<sup>2</sup> se centrará en documentar la carrera empresarial de Cisneros dentro del contexto de una lucha elitista por la modernización del transporte en Colombia. Aunque vale la pena aclarar, que el empresario cubano no fue el único experto en las tecnologías ferroviarias de la época, sí fue quien comprendió el movimiento de las fuerzas socioeconómicas que imperaban en ese momento. Se puede considerar que su exitosa historia se debió a su habilidad para aprovechar las oportunidades que le ofrecieron los acontecimientos y la coyuntura de mediados del siglo XIX en Colombia.

Los miembros de la familia Cisneros fueron privilegiados, recibieron educación en las mejores escuelas de Cuba, de Europa y de los Estados Unidos. Sus orígenes se remontan a la nobleza española, a la familia del cardenal Jiménez de Cisneros (siglo XVI) y a la aristocracia local en Cuba, conocida como sacarocracia,<sup>3</sup> que prosperó con el auge de la industria del azúcar de los últimos años del siglo XVIII y los primeros del siglo XIX.<sup>4</sup>

Se debe señalar que en Latinoamérica el carisma y la personalidad de los individuos tiene un rol más significativo que en muchas sociedades industrializadas, pues son considerados

---

2 Hace referencia a Hernán Horna, autor del escrito original en lengua inglesa. Nota para la versión en español.

3 Perteneciente a la aristocracia cubana que administraba la industria del azúcar.

4 Franklin W. Knight. *La sociedad en Cuba durante el siglo XIX* (Madison: periódico de la Universidad de Wisconsin, 1990); ver también: Manuel Moreno Fraginals, *El ingenio: complejo económico social cubano del azúcar*, 3 tomos (La Habana: Editorial de Ciencias Sociales, 1978).

como estereotipos de una comunidad, cuya influencia resulta ser decisiva en el funcionamiento y la dirección de la sociedad. Es por ello que, el dinámico Cisneros desempeñó varios papeles altamente significativos, no solo por el legado que dejó su agitada vida, sino por la evocación de sus experiencias y logros, que dejan ver cómo las élites latinoamericanas emplearon a sus héroes empresariales como símbolo de la orientación socioeconómica en busca de una hegemonía política. Prueba de ello, es la afirmación de Aníbal Galindo, gran político-economista del siglo XIX, quien dijo después de la muerte de Cisneros: *"él nos enseñó el alfabeto del progreso"*.<sup>5</sup> Igualmente, se evidencia en el presidente Rafael Reyes, quien después de que tomara posesión (1904-1909), decretó que los escritos de Cisneros sobre la construcción y administración de ferrocarriles fueran adoptados como material de consulta a lo largo de toda la República<sup>6</sup> y, propuso, que en el país se construyeran monumentos del ingeniero cubano como símbolo de agradecimiento por todo el aporte al desarrollo del país. Durante la presidencia de Mariano Ospina Pérez, Antioquia se convirtió en el primer departamento en acatar dicha orden y se conmemoró el décimo quinto aniversario de su muerte. En 1948, Ospina Pérez propuso que su biografía se convirtiera en libro de consulta obligada en todas las universidades y escuelas de la nación.<sup>7</sup> Sin embargo, no todas las actividades desarrolladas por Cisneros en Colombia fueron ajenas a problemas, maltratos políticos, jurídicos e incluso físicos.

La construcción de los ferrocarriles en Colombia estuvo en la mente de los líderes de la época desde el mismo inicio de su

---

5 Carta de Aníbal Galindo para Rafael M. Merchán, Bogotá, julio 9 de 1898, en memoria de Francisco Javier Cisneros, 1836 a 1898, editado por Rafael María Merchán (Bogotá: Imprenta de La Luz, 1900, p. 24).

6 *Compañía del Ferrocarril de Amagá* (Medellín, Tipografía del Externado, 1912), pp. 1-2.

7 Mariano Ospina Pérez, "Homenaje del Gobierno nacional en el cincuentenario de su fallecimiento". En Francisco Javier Cisneros, "Homenaje del Gobierno nacional en el cincuentenario de su fallecimiento", editado por Luis I. Andrea de (Bogotá: Ministerio de Obras Públicas, 1948, p. 10).

invención; como ejemplo de ello, se puede decir que aunque Inglaterra aún no había construido su primera línea férrea y que la independencia de Colombia no se había consolidado, banqueros y comerciantes ingleses enviaron al hijo del inventor de los ferrocarriles, Robert Stephenson, con el ánimo de persuadir al libertador Simón Bolívar para que iniciara el desarrollo ferroviario en la región.<sup>8</sup> Sin embargo, a pesar de que la élite local estaba seducida con la propuesta, el libertador descartó el asunto, pues no estaba seguro de que el proyecto pudiera tener éxito y sus compromisos financieros con los ingleses, adquiridos en 1820, se encontraban en mora. Se debe reconocer en este escenario que el liberalismo económico y el positivismo del siglo XIX que reinaba en Europa fueron adoptados por los ilustrados de la época, por las élites latinoamericanas que lograron consolidar una oligarquía uniendo el poder político con el poder económico.

El éxito de la construcción del ferrocarril tuvo un impacto importante entre los colombianos, quienes creyeron erróneamente que los ferrocarriles podrían encauzar el desarrollo del país. Idea que fue alimentada con una campaña publicitaria, con panfletos de opinión, libros, revistas y periódicos que exaltaban las bondades de vivir en la edad del *caballo de hierro*, generando un clima favorable y el apoyo del pueblo. Periodistas, poetas, historiadores, hombres de Estado, dueños de plantaciones, mineros y empresarios respaldaron la idea del nuevo transporte.

A diferencia de Cuba y Perú, que tenían ingresos masivos por concepto de exportaciones, Colombia carecía de capacidad financiera y crédito para pagar la construcción del ferrocarril, motivo por el cual fue una de las naciones latinoamericanas en construir menos kilometraje de rieles. Pero la baja capacidad crediticia de la nación resultó ser una bendición, pues la

---

8 Leland Hamilton Jenks. *The Migration of British Capital to 1875* (London: Thomas Nelson and sons Ltd., 1963), p. 56.

inversión en la construcción ferroviaria y la especulación eran ilimitadas. Colombia y sus élites, gracias a la navegación fluvial y la eventual aparición del carro a motor, comprendieron que el ferrocarril no era la única opción que permitía la modernización del transporte. De esta manera Colombia pudo evitar la enorme deuda extranjera, a diferencia de otras naciones latinoamericanas que ejecutaron proyectos férreos.

Durante el siglo XIX, el Gobierno colombiano, junto con empresarios locales, invirtió escasos recursos nacionales con el propósito de atraer colaboración extranjera para la construcción de sus ferrocarriles, pues vista la experiencia de otras regiones como los Estados Unidos y Europa Occidental, sabían que se requería la inversión de grandes cantidades de capital para el desarrollo ferroviario; lo anterior llevó a promover la creación de sistemas corporativos que reunieran los capitales necesarios para la ejecución de los proyectos. Este nuevo sistema<sup>9</sup> dio lugar a la acumulación de grandes fortunas y al fortalecimiento de industrias subsidiarias.<sup>10</sup>

Sin embargo, los ferrocarriles no tuvieron el impacto que se esperaba en la agricultura y la minería colombiana, como si ocurriera en los países industrializados. Los verdaderos propósitos del proyecto ferroviario nacional se enfocaron en el desarrollo de la economía de exportación, dejando de lado los requerimientos del mercado interno nacional y de sus industrias. Es comprensible que, en sus inicios, los requerimientos tecnológicos e insumos para el desarrollo ferroviario se importaran, así como el personal técnico necesario para la construcción de estos; y, a pesar de ello, a finales del siglo XIX se realizaron grandes esfuerzos por sustituir las importaciones de productos

---

9 Este sistema hace referencia a las Sociedades Anónimas. Nota para la versión en español.

10 Hay dos escuelas de pensamiento relacionadas con la importancia del ferrocarril en la industrialización del siglo XIX. Walter W. Rostow considera el ferrocarril como el factor más importante, mientras que Robert Fogel Fishlow lo estima importante pero solo como una parte de tendencia en el desarrollo económico.

y de trabajadores, sustituidos estos últimos por civiles lugareños y militares.

Al igual que los políticos y economistas colombianos de la época, Cisneros valoró altamente el significado del capital extranjero en el desarrollo de la economía latinoamericana, sin embargo, desconfiaba de los efectos imperialistas que pudieran estos "apoyos financieros" ejercer en la soberanía de las naciones, sentimiento que compartía con varios intelectuales, razón por la cual no fue incondicional su apoyo al capital extranjero. Cisneros, como uno de los estudiantes más apasionados y observadores de Latinoamérica del siglo XIX, exigió control sobre la inversión extranjera. En un reporte escrito a la Asociación Americana de Ingenieros Civiles, dirigido a capitalistas americanos, señaló: *"lo que una vez fue tomado a la fuerza, debe ahora ser obtenido por el uso de la razón y el mutuo entendimiento, en términos tanto de reciprocidad como de concesiones entre los Estados Unidos y Latinoamérica"*.<sup>11</sup> En otra ocasión, frente a la amenaza de la Revolución de 1895, Cisneros persuadió a las autoridades británicas de usar restricciones y fortalecer las instalaciones de la Compañía Rieles de Barranquilla para prevenir daños a los navíos ingleses de la situación que se estaba presentando.<sup>12</sup>

Igualmente, es relevante la similitud que presenta la carrera de Cisneros con el rol actual de los exiliados de Cuba; la historia de los disidentes políticos cubanos de los siglos XIX y XX ha creado un continuo éxodo de cerebros, lo que ha afectado la estabilidad económica y política de la isla. Miembros de las clases mediana y alta, desde siglos atrás, han tenido que salir a otras naciones de Latinoamérica en busca de mejores escenarios empresariales y laborales.

---

11 Francisco J. Cisneros, "Canal de Panamá", *La Industria* (Bogotá), junio 28, 1883, p. 154.

12 Carta de F. G. Stopford para la Oficina de Extranjería, Sabanilla, abril 6, 1895, in F. O. 55/368, pp. 106-111, 125-127 (Oficina de Registro Público, Inglaterra).

El impacto económico de los exiliados cubanos ha sido visible a lo largo de todo el continente. Alrededor de 20.000 cubanos se refugiaron en España y posteriormente en el continente americano, durante la emancipación de las colonias hispánicas.

La siguiente migración cubana se dio por la Guerra de los Diez Años (1868-1878), en la que miles de cubanos tuvieron que escapar de la isla caribeña hacia los Estados Unidos, Latinoamérica, incluso a Europa. Algunos de ellos, personajes revolucionarios, salieron con sus fortunas y conocimientos tecnológicos, avanzados para la época, como lo era el sistema de plantación de azúcar, el más moderno del mundo. En 1868, el cónsul general británico para Cuba observó la capacidad emprendedora local: "*Los hijos y los descendientes hispánicos, los cubanos (...) son mucho más avanzados en civilización e intelecto que sus ascendientes de la península*".<sup>13</sup> Según la historiografía cubana, Cisneros forma parte de esa generación, la "generación del 68", de hombres emprendedores, ingenieros, militares y patriotas.

En este estudio también se explora la participación del capital local en el desarrollo de emprendimientos en busca de la inserción latinoamericana en el mundo económico. Lo expresado anteriormente difiere con la creencia americana que atribuye el subdesarrollo latinoamericano a la ausencia de emprendimientos locales.<sup>14</sup> Desde el inicio de la colonización, la América española se caracterizó por la presencia de una pequeña y muy influyente élite, cuya posición política, económica y social se basó en la explotación de las clases menos favorecidas y en la opresión de los indios, permitiendo la acumulación de recursos financieros en las manos de unos pocos, quienes a su

---

13 Carta de John Crawford para la Oficina Pública de La Habana, octubre 30, 1868, en F.O. 72/1189.

14 Para una crítica de este problema general en la ciencia social americana, ver *Politics and Social Structure in Latin America* (James Petras, New York Monthly Review Press, 1970), p. 363.

vez invirtieron en la explotación de la minería extensiva y la agricultura. La extensión de la minería generó grandes excedentes de capital, pero que no se pudo trasladar fácilmente a otras actividades económicas. Ciertamente, las élites locales asumieron riesgos con el objetivo de expandir la producción minera y obtener un mayor volumen de ganancias. Se puede decir que existían condiciones para el desarrollo de una base empresarial; sin duda alguna, también limitaciones por los acontecimientos sociales de la época, lo que dio lugar al surgimiento de los denominados “emprendedores de la economía tradicional”.

Con el crecimiento del mercantilismo y la revolución industrial, los americanos españoles, conocidos como criollos, pudieron invertir una gran parte de sus recursos financieros en el comercio internacional; la rentabilidad de la economía de exportación dio a los criollos mayores excedentes que fueron invertidos con el propósito de aumentar su poder económico y político en el sistema colonial. La vigilante Corona española, consciente del poder creciente de la élite empresarial local, decretó restricciones, obligando a los criollos a invertir sus ganancias a través de socios españoles. El capital criollo era tan importante que, en 1735, la corona prohibió a peruanos y mexicanos enviar oro y plata a España, esperando que estos fueran invertidos en exportaciones coloniales. Dicha regulación sería derogada 45 años más tarde.<sup>15</sup>

No es de sorprender la existencia de estos importantes capitales, pues la clase alta educada y familiarizada con su entorno natural, había detectado las oportunidades económicas. Los acaudalados latinoamericanos, acostumbrados a evadir las limitaciones de la Corona, no dudaron en minimizar las nefastas consecuencias de la inestabilidad política de esta, invirtiendo

---

15 Clarence H. Haring, *The Spanish Empire of America* (New York: Oxford University Press, 1947), pp. 252-260, 322; también ver: Doris M. Ladd, *La nobleza mexicana en la independencia 1780-1820* (Austin, prensa de la Universidad de Texas, 1976), pp. 50-2, 93-104, 113-53.



sus capitales a través de corporaciones extranjeras. Durante el periplo de Cisneros en Colombia (1874-1898), inversionistas locales y latinoamericanos, invirtieron por medio de corporaciones ferroviarias extranjeras y nacionales, en busca de la protección de sus capitales. Es evidente que la nación estaba en un periodo de transición, pasando del proteccionismo económico al liberalismo (*laissez-faire laissez-passer*). Cisneros adoptó la nueva ideología al servicio del capitalismo.

Desde la época colonial, un numeroso grupo de empresarios pertenecientes a las élites locales lucharon por expandir la producción agrícola, sin embargo, otros estaban concentrados en el negocio de las exportaciones, por saqueo, del oro colombiano. Los empresarios locales buscaron cosechar productos con fines de exportación que generaran suficientes ingresos y garantizaran el crecimiento económico interno. La producción de algodón, tabaco, añil y quinina cumplieron, de manera intermitente, estos propósitos. No fue sino hasta el último tercio del siglo XIX, que el café se fue convirtiendo en la principal fuente de ingresos de la economía nacional, aunque se afirma que Colombia llegó relativamente tarde a este lucrativo mercado. Finalmente, el mercado internacional propició un vertiginoso cambio interno en la estructura productiva de la nación, lo que afectó positivamente los ingresos de los líderes empresariales, quienes amasaron grandes fortunas. Desafortunadamente, este crecimiento económico no llegó a todas las estructuras sociales. La modernización, llamada por unos como "el progreso", tan solo benefició a unas cuantas personas distinguidas de las tradicionales élites locales.

El proceso que permitió la internacionalización de América Latina tuvo su propia dosis de intrigas nacionalistas y chauvinistas. El proceso de inversión en el ferrocarril en el siglo XIX fue el resultado de una fusión de intereses locales y extranjeros. Colombia es claro ejemplo de ello, aquí se realizó una alianza entre extranjeros y algunos grupos locales. Nunca se

ha prestado interés a la nacionalidad de los inversionistas extranjeros, pues lo relevante era que, tanto inversionistas locales como foráneos, compartieran los mismos intereses económicos e ideológicos y las mismas técnicas de administración de negocios.<sup>16</sup> La participación histórica de los emprendedores locales que colaboraron con el capital internacional es significativa y permite explicar cómo la desventaja de pertenecer a la periferia contribuyó a la acumulación del capital transnacional de los países del centro.

---

<sup>16</sup> D. C. M. Platt (Ed.), *Negocios imperialistas, 1840-1930: una investigación basada en la experiencia británica en América latina* (Londres: prensa de la Universidad de Oxford, 1977), p. 6.

## CAPÍTULO I

### De Cuba a Antioquia 1836-1874

Al este de la isla caribeña de Cuba se encuentra una de sus ciudades más antiguas, Santiago de Cuba, fundada en 1514. Ciudad que hacia el año 1830 se convirtió en el hogar de una aristocracia criolla que había obtenido su poder y riqueza gracias al cultivo del café y el desarrollo de la ganadería mientras que el oeste y centro de Cuba rápidamente crecieron en términos económicos por el cultivo de caña de azúcar.<sup>17</sup> Durante la tercera década del siglo XIX, Santiago, al igual que el resto de Cuba, se encontraba inmersa en una época de agitación sin igual, no solo por la lucha a favor de la independencia económica y política de la isla sino, también, por el impacto intelectual de los escritores románticos que influenciados por algunos de los rasgos democráticos del liberalismo europeo se convirtieron en ardientes fanáticos de la autodeterminación cubana,<sup>18</sup> como son: el padre Félix Varela,

---

17 David Thurnbull. *Travels in West Cuba* (Londres: Longman, Orme, Brown y Longmans, 1840, pp. 2-3, 24-25), 47-66; ver también: Carlos de Sedano y Cruzat, *Cuba desde 1850 a 1873* (Madrid: Imprenta Nacional, 1873), pp. 152-153; José Álvarez Conde, *Historia de la geografía de Cuba*, (La Habana: Massip y Valdés, 1961), pp. 72-98, 247-322; y James J. O'Kelly, *The Mabo Land, or, Adventures of a Herald Correspondent in Cuba* (La Habana: J. B. Lippincott y Co., 1874), pp. 81-102, 103-110.

18 Juan N. Remos y Rubio, *Historia de la literatura cubana* (La Habana: Cárdenas y Compañía, 1945), pp. 48-50, 203-230, 231-272; ver también: Ramos y

José Antonio Saco, José María Heredia y el poeta mulato "Plácido", entre otros escritores. Quizá fue la ciudad de Santiago la que presencié el nacimiento de Francisco Javier Cisneros y sus primeros años de formación.

Francisco Javier Cisneros, hijo de Carmen Correa de Cisneros e Hilario Cisneros y Saco, nació el 28 de diciembre de 1836 en Santiago de Cuba. Fue cubano de tercera generación. La Cisneros era una familia distinguida y aristocrática de la región que llegó a formar parte de la aristocracia criolla a mediados del siglo XIX.<sup>19</sup> Su padre, Hilario Cisneros y Saco, gozaba de buena reputación como abogado en toda la isla; fue un hombre de amplios intereses lectores, atestiguado por la gran biblioteca que poseía, una de las mejores bibliotecas privadas de su tiempo. El viejo Cisneros, como se le conocía, era miembro, junto con terratenientes y académicos destacados de Cuba, de la Sociedad Económica de Amigos del País con sede en La Habana, cuyo propósito era el de promover las reformas en temas de agricultura, industria y comercio para alcanzar el "progreso". La institución se convirtió en "bastión de pensamiento" al servicio de la aristocracia del azúcar. Fue juez distinguido en la Audiencia de La Habana<sup>20</sup> y durante la mayor parte de su vida, simpatizó con el Partido Liberal, el cual concentraba esfuerzos en asegurar reformas y autonomía

---

Rubio, Proceso histórico de la letras cubanas (Madrid: Ediciones Guadarrama, 1958), pp. 145-151, 99-115.

- 19 Óp. cit., p. 228. Francisco Javier fue el segundo de cuatro hijos nacidos de los Cisneros, Hilario, Eduardo y Eleuterio fueron participantes activos en la guerra de los Diez Años. Hilario fue vicepresidente de la Junta de Revolucionarios Cubanos en Nueva York. Eduardo, cirujano y doctor en las expediciones militares lideradas por Francisco Javier; murió de fiebre amarilla en Panamá en mayo de 1871. Eleuterio, negociante y acompañó a Francisco Javier en su estadía en Colombia. Ver: "Cuban Affairs: Trial of the Cuban Government", *The New York Times*, junio 4, 1870, 1; "The Steamer Anna", *The New York Times*, enero 10, 1870, 5; y "The Cisneros Claim", *The New York Times*, diciembre 8, 1873, p. 1.
- 20 Fermín Peraza Sarausa, *Diccionario Biográfico Cubano*, 13 vol., IX (Gainesville, Florida: Biblioteca del Bibliotecario, 1965), p. 126; ver también: Emilio Bacardi y Moreau, *Crónicas de Santiago de Cuba* (Barcelona: Tipografía de Carbonell y Esteve, 1909), p. 127.

dentro del sistema colonial español.<sup>21</sup> Fue socio propietario de los periódicos *Habana Liberal*, *El Siglo* y *El País*.<sup>22</sup> Don Hilario era hijo de Pascual Jiménez de Cisneros, un capitán del Ejército Real que llegó a Cuba en 1763.<sup>23</sup>

Francisco Javier Cisneros tuvo la mejor educación de la aristocracia cubana. Sus estudios primeros los realizó en el Seminario de San Basilio, reconocida institución educativa en Santiago, donde aprendió los rudimentos de la filosofía, la teología, el derecho canónico y la gramática española.<sup>24</sup> Continuó con sus estudios preuniversitarios en La Habana y, posteriormente, en París, siempre con la tutoría y atenta mirada de José de La Luz y Caballero (1800-1862),<sup>25</sup> intelectual sobresaliente de la Cuba del siglo XIX y director del Colegio del Salvador. Las élites aristocráticas cubanas acudían a este plantel educativo y sus estudiantes más prometedores eran enviados a París a completar y profundizar en sus estudios. Don Pepe, como era conocido don José en el ámbito académico, tuvo el privilegio de educar a aristócratas revolucionarios, lo que le valió el apelativo de “el padre de la revolución cubana”, justificadamente por parte de los españoles. Hombre carismático e influyente, de enfoque libertario y democrático, contribuyó al movimiento de emancipación cubana al politizar a sus estudiantes, aunque nunca instruyó en sedición directa. Los críticos de Luz y Caballero estuvieron de acuerdo en que nunca incitó a sus estudiantes a rebelarse; sin embargo, aseguraron que “él preparaba a sus estudiantes para conspirar”<sup>26</sup>.

21 Charles E. Chapman, *A History of the Cuban Republic* (Nueva York: MacMillan Company, 1927), pp. 181-195, 208-214, 314-316, 349-167; ver también: Francisco J. Ponte Rodríguez, *Historia de la guerra de los Diez Años* (La Habana: Imprenta El Siglo XX, 1943), pp. 17-21, 31-95.

22 Cisneros, *La verdad histórica sobre los sucesos de Cuba*, (Nueva York: Imprenta de M. M. Zarzamendi, 1871), p. 7.

23 Rafael M. Merchán, “Francisco Javier Cisneros”, *Repertorio Colombiano*, Bogotá, XVIII, N.º 3 (julio, 1898), pp. 227-228.

24 Remos y Rubio, *Historia de la literatura cubana*, pp. 48-50.

25 Joaquín Ospina, *Diccionario biográfico y bibliográfico de Colombia*, 3 vol., I (Bogotá: Editorial Cromos, 1927-1939), p. 554.

26 Willis Fletcher Johnson, *The History of Cuba*, 5 vol., III (Nueva York: B. F.

Años más tarde, Cisneros comentaría sobre las enseñanzas de don Pepe: “Creo... en las lecciones de mi maestro que: ‘es cierto que la libertad produce úlceras, pero son úlceras que se curan con la libertad misma’”.<sup>27</sup>

Francisco Javier Cisneros estudió ingeniería ferroviaria en la Universidad de La Habana y en el Instituto Politécnico Troy en Nueva York. Después de obtener su grado, trabajó con compañías británicas y americanas, que se dedicaban a la construcción de vías en plantaciones de azúcar en el oeste cubano. Cisneros ocupó varios cargos hasta llegar a la posición de ingeniero-jefe, entrando a formar parte de un selecto grupo llamado “los mejores y brillantes”, entrenados como ingenieros en Cuba, Estados Unidos y Europa.

Gracias a la producción de azúcar para exportación, la isla se convirtió en la primera nación en Latinoamérica en inaugurar el transporte ferroviario (1837). El boom azucarero empleaba ingenieros americanos, europeos y cubanos en el desarrollo de vías férreas. El avance tecnológico sedujo a un numeroso grupo de estudiantes isleños para que se matricularan en escuelas de ingeniería estadounidenses.<sup>28</sup> Cisneros trabajó en asociación con su tío Gaspar Betancourt Cisneros, uno de los productores azucareros más grandes de la isla y promotor ferroviario. Con el apoyo y la protección de Betancourt, Cisneros tuvo la oportunidad de obtener experiencia hasta alcanzar la dirección del Ferrocarril del Oeste<sup>29</sup>. En su administración,

---

Buck and Company, Inc., 1920), pp. 322-323; ver también: José Ignacio Rodríguez, *Vida de don José de la Luz y Caballero* (Nueva York: Imprenta El Mundo Nuevo, 1874).

- 27 Francisco J. Cisneros, “El por qué de este periódico,” *La Industria* (Bogotá), febrero 15, 1883, p. 1.
- 28 Samuel Rezneck, *Education for a Technological Society* (Troy, New York: Rensselaer Polytechnic Institute Press, 1968).
- 29 J. H. T. Tudsbery (Ed.), *Minutes of the Proceedings of the Institution of Civil Engineers with other Selected and Abstracted Papers*, vol. CXXXV, sesiones 1898-1899, Parte 1 (Londres: Institution of Civil Engineers, 1899), pp. 327-328; ver también: Theodore A. Liesen, “Francisco Javier Cisneros, M. Am. Soc. C. E.,” p. 128; Sedano y Cruzat, *Cuba desde 1850 a 1873*, pp. 27-32, “Havana: Cuban Railroads”, *The New York Times*, agosto 18, 1867, p.

la vía se convirtió en la más grande red ferroviaria del oeste cubano y consolidó la red ferroviaria en la isla (1860). Cuba se convirtió en la primera nación latinoamericana en experimentar con éxito las vías férreas estrechas,<sup>30</sup> menos costosas. Los carriles más ligeros y portables fueron introducidos en los ramales ferroviarios de las plantaciones de azúcar, abriendo paso a Cisneros y sus colegas para ejecutar proyectos ferroviarios en Suramérica.

Las vías estrechas se volvieron la especialidad de Cisneros, se presentaba como la opción tecnológica de desarrollo para los países con recursos financieros limitados. Cisneros fue el primer ingeniero latinoamericano en traducir y comentar escritos científicos americanos y europeos sobre la materia; su experiencia práctica lo hizo el principal defensor y teórico de trenes de ferrovías estrechas en la isla,<sup>31</sup> escribió artículos de investigación científica para las sociedades de ingenieros de Cuba, Estados Unidos e Inglaterra. A lo largo de su carrera, las vías férreas estrechas se volvieron su pasión investigativa, pues vio en ellas la solución a las necesidades sociales, lo que lo llevó a intentar la democratización de esta tecnología moderna.

Las ferrovías estrechas costaban menos, producían más y satisfacían las necesidades tanto locales como generales, *“a ellas les pertenece el futuro, porque pueden establecer la armonía entre los intereses públicos y privados”*.<sup>32</sup>

A través de artículos publicados en los periódicos *El Siglo* y *El País*, Cisneros abogaba por un desarrollo coordinado de líneas férreas en la isla, en vez de construir líneas cortas des-

---

5; y Cisneros, “Relación documentada de cinco expediciones”, (Nueva York: Imprenta Hallet y Breen, 1870), pp. 4-5.

30 Las vías estrechas son aquellas que tienen los rieles fijos de tres pies a tres pies, cuatro pulgadas aparte.

31 *Enciclopedia Universal Ilustrada*, 70 vol. XIII (Barcelona: Hijos de España, 1933), p. 485.

32 Cisneros, *Ferrocarriles de vía estrecha* (Nueva York: Imprenta de Hallet y Breen, 1872), p. 60.

conectadas entre sí; estaba convencido de que sí las líneas férreas estrechas se consolidaban, servirían al crecimiento económico y la industria azucarera de la isla.<sup>33</sup>

Cisneros, tomando como base la experiencia cubana que comenzó con capital local de compañías anónimas, se preparó para diseñar la plataforma financiera con que se iniciarían las ferrovías colombianas. Antes de la Guerra de los Diez Años (1868-1878) de Cuba, había construido más de 1.200 kilómetros de vía férrea; el capital británico participaba con más o menos el 25 % del valor declarado en hipotecas de la ferrovía<sup>34</sup> y se invertía cuando estaban en funcionamiento, lo que garantizaba su rentabilidad. El conocimiento adquirido por Cisneros sobre el modelo de financiamiento de la red ferroviaria cubana se convirtió en clave para el desarrollo de su carrera profesional en Suramérica. En 1894, describió su experiencia cubana:

*En La Habana, un grupo de patriotas construyó la primera ferrovía de Cuba (de La Habana a Güines) y luego fue transferida al sindicato respectivo. Este es el génesis de las vías férreas cubanas; con excepción de una, las demás fueron construidas por compañías organizadas dentro de la isla... Si no fuera por los obstáculos que me he encontrado, hubiera introducido en Colombia los sistemas de Cuba y de Estados Unidos, que hasta ahora (1894) han probado ser más lógicos que los sistemas ferroviarios de Centro y Suramérica; estos han dejado los desastres financieros de los cuales todos somos conscientes.*<sup>35</sup>

Para 1868, el éxito de Cisneros fue reconocido, no solo como constructor ferroviario y negociante prominente, sino como in-

33 Cisneros, *La verdad histórica sobre los sucesos de Cuba*, pp. 67-68.

34 Óscar Zanetti Lecuona y Alejandro García Álvarez, *Caminos para el azúcar* (La Habana: Editorial de Ciencias Sociales, 1987), pp. 89, 105-6, 131-34.

35 Cisneros. "El Ferrocarril de Antioquia (continuación)", *Diario Oficial* (Bogotá), junio 22, 1894, p. 595.



telectual y hábil escritor. Se le ha descrito como un hombre encantador y simpático, rubio, alto y apuesto, que amasó una considerable fortuna y que formaba parte de los círculos sociales más exclusivos de La Habana junto con su esposa, doña Magdalena Morillo, dama del más distinguido linaje cubano.<sup>36</sup>

Al igual que muchos estudiantes de Luz y Caballero, Cisneros decidió, en 1868, arriesgar su posición y abiertamente adoptar la causa revolucionaria de Cuba. La decisión que tomó lo llevó a varios años de reflexión profunda, pues desafiaba el *estatus quo* existente, arriesgando su posición social. Utilizó sus conexiones e influencias para servir a la lucha por la independencia cubana;<sup>37</sup> mantuvo una imagen camuflada en el proceso revolucionario, casi oculta, pues consideraba que manteniendo encubiertas sus verdaderas intenciones en los círculos sociales y políticos de la isla, podía contribuir mejor a la causa. Estimaba que el tiempo para la revolución no había llegado aún.

Intelectuales y líderes políticos apoyaban la causa revolucionaria, convencidos de que el país debía liberarse del yugo español, pero fueron pocos quienes buscaron medios prácticos en favor de la independencia.<sup>38</sup>

Durante el primer cuarto del siglo XIX, las colonias españolas de América continental lucharon y adquirieron su independencia; sin embargo, no sucedió lo mismo con la Capitanía General de Cuba. La isla permanecía leal a España, posición que llevó a expresar a Fernando VII, rey de España: Cuba “mi siempre fiel isla”. En 1817, la Corona española concedió a la isla la abolición del monopolio del tabaco; en 1818, la liberación del comercio exterior y, en 1819, el reconocimiento de

---

36 Merchán, “Francisco Javier Cisneros”, p. 229.

37 Cisneros, *La verdad histórica sobre los sucesos de Cuba*.

38 Óp. cit. p. 4.

un número de concesiones de tierra a los criollos.<sup>39</sup> Pero con el ascenso de la reina Isabel II al trono español (1833), se desató un periodo de represión en la isla que condujo a la persecución de los criollos de una manera despiadada.<sup>40</sup> Muchos de ellos, motivados por los deseos expansionistas americanos,<sup>41</sup> buscaron ayuda en los Estados Unidos. A principios de 1860, se dio una aparente reconciliación entre criollos y autoridades españolas, lo que condujo a la liberación de un número de prisioneros políticos y el retorno de muchos exiliados.<sup>42</sup>

Los cubanos liberales creyeron que las reformas necesarias y la autonomía de la isla se podían obtener en el marco del sistema colonial español: José Morales Lemus, José Antonio Saco, Francisco de Frías y Jacott Conde de Pozos Dulces, lideraron el Partido Liberal Cubano, que defendía la moderación y la reconciliación con la Corona y descartaban la liberalización.<sup>43</sup>

El Conde de Pozos Dulces fue el criollo más influyente, desde que fue editor de *El Siglo*, destacado periódico liberal de Cuba,<sup>44</sup> con sus escritos periodísticos luchó por la posibilidad de obtener la autonomía cubana. Cuando el ministro extranjero Antonio Cánovas del Castillo creó la Junta cubana-portorrique-

39 John Edwin Fagg, *Cuba, Haiti & The Dominican Republic* (Englewood, Cliffs, New Jersey: Prentice-Hall, Inc., 1965), p. 30.

40 Duvon Clough Corbitt, "The Colonial Government of Cuba" (disertación de doctorado no publicada, Universidad de Carolina del Norte, 1938), pp. 39-41, 44-45; ver también: Juan Pérez de la Riva, *Correspondencia reservada del capitán general don Miguel Tacón 1834-1836* (La Habana: Biblioteca Nacional José Martí, Departamento de Colección Cubana, 1963), pp. 20-96.

41 Robert G. Caldwell, *The López Expeditions to Cuba 1848-1851* (Princeton: Princeton University Press, 1915); ver también: Emilio Roig de Leuchsenring, *Cuba y los Estados Unidos, 1805-1898* (La Habana: Oficina del Historiador de la Ciudad, 1949), pp. 123-200.

42 Basil Rauch, *American Interest in Cuba: 1848-1855* (New York: Columbia University Press, 1948), p. 8.

43 Francisco J. Ponte Domínguez, *La historia de la guerra de los Diez Años*, pp. 21, 147-148, 151-170; ver también: Gerardo Castellanos, "Raíces del 10 de octubre de 1868", *Academia de la Historia de Cuba* (La Habana), XVII (octubre, 1937), pp. 57-59.

44 *Óp. cit.*, pp. 21, 59, 76; ver también: Rafael Nieto y Cortadellas, *Dignidades nobiliarias en Cuba* (Madrid: Ediciones Cultura Hispánica, 1954), pp. 395-399.

ña (1866) los liberales vieron la oportunidad de lograr mayor autonomía de España. La Junta estaba conformada por 22 miembros, la mitad de ellos eran oficiales reales con experiencia en el Caribe y, la otra mitad, miembros elegidos por los municipios de las dos islas; se reunieron en Madrid entre octubre de 1866 y marzo de 1867. Pozos Dulces junto con José Antonio Saco, líderes de la delegación cubana, presentaron un programa para obtener mayor autonomía de la Corona y mayor liberalización del comercio, pero no se consiguió nada de Isabel II, excepto vagas promesas. Adicionalmente, la Corona no permitió a Pozos Dulces continuar propagando sus visiones políticas junto con los simpatizantes liberales en el periódico *El Siglo*.

El Gobierno español tuvo la intención de acabar con el Partido Liberal, la extinción parecía inminente, por lo que los miembros del partido decidieron despedir a Pozos Dulces y cambiar el nombre de *El Siglo* por *El País* y eligieron a Francisco Javier Cisneros para reemplazarlo como editor del periódico.<sup>45</sup> Cisneros contribuyó con artículos para *El Siglo*, que para ese entonces (1860)<sup>46</sup> era afín al Partido Liberal. Las autoridades españolas encontraron en el ejecutivo ferroviario un mayor alcance político, gracias a su prestigio y medios económicos.

Por medio de *El País*, Cisneros apoyó las expectativas de los reformistas, atrajo un buen número de jóvenes intelectuales, antiguos estudiantes de Luz y Caballero, incluido su más cercano amigo y ayudante de campo, Rafael María Merchán.<sup>47</sup>

---

45 Cisneros, *Redacción documentada de cinco expediciones*, p. 4.

46 Cisneros, *La verdad histórica sobre los sucesos de Cuba*, p. 6.

47 Rafael María Merchán (1844-1905), también antiguo estudiante de Luz y Caballero, había contribuido a algunos artículos a *El Siglo*, pero es con Cisneros que ganó el mayor prestigio. Se volvió una celebridad al publicar el artículo "Laboremus" en *El País*. Este artículo es responsable por iniciar el nombre de un grupo revolucionario conocido como Laborante. Este grupo luchó hasta que se logró la independencia. Merchán siguió a Cisneros a los Estrados Unidos y a Colombia. Juntos en el último país continuaron trabajando para la independencia cubana. Ver: Merchán, "Laboremus", *El País* (La Habana, noviembre 15, 1868, p. 1; ver también: Merchán, *La honra de España por*

Como editor del diario, perfeccionó su escritura periodística que posteriormente le serviría en sus actividades empresariales en Colombia. Con la experiencia acumulada fundó el periódico *La Industria*, encargado de promover la “modernización” de la República y servir como medio de defensa de los ataques de los enemigos a sus empresas. En *El País*, Cisneros y sus colaboradores defendían la causa de la autodeterminación cubana y la reconciliación con España.<sup>48</sup> Sin embargo consideraban que la meta de estas negociaciones debería ser la independencia. Como editor era consciente de que el periódico solo era un medio para lograr ver a Cuba emancipada de la Corona: *No estaba a favor de las reformas porque no creía en el Gobierno español*,<sup>49</sup> como muchos de sus compañeros, era partidario de la idea de anexar Cuba a los Estados Unidos, decisión que deberían tomar los cubanos mediante un proceso de elección popular.

*Solo los miembros de la República tienen el derecho a disponer de su destino, si quieren ser independientes, lo será; o si quieren someterse de nuevo a la humillación española, están en su derecho de hacerlo; si Cuba quiere anexarse a otra nación; los Estados Unidos y esta última la acepta, quizá será anexada; la voluntad del pueblo es la ley suprema.*<sup>50</sup>

El papel que tuvieron los liberales, lo mismo que su periódico, no había sido exitoso, había fracasado en la meta de reconciliación con la Corona española. Por el contrario, la distancia entre las autoridades españolas y los disidentes cubanos se había incrementado. Parecía que los liberales eran los únicos

---

*un cubano* (Nueva York: [sin editor], 1871); Merchán, Cuba: justificación de su guerra de Independencia (Bogotá: Imprenta de La Luz, 1896); y George B. Rea, Facts and Fakes about Cuba (New York: G. Munro's Sons, 1897), pp. 138-140.

48 “Cuba: The Havana Press”, *The New York Times*, noviembre 22, 1868, p. 5; ver también: “Affairs in Cuba: Suppression of Newspapers”, *The New York Times*, enero, 1869, p. 5.

49 Cisneros, *La verdad histórica sobre los sucesos de Cuba*, p. 6.

50 *Óp. cit.*

que abogaban por independizarse de España y finalizar el colonialismo español en la isla. La intención de la Gran Administración Cubana (1868-1876), como se conoció al periodo, para proteger a los revolucionarios cubanos exiliados en los Estados Unidos, hizo que el movimiento de emancipación fuera más admirado. Contingentes militares integrados por revolucionarios cubanos y mercenarios americanos armados, provenientes de los Estados Unidos, se preparaban para apoyar la gesta libertadora.<sup>51</sup> Parecía que el esfuerzo no iba a fracasar. Al respecto Cisneros comentó: "*Los cubanos estimaban la victoria como definitiva... la duda tenía que desaparecer de las mentes de todos...*"<sup>52</sup> En estas circunstancias Cisneros entró a la clandestinidad revolucionaria en agosto de 1868; en su rol de líder le correspondió la tarea de ayudar a planear y coordinar la revolución, que supuestamente iniciaría en febrero de 1869. Cisneros era el enlace y el encargado de transmitir información de la Junta Revolucionaria de La Habana.<sup>53</sup>

La posición de Cisneros como director de la red ferroviaria más importante de Cuba era estratégica. Así lo veían los demás líderes revolucionarios, por lo que lo encargaron de todas las operaciones logísticas del proceso. También se encargó de la administración de los negocios de los revolucionarios en la isla; adquirió equipamiento e hizo apropiaciones financieras que consideraba necesarias para el proceso revolucionario. Cisneros utilizó sus propios fondos, junto con los de otros revolucionarios, para apoyar la causa.<sup>54</sup>

Todo estaba preparado para iniciar el proceso revolucionario hasta que se supo en Cuba la noticia del derrocamiento de la reina Isabel (septiembre de 1868), situación que fue aprove-

---

51 Manuel Márquez Sterling, *La diplomacia en nuestra historia* (Valencia, España: F. Sempere y Compañía, 1909), pp. 60-66.

52 Cisneros, *La verdad histórica sobre los sucesos de Cuba*, p. 54.

53 *Óp. cit.*, pp. 4-9.

54 (*Óp. cit.*, pp. 4, 7; y Cisneros, *Redacción documentada de cinco expediciones*, p. 5.

chada por los revolucionarios cubanos con la idea de iniciar una revuelta contra la Corona. El 10 de octubre de 1868, Carlos Manuel de Céspedes y un grupo de cerca de 100 habitantes del pueblo de Yara, provincia de Oriente, proclamaron la rebelión y dieron el emblemático grito de independencia, desatando la sangrienta Guerra de los Diez Años. Cisneros, preocupado con el tiempo que estaba durando la revuelta, decidió en Vuelta Abajo, distrito de la provincia occidental de Pinar del Río, *declararse abiertamente en rebeldía contra la Corona* y lideró el movimiento populista conocido como *Laborante* en la toma de La Habana.<sup>55</sup> No obstante, fue persuadido por otros líderes con la idea de que sería más útil a la revolución si dejaba Cuba y actuaba como coordinador entre los grupos revolucionarios de la isla y los exiliados cubanos en los Estados Unidos. Durante los primeros años de la guerra, Cisneros fue destinado a ejercer como la conexión entre los revolucionarios que se encontraban dentro de la isla y aquellos que se localizaban fuera de Cuba,<sup>56</sup> por lo que Nueva York fue la sede de asuntos revolucionarios y empresariales.

Cisneros llegó a Nueva York el 25 de noviembre de 1868 e inmediatamente se presentó a la Junta Revolucionaria Cubana de la ciudad. La junta estaba constituida por un grupo de líderes exiliados patriotas cubanos distinguidos en el extranjero, dentro de los cuales se encontraba su hermano mayor, Hilario Cisneros. Francisco Javier Cisneros, promovido al rango de brigadier general y comisionado a suplir de hombres y material de guerra a los revolucionarios de Cuba<sup>57</sup>, realizó actividades que contribuyeron a mantener la revolución viva en la isla. Era el principal proveedor de soldados y material de guerra para los revolucionarios desde el extranjero.<sup>58</sup>

---

55 Ponte Domínguez, *Historia de la guerra de los Diez Años*, pp. 26, 140, 149.

56 *Óp. cit.*, p. 81; ver también *Cartas de Carlos M. de Céspedes a su esposa Ana de Quesada* (La Habana: Comisión Nacional de la Academia de Ciencias de la República de Cuba, Instituto de Historia, 1964), pp. 214, 224.

57 Ponte Domínguez, *Historia de la guerra de los Diez Años*, p. 183.

58 Cisneros, *Relación documentada de cinco expediciones*; ver también: Johnson,

La mayoría de las campañas revolucionarias que lideró Cisneros se concibieron en los Estados Unidos y el Caribe. En junio de 1870, por primera vez fue a Colombia en busca de voluntarios para la causa cubana; la mayor parte del reclutamiento lo realizó en el Valle del Cauca, posteriormente comentaría con su acostumbrada y bien madurada retórica populista: *ellos lucharon como leones*. En diciembre de 1870, intentó un segundo esfuerzo de reclutar voluntarios en Colombia, pero esta vez fue obstaculizado por las autoridades colombianas en el istmo de Panamá.<sup>59</sup>

Entre enero de 1869 y finales de 1871, Cisneros lideró siete campañas navales a Cuba, cuya tarea principal era proveer a los revolucionarios con hombres y material de guerra; cuatro fueron exitosas. A menudo participaba activamente en la batalla y con tres sentencias de muerte colgando sobre su cabeza, tenía la tenacidad de caminar disfrazado en áreas controladas por los españoles. En más de una ocasión sus compañeros revolucionarios lo dieron como capturado y ejecutado, pero de algún modo siempre aparecía, despejando el temor de colegas y amigos.<sup>60</sup>

De 1868 a 1871, Cisneros actuó como mediador entre los revolucionarios que estaban luchando por la emancipación de Cuba y los exiliados cubanos, y como intermediario entre diversas facciones en la isla. En junio de 1870, Cisneros en un llamamiento a la unidad dijo: "... *no hay ni Camagüey ni*

---

*The History of Cuba*, 5 vol., III pp. 155-288; los siguientes artículos de *The New York Times*: "The Steamer Anna", "The Later Particulars; the Crew and the Passengers; Further Action of the Authorities", enero 10, 1870, p. 5; "Another Cuban Expedition", enero 6, 1870, p. 5; "Telegrams: Capture of the Upton Expedition by the Spaniards", abril 6, 1870, p. 1; "Cuba... Landing of Filibusters", mayo 15, 1869, p. 1; "Cuban Affairs: The Central Department", julio 21, 1871, p. 2; y los artículos siguientes: *Charleston (South Carolina) Daily Courier*: "A Suspicious Steamer", enero 6, 1870, p. 1; "The Cuban Privateer", enero 7, 1870, p. 1; "The Cuban Steamer Anna", enero 8, 1870, p. 1; "The Steamer Anna", enero 11, 1870, p. 1.

59 Gabriel Giraldo Jaramillo, *Colombia y Cuba 1853-1953* (Bogotá: Editorial Minerva, 1953), pp. 77-83.

60 Merchán, "Francisco Javier Cisneros," pp. 229-230.

Oriente; las provincias rebeldes en el oeste de Cuba, solo hay una sola Cuba, luchando por la independencia...<sup>61</sup>. Como era de esperarse, el rol multifacético que tuvo Cisneros en el proceso revolucionario lo hizo una figura controvertida. En ese mismo año, un grupo de exiliados en Nueva Orleans, liderados por José Armas y Céspedes acusaron a Cisneros y otros líderes de la revolución, en el periódico *La Patria*,<sup>62</sup> sobre ciertas irregularidades que supuestamente se estaban presentando. Cisneros, celoso de su reputación, respondió a las acusaciones con la publicación de las obras: *Relación documentada de cinco expediciones* (1870) y de *Verdad histórica sobre los sucesos de Cuba* (1871). Los escritos reflejan el esfuerzo por documentar su rol y el de otros líderes en la Guerra de los Diez Años. También comentaría: "El historiador encontrará mañana solo los escritos del Sr. Armas y beberá de esa fuente impura, la historia de la Revolución cubana sería la historia de las miserias y la falsedad..."<sup>63</sup>

Posteriormente Cisneros declararía:

*Es necesario entender que hay alguien quien contará la historia del calumniador y el calumniado, la primera por el respeto de la conciencia de los pueblos; la segunda para castigar a aquellos que especulan con los sentimientos patrióticos del pueblo. Es imposible dejar sin castigos... a los hombres que no respetan la historia.*<sup>64</sup>

El historiógrafo cubano José M. Pérez Cabrera evaluó los trabajos de Cisneros en estas palabras: "Cisneros enriqueció la bibliografía cubana con dos trabajos de carácter polémico,

61 Carta de Francisco J. Cisneros a Carlos Manuel de Céspedes, [sin lugar], junio 6, 1870. Este documento está adjunto al siguiente reporte consular: vicedónsul de Estados Unidos Henry C. Hall al asistente de Secretaría de Estado J. C. B. Davis, julio 28, 1870, *Reporte N.º 211, Despacho Consular - La Habana*, 133 vol., IX.

62 Carlos Manuel de Céspedes y Quesada, *Manuel de Quesada y Loynaz*. Tercera edición (La Habana: Imprenta El Siglo XX, 1925), p. 3.

63 Cisneros, *La verdad sobre los sucesos de Cuba*, p. 3.

64 *Óp. cit.*, p. 78.



*pero de contenido histórico incuestionable... el trabajo de Cisneros es original e indispensable para comprender la historia de las campañas cubanas durante la Guerra de los Diez Años".*<sup>65</sup>

Para finales de 1871, Cisneros decidió abandonar su rol como líder en las campañas navales contra los invasores españoles que ocupaban la isla de Cuba. No hay evidencia de las razones puntuales de su salida de la revolución, pero, sin duda, sus desacuerdos con los demás líderes, resultado de su actitud crítica pragmática y realista de la revolución, motivaron su decisión. Para 1871, en el periodo de la Gran Administración, con la influencia del Secretario de Estado Hamilton Fish (1869-1877), decidió no participar más en el proceso revolucionario, provocando la fragmentación de los revolucionarios en pequeños grupos que iniciaron peleas entre ellos.

Cisneros intentó continuar su lucha por la independencia con su hermano mayor, que para ese entonces era el vicepresidente de la Junta Revolucionaria Cubana en Nueva York, lanzando una campaña para recaudar fondos entre los inmigrantes ricos y obtener ayuda económica y militar de algunas naciones suramericanas. En un esfuerzo fallido por obtener ayuda del Perú, y al no haber tenido mejor suerte con los mismos exiliados, suspendió en mayo de 1873<sup>66</sup> su contribución a la revolución.

La participación de Cisneros en la Guerra de los Diez Años le acarreó pobreza ya que el capital que no invirtió en la causa cubana fue confiscado por las autoridades españolas.<sup>67</sup>

---

65 José M. Pérez Cabrera, *Historiografía de Cuba* (México, D. F.: Comisión de Historia del Instituto Panamericano de Geografía e Historia, 1962), p. 258.

66 Eladio Aguilera Rojas, Francisco V. Aguilera y *la Revolución de Cuba de 1868*, 2 vol. I (La Habana: Librería e Imprenta La Moderna Poesía, 1909) pp. 123, 143-149, 443; ver también: Gustavo Sotolongo y Sainz, *La participación del Perú en la guerra de Cuba de los Diez Años* (Lima: La Opinión Nacional, 1926), pp. 14-44.

67 El autor ha sido incapaz de determinar el grado de la propiedad de Cisneros confiscada por las autoridades españolas. Sin embargo, la mayoría de su propiedad estaba en finca raíz y principalmente en La Habana. En abril de

Cisneros, además de sostener a su familia en Nueva York, vio aumentadas sus obligaciones en mayo de 1871 con la muerte de su hermano Eduardo, pues debió acoger bajo su cuidado a su cuñada, doña Carmen Elózegui y a sus dos pequeñas sobrinas Emma y María.<sup>68</sup> Aunque continuó apoyando la lucha independentista hasta el final, adquirió la ciudadanía americana, después de tres años de haber realizado su solicitud.

Muchos ingenieros fueron asesinados o exiliados en la Guerra de los Diez Años. Quizá Cisneros y Aniceto García Menocal eran los más brillantes ingenieros cubanos viviendo en el exilio; formados en Cuba y en el Instituto Politécnico Troy, reunieron a técnicos exiliados y organizaron una empresa de ingenieros en Nueva York con el propósito de proveer servicios en Estados Unidos y Latinoamérica; igualmente intentaron obtener respaldo financiero de la sacarocracia cubana para la construcción de las vías de Los Andes y el Canal Interoceánico Centroamericano, proyectos destacados de la ingeniería de la época, dada su envergadura y cuantiosa inversión en Latinoamérica. Como asistente del destacado Henry Meiggs, Cisneros construyó ferrocarriles estrechos en el Perú; por su parte, García Menocal perdió la oportunidad de construir el Canal de Nicaragua cuando Estados Unidos escogió la ruta de Panamá.<sup>69</sup>

---

1869 a Cisneros y algunos otros líderes revolucionarios les prometieron el retorno de sus propiedades por el gobernador general Domingo Dulce si abandonaban la revolución. Cisneros rechazó la oferta. Ver "Cuban Affairs", *The New York Times*, abril 24, 1969), p. 1; "Cuban Affairs: Confiscation", *The New York Times*, abril 26, 1869, p. 5; y *Datos oficiales referentes a los bienes mandados embargar en la isla de Cuba* (La Habana: Imprenta del Gobierno y Capitanía General, 1870), pp. 109, 175, 179.

68 "The Cisneros Claim," *The New York Times*, diciembre 8, 1873, p. 1. Por la participación de Eduardo en la guerra de los Diez Años, el Gobierno español le confiscó su propiedad en Cuba, la cual ascendía a 19.000 dólares americanos.

69 David McCullough, *The Path Between the Seas: The Creation of the Panama Canal, 1870-1914* (New York: Simon a Schuster, 1977), pp. 65-82, 104-110, 262, 306, 325.

Pasaron seis años desde que dejó la administración de los trenes cubanos y firmó el primer contrato con Colombia (1868). Cisneros llegó al país junto con un grupo de oficiales militares e ingenieros estadounidenses y latinoamericanos. Sus escritos sobre sus viajes y exploraciones del oeste suramericano contienen aspectos relacionados con las problemáticas de la región, los sistemas de transporte y su efecto en la economía; por lo que la construcción de vías férreas estrechas, en una geografía montañosa, era la solución a la necesidad de tener mayor capacidad de carga y mayor velocidad en el transporte.

La factibilidad de construir en el Perú las vías férreas más costosas del mundo, durante la década de 1870, motivaron a muchos ingenieros americanos a participar en proyectos que generarían grandes fortunas.<sup>70</sup> Sin embargo fue la severa recesión americana lo que catapultó a Cisneros en el país andino, pues la construcción de la red ferroviaria en Estados Unidos se vio afectada<sup>71</sup>, obligando a Cisneros y otros extranjeros a buscar fortuna en el Perú.

Mientras Cisneros actuaba como representante diplomático de la Junta Revolucionaria Cubana en Perú, a finales de 1871,<sup>72</sup> el Gobierno peruano abrió ofertas para construir la vía Cuzco-Juliaca, una vía de 338 kilómetros que circularía por los Andes y el sur del Perú. En una puja por la concesión de la vía, Cisneros presentó la oferta más baja, un 10 % menos costosa que la de su competidor más cercano, el famoso Henry Meiggs. A pesar de que el ingeniero cubano contaba con el apoyo de su primo peruano, el mayor promotor de ferrovías, Luis Benjamín Cisneros, el Gobierno peruano canceló el proyecto de Cisneros por no contar con el mismo apoyo internacional

---

70 Jorge Basadre, *Historia de la República del Perú*, 10 vol., IV (Lima: Ediciones Historia, 1961) pp. 1713-1729.

71 Alfred D. Chandler, Jr. (Ed.) *The Railroads: The Nation's First Big Business* (Chicago: Harcourt, Brace & World, Inc., 1965), p. 10.

72 Aguilera Rojas, Francisco V. *Aguilera y la Revolución de Cuba*, 1., pp. 123, 143, 149.

que tenía Meiggs y sus acreedores americanos.<sup>73</sup> Esto lleva a pensar que, si Cisneros hubiera contado con un respaldo financiero suficiente, no le habrían otorgado a Meiggs el contrato. El profesor Watt Stewart, biógrafo de Meiggs, comentaría que el Gobierno peruano tenía predisposición para favorecer a Meiggs sobre sus competidores y en relación con la vía Cuzco-Juliaca expresaría: "*Vale señalar que Meiggs disfrutaba una ventaja decidida sobre sus competidores al tener la reputación de yankee emprendedor.*"<sup>74</sup>

El conocimiento que adquirió Cisneros en su exploración por los Andes ecuatorianos, le permitió convertirse en crítico frente al apoyo gubernamental de la época, y señalaba que este (el Gobierno) prefería la construcción de grandes autopistas al práctico sistema ferroviario, poniendo como excusa el argumento de que la nación no tenía la capacidad de costearlo; lo cual consideró como "el error más lamentable"; sabía que las vías férreas estrechas se podían construir en Ecuador a un costo más bajo que el de una autopista. A partir de esta situación Cisneros intentaría evitar que las demás naciones latinas cayeran en el error ecuatoriano.<sup>75</sup>

Después de inspeccionar personalmente la construcción de las vías férreas peruanas, Cisneros publicó un artículo en inglés sobre los proyectos ferroviarios en el país andino y la necesidad de continuar con los ambiciosos programas de su construcción, iniciados en la década anterior. Consideraba al Perú como una nación rica en recursos naturales y con la capacidad de convertirse en el fenómeno económico latinoamericano. Creía que las líneas férreas debían ser construidas para conectar a Perú con Bolivia, lo que derivaría en el desarrollo económico de esta última nación y podría ofrecerle al mundo

---

73 *Los ferrocarriles del Perú*: colección de leyes, decretos, contratos, 3 vol., Hll (Lima: Imprenta del Estado, 1871), pp. 80-81, 230-231, 258-259.

74 Watt Stewart, *Henry Meiggs: Yankee Pizarro* (Durham: Duke University Press, 1946), p. 95.

75 Cisneros, *Ferrocarriles de vía estrecha*, p. 6.

la gran variedad de minerales de que disponía el país vecino. Igualmente respaldaba la idea de conectar las líneas del interior del Perú con la costa Atlántica, confiaba en que esta tarea era relativamente simple, tan solo se debía *prolongar el Ferrocarril Lima y Oroya a los ríos Pachitea y Ucayali, situados en la parte sureste de la cuenca del Amazonas, lo que facilitaría la navegación desde estos ríos al Amazonas*.<sup>76</sup> Esta visión, algo optimista de Cisneros, probó ser factible en el siglo XX con la construcción de la Autopista Marginal a través de las pendientes orientales de los Andes.<sup>77</sup>

Cisneros no se sentía plenamente contento en el Perú, a pesar de tener la oportunidad de trabajar en la construcción de vías férreas en topografía montañosa con algunos de los más famosos ingenieros del mundo. Antes de llegar, había sido ferviente admirador del programa ferroviario de las naciones andinas, pero mantuvo sus reservas al considerar que no era del todo ético el manejo que se les daba a los dineros públicos y que prosperaba la corrupción. También estaba seguro de que los constructores del ferrocarril estaban cobrando al Gobierno de más por sus servicios: *"En el Perú el Gobierno necesita pagar cuatro veces por lo que vale un ferrocarril"*.<sup>78</sup> Inconforme, comprendía los motivos por los cuales no se le había dado la oportunidad de iniciar un proyecto por su cuenta. Es en este momento cuando Cisneros es llamado, en octubre de 1873, por el empresario colombiano y residente parisino José Germán Ribón, para construir el Ferrocarril de Antioquia. Con gran compromiso, al poder dirigir el proyecto, Cisneros señaló:

*Solía pensar que, si construyera un ferrocarril con recursos limitados, en un terreno tan extremadamente escabroso y*

76 Cisneros, "Railroads in Perú", *Van Nostrand's Magazine*, VI (febrero, 1872), pp. 589-590.

77 Hernán Horna, "South America's Marginal Highway", *The Journal of Developing Areas*, X, 4 (julio, 1976), pp. 409-423.

78 "Carta del Ingeniero Francisco Javier Cisneros". *Documentos facsimilares de la vida colombiana* (Bogotá: Seguros Colombia S. A. y el Banco de la Construcción y Desarrollo, 1966), p. 29.

*donde todo parece imposible, ganaría mucho prestigio y sucesivamente podría recibir ayuda, allí en donde mucha gente había fracasado en sus esfuerzos, y los gobiernos estatales y nacionales aceptaron el fracaso con enormes pérdidas de dinero.*<sup>79</sup>

Cisneros, consciente de la importante oportunidad, se comprometió con la República de Colombia y aceptó el reto. Diferente al Perú, Colombia no tenía una industria fuerte que le permitiera la inversión de grandes sumas de dinero en la construcción del ferrocarril. Las permanentes crisis financieras de Colombia forzaron a Cisneros a ser no solo un empresario audaz, sino también un pionero en el desarrollo del sistema corporativo de la República. A pesar de las diferentes condiciones económicas en las dos naciones, la experiencia adquirida en Cuba y en Perú con Meiggs, fue determinante en su carrera como negociante, administrador y constructor de vías férreas en Colombia. Las intervenciones sociales, políticas y económicas, los contactos personales con prominentes políticos y negociantes, su afinidad con los trabajadores, y el manejo de asuntos financieros y administrativos, presentan una similitud considerable entre los dos empresarios, Meiggs en el Perú, y Cisneros en Colombia.

Posteriormente, los contactos que estableció con constructores ferroviarios, proveedores, ingenieros y financiadores en los Estados Unidos y Europa, durante su estadía en el Perú, participarían o asesorarían sus proyectos en Colombia.

---

<sup>79</sup> Cisneros, "El por qué de este periódico", *La Industria* (Bogotá), febrero 15, 1883, p. 1.

## CAPÍTULO II

### La escena colombiana

#### I.

Antes de la separación de Panamá en 1903, Colombia, en ese entonces Estados Unidos de Colombia (1863-1886), contaba con una superficie de 455.673,49 millas cuadradas<sup>80</sup> y costas extensas en los océanos Pacífico y Atlántico. Era evidente que Colombia estaba estratégicamente posicionada para el tránsito y la colonización. El país, poco poblado, era considerado por sus élites desarrollistas como un “jardín tropical” dispuesto a florecer al son del silbato del tren.

El país está separado internamente por los Andes que nacen en la parte sur de la República y se dividen en tres cordilleras: Central, Occidental y Oriental, siguiendo una dirección norte; la cordillera Occidental se divide en dos direcciones en el

---

80 Clímaco Calderón y Edward E. Britton, *Colombia 1893* (Washington, D. C.: Departamento de Estado, 1893), p. 5; ver también: Cisneros, *Ferrocarril del Cauca: reporte del proyecto de construir un ferrocarril desde la bahía de Buenaventura sobre el océano Pacífico y el río Cauca* (Nueva York: D. Van Nostrand, 1878), p. 11.

departamento del Quindío<sup>81</sup> y, de estas dos ramas, una se transforma en la cordillera Central; las otras dos cordilleras, al cruzar el Valle del Cauca, Tolima y Antioquia, culminan en el departamento de Bolívar. Por su parte, la cordillera Oriental se parte en dos en el departamento de Santander: una corre hacia Venezuela y la otra hacia el Magdalena. Colombia para ese entonces contaba con ó regiones geográficas: la región montañosa en el centro del país, la costa Atlántica, la costa Pacífica, el valle del Atrato, las tierras bajas tropicales orientales y el istmo de Panamá.<sup>82</sup>

La región montañosa ocupa casi un cuarto del país, es en esta parte de Colombia donde predominaban los descendientes de españoles y los mestizos. No es una región geográficamente homogénea, por lo que incluye picos sobre los 18.000 pies y valles tan bajos de tan solo 1.000 pies sobre el nivel del mar. Dentro de sus bordes, se pueden encontrar casi todas las variedades de temperatura —con una temperatura media de 80 °F en las zonas tropicales (por debajo de 3.500 pies) y una temperatura baja de 20 °F en partes inhabitadas de las cordilleras—. Bogotá tiene una altitud de 8.600 pies y las temperaturas oscilan entre los 50 y 70 °F. Aunque la región montañosa se distingue por sus dos temporadas anuales; una de lluvia y la otra de verano, se pueden encontrar diferencias en la cantidad de precipitación de acuerdo con la exposición solar y elevación; en algunos valles casi no hay lluvia, mientras que en otros puede llegar hasta las 140 pulgadas anuales.<sup>83</sup>

Colombia está regado por numerosos ríos con grandes caudales que se pueden agrupar en cuatro sistemas: Occidente o Pacífico, incluyendo las aguas del Atrato y las cuencas de la cordillera Occidental que corren al océano Pacífico; el sis-

---

81 Rafael M. Granados, *Geografía de Colombia* (Bogotá: Bibliografía Colombiana, Ltda., 1965), p. 78.

82 R. H. Whitbeck & Frank E. Williams, *Economic Geography of South America* (New York: McGraw-Hill Book Company, Inc., 1940), pp. 35, 43.

83 *Óp. cit.*, p. 44.



tema oriental, conformado por las corrientes de la Cordillera Oriental en dirección a la región amazónica; el sistema central del río Magdalena, compuesto por las aguas que descienden desde las cordilleras Oriental y Central; y el sistema central del río Cauca, con sus cuencas descendientes de la cordillera Central.<sup>84</sup>

La riqueza minera de Colombia, a finales del siglo XIX, se caracterizaba por su inmensa variedad y abundancia en oro, plata, hierro, azufre, cobre y esmeraldas.<sup>85</sup> La agricultura, aunque poco desarrollada, tenía una amplia variedad de productos afines a los climas de la nación<sup>86</sup>.

## II

En 1819, luego de la victoria de Simón Bolívar sobre los españoles en Boyacá, Estados Unidos de Colombia emergió como nación independiente. Liderada por el Libertador, nacido en Venezuela, se creó la República de la Gran Colombia, la cual incluía los actuales países de Colombia, Venezuela, Ecuador y Panamá. Bolívar fue elegido presidente y Francisco de Paula Santander vicepresidente; Santander tuvo a cargo el Gobierno central en Bogotá hasta 1826, mientras Bolívar y Antonio José de Sucre completaban la campaña libertadora en Ecuador, Perú y Bolivia.

Desafortunadamente para la Gran Colombia, se presentaron grandes contradicciones entre sus tres principales jurisdicciones (Colombia, Venezuela y Ecuador) y, con el declive de la

84 Calderón y Britton, *Colombia 1893*, pp. 9-10.

85 René Roger, *La Colombié Économique* (París: Imprimerie de Lagay, 1914), pp. 126-176.

86 *Óp. cit.*, pp. 190-249; ver también: Tomás Cipriano de Mosquera, *Compendio de geografía general política y especial de los Estados Unidos de Colombia* (Londres: Imprenta Inglesa y Extranjera de H. C. Panzer, 1866), pp. 216-231.

salud de Bolívar y su posterior muerte en 1830, esta se disolvió. En la década posterior a la muerte de Bolívar, Santander surgió como político dominante neogranadino, llevándolo a ser presidente de la República (1832-1837).<sup>87</sup>

A mediados del siglo XIX, las diferentes facciones políticas se polarizaron entre conservadores y liberales. A pesar de la confusión sobre los orígenes de los dos partidos y la multiplicidad de los factores que involucran su evolución, se puede establecer axiomáticamente que, (excepto los antioqueños) después de la tercera década del siglo XIX, el movimiento liberal se interesaba por la descentralización del poder político y el establecimiento de una república federal; mientras que los conservadores abogaban por la centralización y las relaciones cercanas con el clero. Aunque había puntos en conflicto entre conservadores y liberales en torno a la centralización política, la naturaleza de las relaciones Iglesia-Estado y las políticas financieras, los dos partidos no eran indiferentes a los problemas de la injusticia y de las condiciones inhumanas de los indígenas y los pobres miserables.<sup>88</sup>

La violencia y la inestabilidad política vivida en los Estados Unidos de Colombia, durante la segunda mitad del siglo XIX en gran medida se deben a asuntos locales y al fracaso del Gobierno central para crear una base de lealtad en las provincias periféricas. La Constitución de 1853 dio a cada provincia el derecho de controlar sus asuntos locales y de elegir a sus propios gobernadores.<sup>89</sup> El conservador Mariano Ospina Rodríguez, elegido en 1857 como presidente para un periodo de cuatro años, adoptó durante su administración otra constitución,

---

87 Eduardo Acevedo Latorre, *Colaboradores de Santander en la organización de la república*, Biblioteca de Historia Nacional, vol. LXX (Bogotá: Editorial Cromos, 1944), pp. 1-274; ver también: David Bushnell, *The Santander Regime in Gran Colombia* (Newark: University of Delaware Press, 1954).

88 Helen Vitoria Delpar, "The Liberal Party in Colombia, 1863-1903" (Disertación de Ph. D. no publicada, Universidad de Columbia, 1967), pp. 164-166.

89 William M. Gibson, *The Constitutions of Colombia* (Durham, Carolina del Norte: Duke University Press, 1948), pp. 194-200.

la Constitución de 1858, en la que otorgó a la nación mayor descentralización a pesar de su ideología conservadora.<sup>90</sup>

La descentralización sancionada por la Constitución de 1858 fue el resultado del esfuerzo del poder ejecutivo para evitar las reacciones regionalistas explosivas de las provincias. Después de que Panamá y Antioquia se volvieron estados soberanos en 1855 y 1856, respectivamente, otras veinte provincias aspiraban a lograr dicho estatus. Esta situación, potencialmente difícil podría haber sido finalizada al abolir la categoría de estado por completo o dar este rango solo a las provincias más importantes: Santander, Cauca, Cundinamarca, Boyacá, Bolívar y Magdalena. Los conservadores, temerosos de una guerra civil, optaron por la segunda opción. A pesar de las concesiones hechas por los conservadores, Ospina nombró un gabinete netamente conservador y su presidencia se caracterizó por contradecir las políticas y la legislación liberal previa; restaurar a la Iglesia su poder y permitir el regreso de los jesuitas.<sup>91</sup> En 1859, los conservadores, sintiéndose seguros por su mayoría en el Congreso, aprobaron ciertas leyes que tendían a cercenar el poder político liberal, reduciendo drásticamente el ejército e incrementando el control nacional sobre la milicia estatal, lo que generó descontento entre los liberales, pues en los anteriores periodos de gobierno, los militares fueron quienes sirvieron a los intereses del partido, especialmente los moderados. Pero la pieza que más animadversión suscitó en los liberales fue la intervención federal en las elecciones presidenciales y del Congreso.<sup>92</sup>

La guerra civil (1860-1861) se agudizó en los dos últimos años de la administración Ospina. En 1858, los nuevos estados habían creado sus propias constituciones y muchas de ellas eran antagónicas a la administración conservadora; va-

90 *Óp. cit.*, pp. 224-225.

91 J. Lloyd Mecham, *Church and State in Latin America* (Chapel Hill: University of North Carolina Press, 1966), p. 123.

92 Gibson, *The Constitutions of Colombia*, pp. 247-248.

rios de los estados se enfrentaron en luchas políticas que, a menudo, amenazaban la paz de los estados vecinos e incluso la del Gobierno central. Los esfuerzos de Ospina por conducir estos estados dentro de la órbita de las leyes y de las políticas nacionales, pusieron en peligro la paz de la República y, finalmente, la guerra civil puso fin al gobierno conservador. En la década de 1860, se dio el conflicto entre Ospina Rodríguez y la figura poderosa del general Tomás Cipriano de Mosquera, entonces gobernador del Cauca, crítico del poder ejecutivo, quien se oponía a la centralización del Gobierno, convirtiéndolo en líder de los liberales y de los enemigos de Ospina.

Las disputas políticas entre Ospina y Mosquera se agudizaron cada vez más, hasta tal punto de que, en mayo de 1860, el estado del Cauca rompió relaciones con la administración de Ospina; le siguieron los estados de Bolívar, Magdalena y Santander. Mosquera se proclamó director supremo y presidente provisional de los Estados Unidos de Colombia, dando inicio a la guerra civil, que finalizó con el triunfo de los liberales a finales de 1861.<sup>93</sup>

Con la eliminación de cualquier resistencia, Mosquera y los liberales permanecieron como los líderes de la nación. Sin embargo, no se ajustaron al régimen dictatorial del caudillo caucano y sugirieron una convención nacional que reestructurara el Gobierno nacional. La Convención Constitucional, exclusivamente liberal, que se celebró en Rionegro, Antioquia (febrero-mayo de 1863), aprobó la constitución latinoamericana contemporánea que más derechos soberanos e individuales concedió a sus provincias y ciudadanos. Su esencia fue el liberalismo en su máxima expresión. Sus principales características fueron:

---

93 J. León Helguera y Robert H. Davis (Eds.), *Archivo epistolar del general Mosquera: correspondencia con el general Ramón Espina, 1836-1866*, Biblioteca de Historia Nacional, vol. CVIII (Bogotá: Editorial Kelly, 1866), pp. 39-41, 69-73; y Jesús M. Henao y Gerardo Arrubla, *Historia de Colombia* (Bogotá: Editorial Cromos, 1937), pp. 674-684.

- a. La soberanía de los estados era la característica básica de la Federación de los Estados Unidos de Colombia. Cada uno de los nueve estados tenía el poder de diseñar sus propias leyes y constituciones, manejar sus asuntos fiscales, y establecer su propio sistema de ingresos. Los estados también tenían la prerrogativa de organizar su milicia. El Gobierno nacional debía permanecer neutral, en caso de guerras civiles internas entre los estados.
- b. El presidente de la República debía elegirse por un periodo de dos años, sin la posibilidad de una reelección inmediata, elegido por cada uno de los estados.
- c. La separación de la Iglesia y el Estado y la libertad religiosa.
- d. La Constitución se podía enmendar por solicitud de la mayoría de las legislaturas de los estados, la aprobación de la Cámara de Representantes y el Senado, y la ratificación unánime de este último.<sup>94</sup>

La Constitución y el miedo a la dominación política por parte de una personalidad fuerte como la de Mosquera, obligó a los liberales a crear una reforma, casi absurda, en la Carta Magna que reducía el periodo presidencial a dos años.

Aunque la Constitución dio a los liberales el periodo más largo de supremacía en la historia de la nación (1861-1884), también trajo inestabilidad, matanzas y anarquía. El profesor J. León Helguera al respecto señaló: "... *los liberales retuvieron el poder, pero la élite liberal, al excluir a sus enemigos conservadores derrotados de un rol político efectivo, sembró las semillas de su propia disolución*".<sup>95</sup> Posteriormente, el profesor William M. Gibson comentaría:

---

94 Gibson, *The Constitutions of Colombia*, pp. 273-296.

95 J. León Helguera, "The Problem with Liberalism Versus Conservatism in Colombia: 1849-1885", en *Latin American History: Select Problems, Identity, Integration, and Nationhood*, editado por Frederick B. Pike (New York: Harcourt, Brace and World, Inc., 1969), p. 230.

*Todas las fuentes de poder conservador fueron debilitadas hasta el punto que nunca podrían de nuevo recobrar cualquier influencia en la política colombiana; esto probó ser un falso sueño, pues con la adopción de la Constitución de 1863, se marcó el comienzo de una gran confusión política y la guerra civil, facilitando el regreso de los conservadores al poder.*<sup>96</sup>

Durante el periodo de la Constitución de Rionegro (1863-1886) se dieron dos guerras civiles de dimensiones nacionales (1876-1877 y 1885) y más de cuarenta luchas militares dentro de los estados.<sup>97</sup>

La falta de voluntad de los líderes liberales para comprometerse con los miembros de su mismo partido terminó dividiéndolos en dos facciones: los radicales, conducidos por Manuel Murillo Toro y los independientes por Rafael Núñez. El primer grupo, de carácter anticlerical, buscaba la descentralización absoluta; el segundo, comprometido con la Iglesia, abogaba por eliminar la descentralización.<sup>98</sup>

Los liberales, en términos generales, estaban a favor de las bajas tarifas y la liberación de la economía; con la subida de los liberales independientes y el retorno gradual de los conservadores al poder, desde 1880, la nación se inclinó por el proteccionismo económico. Estos cambios se debieron más a la necesidad de ingresos que a pensamientos ideológicos.<sup>99</sup>

Mientras los liberales se mantuvieron en el poder, contaron con el apoyo de las clases profesionales y empresariales, tenderos, obreros y pequeños fabricantes que favorecían la protección tarifaria<sup>100</sup>. Aunque no está completamente claro, parece que

---

96 Gibson, *The Constitutions of Colombia*, p. 272.

97 Henao y Arrubia, *Historia de Colombia*, pp. 691-716.

98 Mecham, *Church and State in Latin America*, pp. 124-125.

99 Luis Ospina Vásquez, *Industria y protección en Colombia: 1810-1930* (Bogotá: Editorial Santa Fe, 1955), pp. 285-291.

100 David Bushnell, "Two Stages in Colombian Tariff Policy: The Radical Era and the

los liberales habrían tenido un gran apoyo de las clases bajas y minorías raciales, especialmente en el estado del Cauca, en donde muchos liberales eran tachados despectivamente por los conservadores como *negros*<sup>101</sup>. Algunos también fueron acusados de propagar doctrinas *comunistas*.<sup>102</sup>

En 1880, Núñez fue elegido presidente con el apoyo de los liberales independientes y de muchos conservadores.<sup>103</sup> Mientras se creaba un clima que diera fin a la anarquía, la reconciliación con la Iglesia y la búsqueda de unión espiritual entre todos los colombianos, Núñez y sus aliados articulaban y expandían sus programas básicos, con casi fervor evangélico, en una nación inmersa en una contienda civil, dando origen al movimiento político de La Regeneración.<sup>104</sup>

Como Rafael Núñez no podía aspirar a la reelección de manera inmediata, los liberales radicales subieron al poder (1882 a 1884) con el jurista Francisco Javier Zaldúa; a su muerte, en diciembre de 1882, lo sucedió José Eusebio Otálora. En 1884, Núñez fue reelegido con el apoyo conservador. El líder nacido en Cartagena continuó con ideas de avanzada a favor de una unidad nacional y una nueva Constitución; su segundo periodo presidencial ha sido descrito por el profesor William M. Gibson:

*La segunda administración de Núñez es conocida en la historia como La Regeneración. El federalismo y los exce-*

---

Return to Protection (1861-1885)." *Inter-American Economic Affairs*, IX (Spring, 1956), pp. 10-11, 23; ver también: Delpar, "The Liberal Party of Colombia, 1863-1903", p. 185.

101 Gibson, *The Constitutions of Colombia*, p. 311; ver también: Carta de Juan de Dios a Tomás C. de Mosquera, Cali, febrero 9, 1877, en Archivo Central del Cauca, Popayán, Cauca.

102 "Comunismo", *El Zipa* (Bogotá), octubre 9, 1879, p. 178; ver también: "Cauca", *El Zipa*, octubre 16, 1879, pp. 193-194; y "La caridad", *El Zipa*, octubre 23, 1879, pp. 214-215.

103 Francisco de Paula Pérez, *Derecho Constitucional Colombiano* (Bogotá: Librería Colombiana, 1942), pp. 100-102.

104 Delpar, "The Liberal Party of Colombia, 1863-1903", pp. 294-322.

sos radicales que caracterizaron la escena de la política colombiana pasaron y hasta el día de hoy, no ha habido señales de renacimiento. Núñez hizo esfuerzos valientes de unir los elementos antagónicos que habían llevado a mucha confusión en Colombia desde 1863. Trató de efectuar una política de tolerancia, moderación y unidad.<sup>105</sup>

En septiembre de 1884, el líder de La Regeneración expresó la inestabilidad y posible explosividad del espectro político en estos términos:

*Señores, la nación está minada desde su base. Las revoluciones se han vuelto una forma de vida y una profesión rentable, cuando las guerras civiles aparecen, traen la sombra de la miseria, y aunque se pueden prevenir, las presentes instituciones no permiten el cambio. Por lo tanto, el Gobierno tiene que vivir en guardia, esperando las batallas que diezman la población, que destruyen los recursos nacionales, que desacreditan la nación y reemplazan la fraternidad por el odio...*<sup>106</sup>

Núñez gradualmente hizo a un lado a los radicales con la cooperación conservadora. Con el ascenso de los conservadores al poder, después de 1885, un gran número de liberales se dedicaron al cultivo de café, una de las pocas áreas donde podían sobresalir y ganar prestigio.<sup>107</sup> No llegaron de nuevo a la presidencia sino hasta 1930.<sup>108</sup> Núñez y sus aliados en 1886 le dieron a la nación una nueva Constitución, en la

105 Gibson, *The Constitutions of Colombia*, p. 305.

106 Henao y Arubia, *Historia de Colombia*, p. 716; ver también: *Anales de la guerra* (Barranquilla), enero 14, 1888, p. 1; "El partido nacional", *La Rehabilitación* (Barranquilla), enero 16, 1888, p. 2; "Capitulación de Barranquilla", *Anales de la Guerra* (Barranquilla), enero 15, 1885, p. 2; y "The Situation", *The Shipping List*, pp. 1-2.

107 Ospina Vásquez, *Industria y protección en Colombia: 1810-1930*, p. 285.

108 L. Vincent Padgett y Enrique L. Murtra, "Colombia", en *Political Forces in Latin America: Dimensions of the Quest for Stability*, editado por Ben. G. Burnett y Kenneth F. Johnson (Belmont, California: Wadsworth Publishing Company, Inc., 1968), p. 233.



que el periodo presidencial era de seis años y en la cual los estados soberanos pasaron a ser departamentos subordinados al Gobierno central. Aunque esta Constitución permitía cierta libertad de religión, pues establecía que todos los cultos no contrarios a la moralidad o principios cristianos se podían practicar, se restauró la Iglesia católica romana a una posición privilegiada, al punto de que se le otorgó control sobre la educación pública.

El Gobierno estaba constitucionalmente obligado a proteger la Iglesia católica y en general al clero en todas sus actuaciones; como garantía de esta concesión, la Iglesia, su doctrina y su fe, se dispuso que la educación pública debía organizarse y dirigirse de acuerdo con la religión católica (artículo 41 CP), y aunque los sacerdotes no podían tener otro empleo público, sí podían emplearse como profesores de escuelas públicas (artículo 54, CP). Finalmente, la Iglesia adquirió el poder de administrar libremente sus asuntos internos y ejercer actos de autoridad espiritual y de jurisdicción eclesiástica sin interferir con las autoridades civiles.<sup>109</sup>

En 1888, la administración Núñez firmó un Concordato con el Vaticano, en el cual Colombia aceptó pagar a la Iglesia por la propiedad previamente confiscada y proveerle con subsidios del Gobierno.

La enseñanza de la doctrina católica era obligatoria desde la primaria hasta la universidad. Consciente del nuevo arreglo político-religioso, Colombia legalizó todas las órdenes católicas y permitió a los jesuitas regresar de nuevo al país.<sup>110</sup> Se puede decir que la Regeneración logró detener la inestabilidad pendenciera de las relaciones Iglesia-Estado que sobrevinieron en el periodo post-independencia. Finalmente, la Iglesia bendijo al Estado nacional y regresó a su *modus vivendi* de los días coloniales.

---

109 Gibson, *The Constitutions of Colombia*, p. 311.

110 Mecham, *Church and State in Latin America*, p. 123-133.

Después de la toma de control por parte del movimiento regenerador, en asocio con los conservadores, la hegemonía conservadora se impuso sobre la nación a pesar de la sublevación liberal, conocida en la historia como la Guerra de los Mil Días (1899-1903), en la cual 100.000 personas perecieron y miles quedaron mutiladas. Como ya se ha mencionado, el éxito de La Regeneración se debió a la alianza de los independientes con los conservadores. La coalición política neófito, mientras estuvo en el poder, trató de cercenar los intereses regionales y de promover el desarrollo de la nación Estado.<sup>111</sup>

Este periodo posliberal, mientras los conservadores se encontraban en el poder, se caracterizó por los crecientes esfuerzos del Estado por el cobro de impuestos y la regulación de la economía de exportación que, para entonces, se encontraba en auge, llevando a la prosperidad a muchos liberales empresarios. Al despertar el siglo XX, los conservadores y liberales aprendieron a transigir los unos con los otros, proceso que facilitó la consolidación de las oligarquías regionales y el control sobre los aparatos del Estado. La idea de un Estado controlado por la oligarquía nacional, que dominara tanto el poder político como el económico, se fue abriendo paso en todo el territorio nacional.

### III

La República, durante la primera década después de la guerra civil, tuvo un deterioro continuo en sus ingresos internos. La guerra y la reconstrucción habían dejado a la nación sumergida en una gran deuda pública con el extranjero. En 1861, el Gobierno colombiano renegoció la deuda externa adquirida

---

111 William Park, *Rafael Núñez and the Politics of Colombian Regionalism, 1863-1886* (Baton Rouge: Louisiana State University Press, 1985).

para financiar las guerras de independencia, consolidando sus deudas y así obtener nuevos créditos con Inglaterra y en casa; no obstante, las tasas de interés resultaban onerosas, tanto así que si el servicio se mantenía completo, quedarían tan solo 1.200.000 de los 3.000.000 en ingresos fiscales para la operación gubernamental.<sup>112</sup> En el periodo comprendido entre 1873 a 1875, Colombia mejoró su situación fiscal, pero continuó con el declive de las exportaciones de tabaco y con el estancamiento de otras exportaciones tropicales. Entre 1876 y 1877, al igual que durante la guerra civil, los ingresos cayeron, causando un efecto negativo en los planes de crecimiento económico. En 1879, el Gobierno nacional dejó de pagar los intereses de la deuda externa, pagos que se reanudaron en 1896 por cuatro años; sin embargo, no fue hasta 1905 que estos se normalizaron.<sup>113</sup>

Después de 1880, se presentó un continuo incremento del déficit corriente y fiscal.<sup>114</sup> El historiador económico Luis Ospina Vásquez señaló que las fuentes de ingreso disminuyeron como consecuencia de “una ausencia casi total de seriedad en el manejo del erario”.<sup>115</sup> A diferencia del Perú, que había encontrado una fuente abundante de ingresos en la explotación del guano, Colombia no tenía una fuente similar de riqueza. El ministro de Finanzas, Salvador Camacho Roldán, en 1871 calculó la entrada fiscal de la nación colombiana en la doceava parte de lo que el Estado peruano estaba recibiendo.<sup>116</sup> Las fuentes primarias de ingresos públicos durante el periodo 1861-1880 provenían de la recolección de derechos aduane-

---

112 Ospina Vásquez, *Industria y protección en Colombia: 1810-1930*, pp. 285-291.

113 José Antonio Ocampo (ed.), *Historia económica de Colombia* (Bogotá: Siglo XXI, 1987), pp. 159-60.

114 Ramón G., Leland Hamilton Jenks, *The Migration of British Capital to 1875* (Londres: Thomas Guerra Azuola, “Nuestra deuda exterior”, *El Repertorio Colombiano*, IV, N.º 21 (marzo, 1880), pp. 212-221.

115 Ospina Vásquez, *Industria y protección en Colombia: 1810-1930*, p. 235.

116 Malcolm Deas, “The First Problems of Nineteenth Century Colombia”, *Journal of Latin American Studies*, XIV, N.º 2 (noviembre, 1982), p. 310.

ros, los cuales ascendían al 60 % del total, casi la totalidad del resto se suplía con el monopolio de la explotación de sal.<sup>117</sup>

Desde la fundación de los Estados Unidos de Colombia (1863), los esfuerzos constantes de la nación se orientaron en encontrar nuevas fuentes de ingreso, lo que llevó a tomar la decisión de confiscar propiedad eclesiástica, pero solo llegó a ser un paliativo dadas las crecientes demandas de los aparatos del Estado.<sup>118</sup> La anticuada estructura de impuestos basada en privilegios heredados, hizo que cualquier cambio en el sistema de impuestos fuera imposible. A pesar de la falta de ingresos públicos, el Gobierno nacional trató de subsidiar los trabajos públicos, directamente o por medio de los estados. El aumento de tarifas se adoptaba gradualmente para sufragar las nuevas obligaciones del Estado,<sup>119</sup> pero como esta alternativa no estaba resultando efectiva para resolver la situación económica, el Gobierno nacional emitió papel moneda y adquirió préstamos internos y externos.

Paul McGreevey, economista estadounidense, ha señalado que, durante el siglo XIX, el valor del peso era casi el mismo que el valor del dólar.<sup>120</sup> Una evaluación más cercana del sistema monetario nacional ha sido presentada por Frank Safford, quien aseguró que fue casi imposible especificar el valor del medio de cambio de la nación durante las primeras décadas del siglo XIX. Safford calculó que el valor del peso colombiano de 1830 a 1846 era de 80 centavos de un dólar plata.<sup>121</sup> En 1853, el nuevo peso fuerte plata salió a circula-

---

117 Ospina Vásquez, *Industria y protección en Colombia: 1810-1930*, p. 235.

118 Robert J. Knowlton, "Exploration of Church Property in Nineteenth Century, Mexico and Colombia: A Comparison", *The Americas*, XXV, N.º 4 (abril, 1969), p. 400.

119 Elijah P. Pellet (Ed.), *Tarifa de aduana corregida hasta el 9 de junio de 1893* (Barranquilla: Imprenta Americana, 1893), pp. 1-34.

120 William Paul McGreevy, *The Economic Development of Colombia* (disertación no publicada de Ph. D., MIT, 1965). Apéndice, Tabla II-A.

121 Frank Robinson Safford, *Commerce and Enterprise in Central Colombia, 1821-1870*, (disertación de Ph. D. no publicada, Universidad de Columbia, 1965), pp. ii-iii.

ción; en 1857, adquirió un valor aproximado de 97 centavos de un dólar plata. No obstante, hay que señalar que, durante el siglo XIX, el peso oro era el estándar en el intercambio internacional. Las otras monedas, al igual que los billetes, se descontinuaron; además, hubo un agotamiento de la moneda colombiana por los problemas estructurales y la falta de controles del Estado. En 1884, el periódico *The Shipping List* describió los problemas financieros de Colombia:

*Se puede decir que Colombia está hoy sin moneda de valor intrínseco. Hace tiempo la moneda de oro se desvaneció de nuestra vista... El medio de circulación general era el dólar plata de acuñación extranjera, pero esto, también, bajó; la cantidad pesada de intercambio se ha desvanecido y ahora reposa en los cafeteros extranjeros.*<sup>122</sup>

Como consecuencia de la guerra civil al final del siglo, la cantidad de intercambio por oro y papel moneda había alcanzado el 1.000 por ciento.<sup>123</sup> Para 1899, las finanzas de Colombia estaban en tan míseras condiciones que el líder liberal prominente, doctor Pedro C. Manrique, recalcó: *No tomaríamos el Gobierno de Colombia en su condición financiera presente, incluso si nos lo sirvieran en bandeja de plata.*<sup>124</sup>

Una mirada retrospectiva del problema de las finanzas públicas y el estado de la economía colombiana como un todo, da la impresión de que la inestabilidad y la crisis parecen desaparecer en favor del sentido de una economía en expansión. La producción y las figuras de comercio para 1865 habían recuperado el nivel de producción nacional que había en 1859, y que había caído durante la devastadora guerra de 1860-1861. De 1865 a 1888, el comercio exterior casi se triplicó.

122 "The Situation", *The Shipping List* (Barranquilla), diciembre 30, 1884, p. 1.

123 Ospina Vásquez, *Industria y protección en Colombia: 1810-1930*, p. 278; ver también: Miguel Antonio Caro, *Escritos sobre cuestiones económicas*, 2da edición (Bogotá: Publicaciones del Banco de la República, 1956), pp. 1-160.

124 "The Uprising in Colombia: Bridges on an American Railroad Destroyed", *New York Tribune*, octubre 27, 1899, p. 1.

Desde el hundimiento de los liberales en 1885 al estallido de la Primera Guerra Mundial, la economía de exportación pasó del estancamiento al crecimiento constante.<sup>125</sup>

La agricultura seguía creciendo debido al cultivo de café en las regiones oriental y occidental del país. En 1875 la agricultura se incrementó dramáticamente por la necesidad de promover el comercio internacional. A principios de la década de 1890, el café se convirtió en el primer producto de exportación y Estados Unidos en su principal consumidor extranjero; entre 1880 y 1898, la exportación de café se incrementó de 100.000 a casi 500.000 sacos anuales.<sup>126</sup> Por su parte, la industria ganadera también tuvo una tendencia al alza después de 1875, especialmente en Antioquia, el Valle del Cauca y la costa norte; el auge de la ganadería se debió, en gran medida, a la introducción del alambre de espino a finales de la década de 1870 y a la apertura de nuevas tierras.<sup>127</sup>

El rápido crecimiento del sistema bancario hacia 1870, fortaleció la economía colombiana. El Banco de Bogotá, fundado en 1871 por familias cundinamarquesas lideradas por el liberal y el principal economista político del siglo XIX en Colombia, Salvador Camacho Roldán,<sup>128</sup> fue acogido con éxito por los financieros e inversionistas.<sup>129</sup> Entre 1870 y 1880 se inauguraron 10 grandes bancos en la capital y 35 en el resto del

---

125 Luis E. Nieto Arteta, *Economía y cultura en la historia de Colombia* (Bogotá: Ediciones Tercer Mundo, 1962), pp. 331-332; ver también: Emilio M. Amores, "Trade and Industry of South America", *Engineering Magazine*, X, (febrero 1896), p. 813; René Roger, *La Colombie Économique*, pp. 276-286; McGreevy, *An Economic History of Colombia* (Londres: Cambridge University Press, 1970), p. 98; y Ralph W. Harbison, "Colombia", en *Tropical Development: 1880-1913* (Evanston: Northwestern University Press, 1970), pp. 64-99.

126 Robert C. Beyer, "Transport and the Coffee Industry in Colombia", *Inter-American Economic Affairs*, II (Winter, 1948), p. 22.

127 McGreevy, *An Economic History of Colombia*, p. 119. Ver también: Roger, *La Colombie Économique*, pp. 257-272.

128 Julio Silva Colmenares, *Los verdaderos dueños del país* (Bogotá: Fondo Editorial Suramericana, 1977) pp. 144, 157-158.

129 "Banco de Bogotá", *El conservador* (Bogotá), marzo 30, 1882, p. 354.

país.<sup>130</sup> Con el propósito de proveer préstamos al Gobierno y promover el financiamiento público, se creó, en 1881, el Banco Nacional con fondos del Gobierno y con el respaldo de los futuros ingresos del ferrocarril de Panamá;<sup>131</sup> Camacho Roldán fue quien lo dirigió en sus primeras etapas.

Un análisis de la estructura de la sociedad colombiana del último cuarto del siglo XIX muestra por un lado una clase de terratenientes y comerciantes y, por otro, masas de pobres. El grupo de terratenientes se desarrolló especialmente en las nuevas tierras occidentales, abiertas durante la colonización antioqueña. La tierra era propiedad de los ganaderos de las costas, el Valle del Cauca y de los cafeteros de las provincias de Risaralda, Quindío y de los estados del Tolima y Santander, especialmente del norte.<sup>132</sup>

En 1871 se estimaba que Colombia tenía una población de 2.951.000 habitantes, y se alcanzó la cifra de 4.143.000 en 1915,<sup>133</sup> un gran número de ellos vivía en Bogotá que en 1883 contaba con más de 100.000 habitantes<sup>134</sup> y era una de las ciudades más desarrolladas del país, con casas atractivas, calles amplias y bulevares. La apariencia de la ciudad mejoró enormemente después de 1885, cuando se inauguró la primera calle vehicular, que unió la población de Chapinero con Bogotá y hubo más lotes disponibles a más bajo costo. Algunas de las casas y villas más hermosas de la ciudad se erigieron al lado de casuchas y chicherías.<sup>135</sup>

Aunque la economía como un todo tendía a la expansión en las últimas décadas del siglo XIX, la condición de las clases

---

130 Salvador Camacho Roldán, *Escritos varios*, 3 vol., 1 (Bogotá: Librería Colombiana, 1892), p. 174.

131 Ospina Vásquez, *Industria y Protección en Colombia: 1810-1930*, p. 278.

132 Beyer, *Transport and the Coffee Industry in Colombia*, p. 21.

133 J. Fred Rippy, *The Capitalists and Colombia* (New York: Vanguard Press, 1931), p. 22.

134 Juan de la C. Posada, "Railroad Development of Colombia", *Engineering Magazine*, V, (agosto, 1893), pp. 605-626.

135 Camacho Roldán, *Escritos varios*, 1, p. 175.

bajas continuó deteriorándose. El profesor J. León Helguera ha comentado que *con ciertas excepciones regionales (principalmente los estados de Antioquia y Santander), después de 1863 la situación de las masas fue de mal en peor. Derechos legales y constitucionales se promulgaron, pero no llegaron a implementarse*.<sup>136</sup> En 1869, se reportaba que la lepra, el bocio y el alcoholismo entre las clases bajas bogotanas estaban alcanzando proporciones epidémicas. Incluso el estado más próspero, Antioquia, contaba con pueblos de leprosos notables.<sup>137</sup> El desempleo crónico y la mano de obra barata, dejaba a los trabajadores a merced del empleador. El ideólogo liberal y estadista Miguel Samper, se refirió a las condiciones de las masas como “laboriosas pero miserables”.<sup>138</sup> Por su parte, Salvador Camacho Roldán diría: *Los hogares de los obreros e indígenas se notaban por la ausencia completa de ventanas, tener puertas más bajas que la altura de un hombre, y generalmente de estar reducidas a un solo cuarto*.<sup>139</sup>

Las condiciones socioeconómicas de la población colombiana se veían reflejadas en el carácter y la magnitud del sistema educativo. Aunque Bogotá, considerada la Atenas de Suramérica, al igual que el resto del país, solo ofrecía educación a los niños de las clases dirigentes. Para 1876, cerca del 2,4 % de la población total se había inscrito en escuelas de primaria; 22 años después, este porcentaje había alcanzado apenas el 3,4 %; en 1914, un escaso 34 % de la población masculina sabía leer.<sup>140</sup> La educación superior se limitaba a las carreras tradicionales en Latinoamérica —leyes, medicina y literatura—. El prominente geógrafo colombiano, Felipe Pérez,

136 Helguera, *The Problem of Liberalism versus Conservatism in Colombia: 1849-85*, p. 230.

137 “La miseria en Bogotá”, *El Heraldo* (Medellín), octubre 7, 1869, p. 188.

138 Miguel Samper, *Escritos político-económicos*, 4 vol., II (Bogotá: Editorial Cromos, 1925, 1927), p. 104. Miguel Samper (1825-1899) fue un político, estadista, intelectual, escritor y empresario.

139 Camacho Roldán, *Escritos varios*, 1, p. 171. Salvador Camacho Roldán (1823-1900) fue un estadista, intelectual, escritor y economista.

140 Harbison, *Colombia*, pp. 776-78.



en 1868 evaluó puntualmente la naturaleza de la educación nacional:

*Y, mientras Chile y Perú construían casas personalizadas, muelles y ferrocarriles, pagaban sus deudas, y hacían de Callao y Valparaíso dos centros poderosos de riqueza, los colombianos estudiaban filosofía y política, anunciaban un nuevo libro o se entregaban al encanto de la poesía.*<sup>141</sup>

La educación tecnológica era para artesanos y empresarios, la excepción la constituía la Academia Militar, fundada en la primera administración de Mosquera (1845-1849). Esta tenía una clara ausencia del entrenamiento técnico y de la enseñanza de técnicas de construcción ferroviaria. Durante buena parte del siglo XIX, la Academia Militar, al igual que la Facultad de Ingeniería Civil de la Universidad Nacional pasaron por períodos de discontinuidad debido a la crisis política y a los cambios presidenciales. Un número de reformas se realizaron en 1870 para expandir y mejorar la calidad y el tipo de educación; se contrataron profesores y docentes europeos; se reorganizó y se expandió; también se crearon escuelas normales y técnicas, y se realizaron nuevos esfuerzos para promocionar la educación técnica y agrícola.<sup>142</sup>

## IV

Durante el periodo colonial, en Bogotá existían dos rutas: una conectaba la capital con el Pacífico y Lima a través del Valle

---

141 Como fue citado en Robert Carlyle Beyer, *The Colombian Coffee Industry: Origin and Major Trends 1740-1940* (disertación de doctorado no publicada, Universidad de Minnesota, 1947), p. 16.

142 Safford, *Commerce and Enterprise in Central Colombia, 1821-1870*, p. 12; ver también: Ramón Zapata, *Dámaso Zapata o la Reforma Educativa en Colombia* (Bogotá: El Gráfico Editores Ltda., 1961), pp. 223-257; y Delpar, *The Liberal Party in Colombia, 1863-1903*, pp. 6, 230.

del Cauca; la otra conectaba la capital con el Atlántico a través del río Magdalena. Antes de la introducción del barco a vapor por el Magdalena, la capital del virreinato era la más aislada del mundo, y se requería de 2 a 5 meses para llegar a ella por medio de piraguas y lomos de hombres y bestias. Ningún otro virreinato era tan dependiente del transporte fluvial como lo era la Nueva Granada.<sup>143</sup> Incluso, para finales del siglo XIX, viajar seguía siendo difícil:

*Muchos de los caminos utilizados del país sobresalían de las sierras, tomando cuestas que solo las mulas podían franquear. Tormentas tropicales se repiten varias veces en el año, pero hay épocas que cubren mitad del año, lavando cualquier sendero que atravesase regiones montañosas. En muchos lugares, las mulas se hundían hasta las cinchas en los barrizales; en otros, la arcilla hacía el camino resbaladizo como jabón, particularmente después de las lluvias. Sobre los caminos de montaña, los costos de carga en el siglo XIX variaban de 30 a 50 centavos por tonelada-milla en temporada seca, 70 centavos o más, luego de las lluvias.*<sup>144</sup>

Esta valoración de las condiciones de transporte en Colombia durante el siglo XIX describe el periodo anterior y posterior a la introducción del tren y del barco a vapor. Ese estado miserable del transporte lleva a concluir que Colombia se movió directamente de la era de la mula a la era del camión y del aeroplano.

El desarrollo del ferrocarril en Colombia fue lento. La primera línea que se construyó en la nación fue a través del Istmo, con una extensión de unos 81 kilómetros e inaugurada en

143 Robert C. West, *Colonial Placer Mining in Colombia* (Baton Rouge: Louisiana State University Press, 1952), p. 124; ver también: West, "Comercio y transporte en el Nuevo Reino de Granada durante el siglo XVIII", *UN* (Bogotá), N.º 8 (febrero, 1971), pp. 146-150.

144 Frank Safford, "Foreign and National Enterprise in Nineteenth Century Colombia", *Business History Review*, XXXIX (Winter, 1965), p. 506.

1855 por la Panamá Railway Company de Nueva York.<sup>145</sup> La segunda línea fue la ferrovía de 15 kilómetros de Barranquilla, ubicada en el lado izquierdo del río Magdalena y el océano Atlántico, la línea se empezó a construir en 1869, con fondos proporcionados por la colonia colombo-alemana, la cual daba al Gobierno nacional un 7 % de ganancias.<sup>146</sup> Esta línea, muy prolífica, técnicamente era fácil de construir al tratarse de un terreno plano, por lo que se completó en tan solo 2 años. Cuando Cisneros llegó a Colombia en 1874, solo existían las líneas de Bolívar y Panamá, en las cuales solo el segundo ferrocarril —el de Panamá— fue construido para el beneficio directo de Colombia.

Con el tiempo, el éxito económico inmediato de los dos ferrocarriles promovió una actitud propicia en toda Colombia para construir más vías férreas durante el último tercio del siglo XIX. La dirigencia política de la época tenía la creencia generalizada que las ferrovías traerían prosperidad inmediata, industrialización y colonización de los valles y las sabanas. El entusiasmo por los ferrocarriles condujo a muchos colombianos a afirmar, inocentemente, que el ferrocarril, de forma automática, resolvería los problemas socioeconómicos y políticos de la nación, pues habían visto cómo el oeste americano se estaba desarrollando rápidamente y cómo sus productos llegaban a los mercados del este por el ferrocarril. Colombia presenció el progreso de La Pampa Argentina con la construcción de ferrocarriles y los esfuerzos de Perú y Chile por imitar a Estados Unidos y Argentina. El secretario de Finanzas y Mejoras Públicas de Colombia recalcó en 1890 que:

*Colombia con su eterna y lujosa vegetación, con sus plantas, inmensas montañas, sus valles que eran jardines de verdad, sus ríos que rodean y conectan a los mares y que la dejan*

145 "El ferrocarril y el canal", *El Conservador* (Bogotá), septiembre 14, 1882, p. 614; ver también: "El Ferrocarril de Panamá", *El Conservador* (Bogotá), octubre 5, 1882, p. 650; e "Historia del Ferrocarril de Panamá", *La Industria* (Bogotá), julio 26, 1884, pp. 557-559.

146 "Documentos", *Diario Oficial* (Bogotá), julio 18, 1893, pp. 837-838.

*abierta al mundo... con sus rebaños de ganado que tienen espacio para ser la República de la Argentina... Aún tiene mucho por envidiar a varias de sus hermanas (naciones) de América, otros días habían poseído igual o menos (que Colombia) elementos prospectivos de progreso material, y que hoy tiene ciudades populosas diversificadas y agriculturas ricas... y miles de millas de ferrocarril, mientras que Colombia se rezaga por carecer (de ferrocarriles).<sup>147</sup>*

El empresario e ideólogo liberal José María Samper, quien estaba también preocupado con el problema del transporte, expresó: *El mejoramiento del transporte permitirá el desarrollo del comercio, de la navegación, de los sistemas de comunicación, de la agricultura, etcétera, traerá civilización, de conquista a conquista, a través de la selva y del valle...<sup>148</sup>*

En otra ocasión, diría:

*El ferrocarril debe ser uno de los instrumentos para salvar tanto a indígenas como a pobres de la voracidad de nuestra oligarquía... los ferrocarriles planeados y construidos serán el agente más poderoso del progreso, así como también contribuirán a la estabilización del orden público.<sup>149</sup>*

Uno de los más notables economistas liberales de la época, Aníbal Galindo, escribió en 1874:

*La única cosa seria, el único objeto de dignidad que el Partido Liberal debe hacer por ahora es construir ferrocarriles que conecten las regiones centrales populosas de la nación con*

147 Luis Carlos Rico, *Ferrocarril del Norte y Ferrocarril del Cauca* (Bogotá: La Comercial, 1890), pp. 37-39.

148 Harold Earl Hinds, Jr., *José María Samper: An Introduction to his Character and Aspects of his Writing during Period 1828-1865* (Tesis de maestría, Universidad de Valderbilt, 1967), p. 75.

149 Samper, *Escritos político-económicos*, II, pp. 247-254.

*el río Magdalena, y el hermoso, rico y fértil Valle del Cauca con el océano Pacífico.*<sup>150</sup>

En 1846, un grupo de ciudadanos intentó construir con fondos privados y gubernamentales un ferrocarril que conectara a Santa Marta con el río Magdalena.<sup>151</sup> La falta de dinero y tecnología fueron las causas del fracaso, y nunca fue más allá de la etapa de planeación. Considerando la difícil topografía, el estado de la tecnología y las finanzas, no debe sorprender que Colombia no haya avanzado más allá de la era de la mula y de la carreta antes de la llegada de Cisneros. Durante el último tercio del siglo XIX, se realizaron nuevos esfuerzos para construir ferrocarriles en el país, con apoyo de fabricantes de equipo ferroviario de origen norteamericano y británico,<sup>152</sup> gracias a las reducciones en el precio de los rieles de acero en Estados Unidos en la década de 1870.<sup>153</sup> La comunidad empresarial, los líderes políticos y la prensa abogaban por el advenimiento del ferrocarril. Ingenieros, técnicos, empresarios y aventureros extranjeros llegaron a Colombia vendiendo su tecnología y sus habilidades para construir ferrocarriles como ya había sucedido en otras partes de Latinoamérica. Sin embargo, con la excepción del Ferrocarril de Barranquilla, (en Colombia) no se había puesto ni un solo riel hasta la llegada de Cisneros.<sup>154</sup>

---

150 Rico, *Ferrocarril del Norte y Ferrocarril del Cauca* (Bogotá: La Comercial, 1890), pp. 39-40. Aníbal Galindo (1834-1902) fue, por varias veces en su carrera, revolucionario, estadista, diplomático, escritor, periodista y economista.

151 Helguera, *The First Mosquera Administration in New Granada, 1845-1849* (disertación doctoral no publicada, Universidad de Carolina del Norte, 1958), pp. 488-489.

152 Carta del cónsul de Estados Unidos Víctor Vifquain al secretario asistente de Estado James D. Porter, diciembre 15, 1886, *Reporte N.º 27*, Despacho Consular - Barranquilla, ó vol., III; ver también: Carta de G. Jenner a la Oficina de Extranjería, Bogotá, julio 21, 1893, en Oficina de Extranjería, 55/357 (Public Record Office, Londres, Inglaterra), p. 51; Cisneros, *Ferrocarriles de vía estrecha* (Nueva York: Press Hallett & Breen, 1872), pp. 140-149.

153 Ramiro Guerra y Sánchez, *Sugar and Society in the Caribbean: An Economic History of Cuban Agriculture* (New Haven: Yale University Press, 1964), p. 66.

154 Carta de Henry Meiggs a Tomás C. de Mosquera, Lima, enero 1, 1876; Carta de Henry Meiggs a Tomás C. de Mosquera, Lima, mayo 17, 1876, en Archivo

Aunque existía una convicción expandida entre las élites colombianas sobre la construcción de ferrocarriles, los empresarios locales estaban reacios a crear grandes corporaciones que las financiaran. Salvador Camacho Roldán observó con exageración:

*Entre nuestros capitalistas parecía haber la creencia que las empresas (de construcción ferroviaria) se debían emprender por extranjeros, quizá porque estos proyectos requerían habilidades técnicas sofisticadas que nuestros nacionales no poseían o porque el capital era insuficiente. Antes de 1870, no se imaginaban que se podían organizar compañías anónimas.*<sup>155</sup>

La economía de exportación presionó tanto para el mejoramiento del transporte de barco a vapor, como la construcción de ferrocarriles. Los documentos académicos y la opinión pública, durante el siglo XIX defendían la construcción de ferrocarriles que conectaran el río Magdalena con el resto de la nación; la mayoría de los Estados mostraban interés por la construcción de líneas férreas a los puertos del Magdalena que entrelazaran el tren con el barco.

Como los negociantes privados no estaban preparados y no eran capaces de construir ferrocarriles, los gobiernos nacionales y estatales se quedaron con esta tarea. Sin embargo, gracias a la Constitución de 1863, el Gobierno federal quedó

---

General de Julián Trujillo (Archivo Nacional, Bogotá, Colombia); ver también: James H. Neal, *The Pacific Age Comes to Colombia: The Construction of the Cali-Buenaventura Route, 1854-1882* (disertación doctoral no publicada, Universidad de Valderbilt, 1971), pp. 196-232; "Ferrocarriles", *El Heraldo* (Medellín), mayo 27, 1869, p. 121; ver también: "Inauguración del Ferrocarril del Pacífico", "El Ferrocarril del Magdalena (Santa Marta)", agosto 9, 1873, pp. 59-60; "El ferrocarril", *El Heraldo* (Medellín), marzo 20, 1874, pp. 1-2; "El Ferrocarril", *El Heraldo* (Medellín), marzo 27, 1874, p. 10; "El Ferrocarril del Magdalena: asuntos de carácter nacional", "El Ferrocarril del Magdalena (Santa Marta)", agosto 9, 1873, pp. 59-60; José María Samper, "Objeto de esta publicación", *Boletín del Ferrocarril de Girardot* (Bogotá), septiembre 1, 1881, p. 1.

155 Camacho Roldán, *Escritos varios*, 1, p. 176.

libre de responsabilidad en el desarrollo de los ferrocarriles y de otros medios de transporte que no fueran de trascendencia nacional; los fondos federales se emplearían directamente para la construcción de la infraestructura interoceánica y el mejoramiento de la navegación de los ríos que cruzaban más de un estado o que conectaran a Colombia con otro país.<sup>156</sup> Afortunadamente, las consideraciones políticas interpretarían las limitaciones de diferente manera; así los caucanos argumentaban que la construcción de los ferrocarriles del Cauca eran necesarios para conectar el Pacífico con el Atlántico, con la tesis de que si un viajero quería ir del Pacífico al Atlántico, tenía dos opciones: la primera, viajar 100 millas tomando el Ferrocarril del Cauca, cruzando el Valle, continuando en mula por Los Andes y luego en bote por el Magdalena o, como segunda opción, viajar 81 km de océano a océano, en el cómodo Ferrocarril de Panamá.<sup>157</sup>

Hasta 1872, el Gobierno federal se rehusaba a subsidiar la construcción de las vías férreas. En ese mismo año se dio el punto de inflexión sobre la participación nacional en la construcción del ferrocarril y del desarrollo del transporte; después de esta fecha el Gobierno central, respondiendo a la opinión pública, ignoró las limitaciones impuestas por la Constitución de 1863 y promulgó numerosas leyes, en las que se ofrecían subsidios federales para el desarrollo de ferrocarriles y otros medios de transporte.<sup>158</sup> El Gobierno central, en 1873 incre-

---

156 Gibson, *The Constitutions of Colombia*, pp. 247-248.

157 Samper, *Escritos político-económicos*, II, p. 232.

158 Ospina Vásquez, *Industria y protección en Colombia: 1810-1930*, p. 238; ver también: *Código de las Resoluciones dictadas por el Senado y la Corte Suprema Federal: comprende los años de 1870 a 1874* (Bogotá: Imprenta de Medardo Rivas, 1874), pp. 307, 308-309, 310, 316; *Estadística del comercio exterior y de cabotaje de los demás ramos relacionados con la Hacienda nacional correspondiente al año de 1871 a 1872* (Bogotá: Imprenta de Gaitán, 1873), pp. LXXIII, LXXIX; *Memoria del secretario de Hacienda del estado soberano del Cauca, Convención 1872* (Popayán: Imprenta del Estado, 1872), pp. 9-10; y *Estado soberano del Cauca: informe del secretario de Hacienda a la legislatura de 1875* (Popayán: Imprenta del Estado, 1875), pp. 56-58.

mentó las tarifas para asumir los costos de sus nuevas obligaciones y, al siguiente año, gravó un 25 % de sobrecargo en los derechos aduaneros existentes<sup>159</sup>. No obstante, a pesar de estas medidas, los ingresos resultaban insuficientes, por lo que Colombia, al igual que ya lo había hecho Estados Unidos, optó por un sistema de concesiones y subsidios a los negocios privados. Sin embargo, existía una diferencia entre los dos países; en el caso americano, el Gobierno no garantizaba a los contratistas bonos y otros títulos, mientras que Colombia se sentía forzada a hacerlo.

No debe sorprender (dada su ambición y antecedentes) que Cisneros llegara a Colombia en el momento preciso en que la nación realizaba el compromiso más grande de su historia: el desarrollo ferroviario, y cuando el crédito financiero de la República se encontraba en su máximo histórico. Cisneros, en busca de hacer empresa, dejó la Revolución cubana, a lo que el periódico de Cisneros, *La Industria*, decía: *En 1874, el crédito de la república colombiana había alcanzado el nivel más alto de su historia.*<sup>160</sup> Irónicamente, el mayor entusiasmo del Gobierno liberal era el de construir el Ferrocarril del Norte (Bogotá-Santander-río Magdalena), pero fue la Antioquia conservadora con su oligarquía minera, la que contratara al liberal Cisneros.

---

159 Bushnell, *Two Stages in Colombian Tariff Policy: The Radical Era and the Return to Protection* (1861-1885), pp. 7-8.

160 Dámaso Zapata, "Ferrocarriles", *La Industria* (Bogotá), junio 19, 1884, p. 516.



### **CAPÍTULO III**

## El Ferrocarril de Antioquia

### **I**

En 1893 el actual departamento de Antioquia limitaba por el noroccidente con el Cauca, por el sur con el Cauca y Tolima, por el norte con el departamento de Bolívar y por el occidente con Santander, Cundinamarca y Boyacá. El área total de Antioquia, que incluía el actual departamento de Caldas en 1905, era aproximadamente de 59.000 kilómetros cuadrados.<sup>161</sup>

El territorio de Antioquia, conocido como *la montaña*, debe su nombre a las numerosas montañas que lo atraviesan, las cordilleras Central y Occidental cruzan el departamento, dando origen a tres diferentes cuencas hidrográficas: la cuenca del Magdalena, al oriente; la del Cauca, en el centro; y la del Atrato, al occidente. Por mucho tiempo, el suelo de Antioquia se consideraba estéril, pero los desarrollos agrícolas del

---

161 Calderón y Britton, *Colombia 1893* (Washington, D. C.: Departamento de Estado, 1893), p. 44.

último cuarto del siglo XIX hicieron que el territorio fuera más productivo. La supuesta esterilidad del territorio fue compensada por los inmensos recursos minerales de oro y plata; las montañas de Antioquia y los lechos de sus ríos son ricos en vetas de oro y granos con el mismo metal.<sup>162</sup>

Para 1871, la población de Antioquia se estimaba en 365.964 habitantes, la mayor parte estaba concentrada en las regiones del centro y del sur del departamento.<sup>163</sup> Medellín, capital del departamento, a 1.541 metros sobre el nivel del mar, para el año de 1869 era la ciudad más grande del departamento con cerca de 30.000 habitantes. Básicamente, Medellín se erigía como centro comercial no solo para Antioquia sino también para todo el norte de Colombia.<sup>164</sup>

Al ser una tierra rica en minerales, no quisieron los conquistadores españoles pasar de largo por Antioquia sin obtener ganancia; como es lógico, los primeros colonos que vinieron en el siglo XVI deseaban el oro dada su desproporcionada ambición. El primer grupo conocido de españoles vino en 1540, con el liderazgo del andaluz Jorge Robledo, se situaron en los alrededores de la ciudad de Santa Fe de Antioquia, ubicada al noroccidente del actual departamento. Santa Fe de Antioquia permaneció como capital y centro de mayor población en Antioquia hasta 1675, cuando disminuyó la producción de oro, muchos de sus habitantes se trasladaron gradualmente hacia Medellín, en busca de un clima laboral mucho más benigno.

El asentamiento de Antioquia estuvo bajo la jurisdicción de Popayán hasta 1569, con la Audiencia de Quito hasta 1579,

---

162 Lucio A. Restrepo, "Antioquia y Cauca", *El Montañés* (Medellín), I, N.º 5 (enero de 1898), pp. 220-221.

163 Francisco Duque Betancur, *Historia del departamento de Antioquia* (Medellín: Imprenta Departamental, 1967), p. 801.

164 Cisneros, *Ferrocarril de Antioquia: memoria sobre la construcción de Puerto Berrio y Barbosa* (Nueva York: Imprenta y Librería de N. Ponce de León, 1880), pp. 26-27.

cuando pasó a la Audiencia de Santa Fe de Bogotá.<sup>165</sup> Gran parte de los inmigrantes de *la montaña* venían del norte de España, especialmente de Asturias y las provincias vascas. Los descendientes antioqueños (una mezcla de cepas europea, india y africana) son el grupo étnico dominante en el occidente de Colombia y en general de toda la nación. Su legendaria racionalidad emprendedora es atribuida a la llamada adaptación cultural y a su ascendencia judía. Históricamente, no existe un sustento documental que avale esta teoría; lo que sí se ha documentado es el control que han ejercido sobre la minería del oro, fortaleciéndolos de manera financiera.<sup>166</sup>

La minería caracterizó la economía antioqueña en el periodo colonial y en la mayor parte del siglo XIX. Durante el siglo XVI, *la montaña* fue uno de los centros mineros más importantes del Imperio colonial español.<sup>167</sup> La agricultura, muy subdesarrollada, se debía en parte a la concentración local para la explotación de los metales preciosos, lo que no permitía la innovación en los anticuados métodos de cultivo. No fue sino hasta el siglo XVII que se comenzó a desarrollar una agricultura diversa y la cría de ganado, debido a que la fuerza de trabajo se encontraba desempleada a causa de la decadencia de la minería.<sup>168</sup>

Antioquia fue aislada y experimentó una declinación relativa en su crecimiento económico durante la última parte del periodo colonial. Everett E. Hagen y James J. Parsons describieron

---

165 James J. Parsons, *La colonización antioqueña en el occidente de Colombia* (Berkeley: Prensa de la Universidad del estado de California, 1949), pp. 42-43.

166 Para las interpretaciones conflictivas que tienen que ver con los orígenes y las causas de la industrialización antioqueña ver: *La teoría del cambio social: cómo comienza el crecimiento económico* (Homewood, Illinois: Press Dorsey, 1962), pp. 353-384, y Frank R. Safford, "Significación de los antioqueños en el desarrollo económico colombiano: un examen crítico de la tesis de Everett Hagen", *Anuario Colombiano de la Historia Social y la Cultura*, Bogotá, N.º 3 (1967), pp. 49-69.

167 Parsons, *Colonización antioqueña en la Colombia occidental*, pp. 43-44.

168 *Ibid.*, p. 62.

la Antioquia de finales del siglo XVIII como una provincia en retroceso; sin embargo, una investigación más reciente afirmaba que Antioquia era pobre en relación con sus propios recursos naturales; no obstante era comparado con las riquezas de otras regiones del país, la región más rica de la Nueva Granada.<sup>169</sup> Una de las situaciones más críticas de la declinación económica antioqueña fue causada en los altos costos de los productos alimenticios debido en gran medida a la escasez. Para finales del siglo XVIII, se realizaron una serie de reformas que la llevaron a su recuperación y consecuente crecimiento económico.

Juan Antonio Mon y Velarde, gobernador de la Provincia (1785-1788) a quien se le había otorgado un crédito para el nuevo reavivamiento económico de la colonia, trajo nuevos métodos agrícolas de cultivo. En su administración también retornó la colonización, se dio un movimiento hacia las ciudades y sobrevino un nuevo desplazamiento hacia las tierras del sur y del occidente del país.<sup>170</sup> Este fue el comienzo de la colonización antioqueña al occidente de Colombia. Sonsón y Abejorral al sur y Fredonia al occidente se convirtieron en los cuarteles generales de los pioneros que avanzaban hacia los actuales departamentos de Caldas y Tolima y hacia el occidente de Antioquia por el río Cauca. Por casi siglo y medio, esta frontera agrícola fue presionando los límites continuamente hacia el sur a lo largo de los pliegues medios de la cordillera. Hasta el día de hoy se sigue presentando este proceso colonizador de los antioqueños, llegando hasta Popayán, Florencia en el Caquetá y parte del norte del Ecuador, atravesando las tierras volcánicas de Moscopán en el Huila y las pendientes de la cordillera Oriental.<sup>171</sup> Sin embargo, la colonización masiva de

---

169 Safford, "Significación de los antioqueños en el desarrollo económico colombiano: un examen crítico de la tesis de Everett Hagen", pp. 49-55.

170 Emilio Robledo, *Bosquejo biográfico del señor oidor Juan Antonio Mon y Velarde: visitador de Antioquia, 1785- 1788*. Bogotá: Imprenta del Banco de la República, 1954), pp. 5-408.

171 Parsons, *Colonización antioqueña en el occidente de Colombia*, p. 6.

los antioqueños por el occidente de Colombia no ocurrió sino hasta después de 1850.<sup>172</sup>

Aunque a principios del siglo XIX, Antioquia se caracterizaba por poseer una economía muy sólida gracias a sus riquezas mineras y a una vigorosa élite empresarial, propietarios de haciendas y minas, también incursionó en el comercio. Los comerciantes más prominentes tenían conexiones internacionales y llevaban a cabo lucrativos negocios, aun antes de la Independencia,<sup>173</sup> muchos de ellos, comerciantes influyentes, políticos y escritores de este periodo, sentían que Antioquia tenía que difundir su agricultura con el fin de responder a las demandas crecientes de la economía del Atlántico norte. El cultivo del café parecía ser el campo promisorio.<sup>174</sup> Después de 1856, cuando Antioquia se convirtió en departamento, las élites antioqueñas migraron a otras regiones, mientras que los de las clases más bajas permanecieron, con el eslogan del "progreso económico una forma de conceder gloria a la *patria chica*" (su patria provincial).

El abogado más sonado del progreso económico fue el comerciante y presidente de estado Pedro J. Berrío (1864-1872), líder del único y poderoso estado conservador, en un periodo de régimen liberal nacional. Antioquia, que era conservadora, se sentía feliz con la autonomía otorgada por la Constitución liberal de Rionegro; económicamente era muy fuerte, tanto es así que el Gobierno nacional aprendió a coexistir con ella. Para ese momento, Antioquia prefería mantenerse aparte de la mayoría de las revueltas conservadoras que se daban en el país, pues Berrío y sus lugartenientes estaban más interesados

---

172 Manuel Uribe Ángel, *Geografía general y compendio histórico del estado de Antioquia* (París, Imprenta de Víctor Goupy y Jourdan, 1885), pp. 101-140.

173 Ann Twinam, *Mineros, comerciantes y granjeros de la Colombia colonial* (Austin: Prensa de la Universidad de Texas, 1982), p. 149.

174 Diego Monsalve, *Colombia cafetera* (Barcelona: Artes Gráficas, 1927), pp. 237-238.

en los asuntos comerciales locales que en la propagación de las ideas políticas.<sup>175</sup>

En el mandato de Berrío se desarrolló un movimiento profundamente comprometido con el progreso material. El movimiento no solamente involucraba a ciudadanos que vivían en el departamento, sino que también incluía a los antioqueños que vivían en el resto del país y en el exterior. Como en toda Colombia, se pensaba que la modernización del transporte daría una redención económica *ipso facto*.<sup>176</sup> A mediados del siglo XIX, en el estado antioqueño existían pocas carreteras que, en realidad, eran caminos de herradura, ineficientes y permanentemente cerrados debido a las lluvias y a la ausencia de un mantenimiento adecuado. A diferencia de otras partes de Colombia, durante el periodo colonial y de comienzos de la Independencia, Antioquia fue visitada por viajeros extranjeros y expediciones científicas, aunque muchos de ellos de alguna manera ignoraron u omitieron realizar una descripción del sistema de comunicaciones con el que contaba la región; el científico francés Jean Baptiste Boussingault describió en 1828 las carreteras de Antioquia de la siguiente forma:

*Antioquia es un territorio reconocido por la dificultad de sus comunicaciones. El acceso es difícil porque está rodeada de montañas abruptas, a tal grado que algunos de los viajeros tienen que ser cargados sobre los hombros de otros hombres. Con tales carreteras es fácil imaginar lo costoso que resulta el transporte, y qué tan excesivamente alto es el precio para algunos bienes cuyo valor principal correspondía al servicio de cargue y distancia.*<sup>177</sup>

175 "Ferrocarril de Puerto Berrío", *El Conservador* (Bogotá), diciembre 30 de 1881, p. 218; ver también: Luis Latorre Mendoza, *Historia e historias de Medellín: siglos XVII, XVIII, XIX*. (Medellín: Imprenta Departamental, 1934), pp. 196-201; y Fernando Morales Cano, "Los mártires del ferrocarril", *El Colombiano* (Medellín), julio 8 de 1948, pp. 6, 11.

176 Duque Betancur, *Historia del departamento de Antioquia*, pp. 798-799, 806, 811, 920.

177 Mencionado por Cisneros, *Ferrocarril de Antioquia: memoria sobre la construcción de Puerto Berrío a Barbosa*, p. 67; ver también: agente comercial

Cincuenta años más tarde, Cisneros corroboró la descripción de Boussingault diciendo: *parece como si se hubiera escrito actualmente*.<sup>178</sup>

Durante la primera parte del periodo colonial, Puerto Espíritu Santo, en el río Cauca, a unas ciento cincuenta millas al norte de Medellín, era el mayor puerto de comercio y transporte entre el océano Atlántico y Santa Fe de Antioquia.<sup>179</sup> Pero a finales del periodo colonial, la importancia del puerto disminuyó; este declive se debió al aumento del uso del río Magdalena para el transporte, por parte de los habitantes de Medellín. La nueva ruta, vía Nare, un puerto al banco izquierdo del río Magdalena corría hacia el occidente, cruzando el río Nús, afluente del Magdalena, y continuaba hacia Marinilla, Rionegro y Medellín. La ruta de 200 kilómetros transitada por los indios antes de la venida de los españoles era estrecha y solía cerrarse durante las temporadas lluviosas; con buenas condiciones climáticas, podía recorrerse entre diez y doce días. Desde ese entonces, la ruta se convirtió en el vínculo principal entre Bogotá y la capital de Antioquia.<sup>180</sup> Existía otra carretera que conectaba a Medellín con Popayán a través de Cartago y Cali; se trataba de un camino de herradura, transitado desde inicios del periodo colonial. Las condiciones de viaje por esta carretera eran difíciles; en condiciones climáticas favorables se podía realizar entre veinticinco y treinta días.

A pesar de las desafortunadas condiciones de las carreteras de Antioquia, los comerciantes rehusaban a invertir en el desarrollo del ferrocarril, no por la carencia de fondos, sino por

---

de Estados Unidos Néstor Castro al asistente del secretario de Estado William Hunter, junio 23 de 1891, *Reporte N.º 16, Despacho Consular - Medellín*; agente comercial de Estados Unidos Tomás Herrera al asistente del secretario de Estado William Hunter, octubre 4 de 1879, *Reporte N.º 8, Despacho Consular - Medellín*; Carlos Nauts, "A lomo de mula: notas de un viajero belga", *El Montañés (Medellín)* II, N.º 15 (febrero de 1899), pp. 116-127.

178 Cisneros, *Ferrocarril de Antioquia: memoria sobre la construcción de Puerto Berrío a Barbosa*.

179 Parsons, *Colonización antioqueña en el occidente de Colombia*, p. 162.

180 *Ibid.*, p. 164.

las consideraciones técnicas. Aunque los antioqueños sentían que los ferrocarriles sacarían a *la montaña* de su aislamiento, pensaban que los extranjeros debían desarrollarlas, ya que ellos no tenían la experiencia técnica necesaria requerida para cumplir esta retadora labor.

Durante este periodo, un gran número de aventureros extranjeros (generalmente americanos y europeos) vagaban por Latinoamérica proclamando ser constructores de ferrocarriles y la oligarquía antioqueña quiso protegerse, contratando a un ingeniero experto y de reputación internacional comprobada. Es así como la administración del presidente Berrío, a través del ministro colombiano en Lima, Juan María Uribe (un antioqueño), firmó un contrato con Henry Meiggs en octubre de 1868, en el que se acordó que el empresario americano debía enviar a sus ingenieros para estudiar la posibilidad de construir un ferrocarril que fuera desde Medellín hasta el río Magdalena; el contrato también establecía que una vez realizado el estudio, Meiggs tendría el privilegio de construir el ferrocarril.<sup>181</sup> Meiggs designó al ingeniero americano D. E. C. Dubois para ejecutar el estudio, pero, en el último momento, al parecer Dubois aceptó una posición mejor remunerada como administrador de la Compañía del Ferrocarril de Panamá. Meiggs prometió a Antioquia buscar otro de sus ingenieros que sacara adelante el proyecto.<sup>182</sup> Sin embargo, no envió a un ingeniero promisorio para que cumpliera con las estipulaciones del contrato, quizá dadas las inciertas posibilidades de llevar a cabo con éxito el proyecto; al respecto Cisneros diría: *Como ustedes bien lo saben, el señor Meiggs se retiró del proyecto cuando tomó consciencia de la naturaleza peligrosa del terreno...*<sup>183</sup>

---

181 "Nota del cónsul general de Lima", *Boletín Oficial* (Medellín), enero 2 de 1869, pp. 1-2.

182 "Nota del señor Enrique Meiggs", *Boletín Oficial* (Medellín), enero 23 de 1869, pp. 26-28; ver también: "Nota del señor Enrique Meiggs", *Boletín Oficial* (Medellín), junio 12 de 1869, pp. 194-195; *Informe del secretario de Hacienda a la legislatura de 1869* (Popayán, Cauca: Imprenta del Colegio Mayor, 1869), pp. 45-47.

183 Carta de Francisco J. Cisneros a Juan de S. Martínez, Puerto Berrío, abril 24



Lo más probable es que Meiggs no asumiera la responsabilidad para la construcción del ferrocarril porque como empresario ferrocarrilero se encontraba muy ocupado amasando una gran fortuna en el Perú (1869-1873).

Ante esta situación, Antioquia intentó construir una autopista en dirección al río Magdalena hacia 1871, para lo que contrató los servicios del ingeniero americano G. B. Greffing. La construcción de la carretera inició de manera inmediata con la labor de convictos; a mediados de 1873 se construyó un camino de herradura de 51 kilómetros que se abrió desde Medellín hasta Barbosa, a un costo total de 800.000 pesos.<sup>184</sup> Aunque la carretera se consideraba como un punto destacado para el desarrollo del transporte del departamento, se analizó que una autopista no era adecuada para promover el desarrollo económico de Antioquia; una vez más *la montaña*, al igual que el resto del país, se encontraba hipnotizada por las virtudes del ferrocarril.

Finalmente Berrío, respaldado por la aristocracia que había encontrado en la exportación del café la entrada de divisas extranjeras a la economía local, firmó un acuerdo para la construcción de un ferrocarril hacia el río Magdalena.<sup>185</sup> Gracias a los esfuerzos del colombo-cubano José Antonio Céspedes y del colombiano José Germán Ribón, Cisneros fue persuadido para que asumiera la construcción del primer ferrocarril dentro del territorio.<sup>186</sup> Céspedes era un comerciante con empresas en Panamá y amplias conexiones entre capitalistas antioque-

---

de 1884, en: *Ferrocarril de Antioquia: 1879 a 1889*, 2 vol., MMCMXXXI (Archivo Histórico de la Biblioteca Pública Piloto, Medellín).

184 Cisneros, *Ferrocarril de Antioquia* (Bogotá: Imprenta Torres de Amaya, marzo 8 de 1880), 1-2 (volantes).

185 Parsons, *Colonización antioqueña en el occidente de Colombia*, edición revisada (Berkeley: prensa de la Universidad del Estado de California 1968), pp. 137-138; ver también: Robert Carlyle Veyer, *La industria del café colombiano: orígenes y tendencias mayores, 1740-1940* (disertación Ph. D. sin publicar, Universidad de Minnesota, 1947), pp. 63-67.

186 Cisneros, "El porqué de éste periódico", *La Industria* (Bogotá), febrero 15 de 1883, p. 1.

ños y cubanos; por su parte Ribón, comerciante y banquero destacado del departamento de Bolívar, estaba asociado con financistas latinoamericanos, americanos y europeos.<sup>187</sup> Tanto Céspedes como Ribón se convirtieron en el apoyo y en socios incondicionales de las empresas de Cisneros en Colombia; la familia del colombo-cubano José M. Bengochea, quien residía en París pero que tenía grandes intereses en Cuba, Colombia y Latinoamérica, se convirtió en una de las familias más fervientes seguidoras de Cisneros.<sup>188</sup>

Aunque Berrío en 1872 había dejado el cargo de presidente de Antioquia, continuó actuando como intercesor en la construcción del ferrocarril de Antioquia y gracias a su obstinación el proyecto se activó.<sup>189</sup> El ingeniero cubano recibió su primera invitación en 1873 para que construyera el ferrocarril inmediatamente, Cisneros salió del Perú rumbo a Estados Unidos y Europa, en busca de apoyo económico para la construcción del ferrocarril. Después de contactar con inversionistas americanos, europeos, cubanos y otros latinoamericanos, regresó primero a Colón en Panamá y, posteriormente, a Medellín, el 4 de febrero de 1874.<sup>190</sup>

Con alharaca y respeto, *la montaña* acogió al autor de los ferrocarriles de rieles angostos, como era conocido Cisneros en Antioquia.<sup>191</sup> El gobierno del departamento se encontraba ansioso por realizar el proyecto, y en solo 10 días de negociaciones y entretenimiento, se firmó el contrato entre Cisne-

187 "La prensa extranjera", *La Industria* (Barranquilla), abril 16 de 1884, p. 449; ver también: Jorge Basadre, *Historia de la República del Perú*, 16 tomos, V (Lima: Editorial Universitaria, 1969), pp. 129, 320.

188 *El Ferrocarril de Barranquilla y la Compañía Pier*, serial N.º 26163, vol. F, 1889-1899 (Oficina de Registro de Empresas, Londres); ver también: Manuel Moreno Fraginals, *El ingenio: complejo económico social cubano del azúcar*, 3 tomos. I (La Habana: Editorial de Ciencias Sociales, 1978), p. 269.

189 Cisneros, *Ferrocarril de Antioquia: memorias sobre la construcción de Puerto Berrío a Barbosa*, p. 9.

190 Cisneros, *Ferrocarril de Antioquia: réplica del empresario a la del señor Pascual Uribe R.* (Bogotá: Editorial A. Alcázar, 1881), p. 15.

191 "Bienvenida", *El Heraldo* (Medellín), febrero 6 de 1874, p. 809.

ros y Marco Aurelio Arango, secretario de Obras Públicas de Antioquia, quien hizo eco del entusiasmo de Antioquia por el contrato del ferrocarril en los siguientes términos: *Este es el acto más glorioso de mi vida. Ustedes pueden imaginar qué tan feliz estoy por la intervención que ha acontecido al lograr este negocio, que nos traerá poder, riqueza, gloria, civilización y un futuro espléndido.*<sup>192</sup>

Aunque lo que trajo a Cisneros a Antioquia fue el oro de la región, gracias al contrato sus intereses se fijaron más allá de los límites del departamento. Cisneros recibió apoyo financiero del Gobierno nacional y de capitalistas no antioqueños, y apoyo moral de otras regiones del país.<sup>193</sup> La construcción de un ferrocarril en el interior había sido la aspiración y frustración de la nación entera. En ese entonces, el departamento de Caldas apoyó fervientemente el contrato del Ferrocarril de Antioquia. Arango comentaría: *Ese pito de la locomotora a través de nuestras montañas salvajes sería... como la imagen de Cristo ante los ojos de los apóstoles incrédulos.*<sup>194</sup>

El contrato contaba con importantes subsidios del Gobierno. El ingeniero cubano fue cuidadoso en demandar, a las autoridades antioqueñas, que la mayoría de la financiación de la etapa inicial se hiciera con fondos locales. Cisneros sentía que los primeros kilómetros del ferrocarril deberían ser construidos principalmente con fondos del Gobierno, así que la primera sección que se construyera podía ser hipotecada al exterior con el fin de financiar desarrollos adicionales. Al respecto Cisneros comentó:

*Me sostengo en que básicamente la construcción del Ferrocarril de Antioquia debe ser hecha con subsidios del Estado.*

192 Carta de Marco Aurelio Arango a Delfina de Arango, Medellín, febrero 16 de 1874, en *Semblanza del señor don Marco Aurelio Arango* por Guillermo Duque Botero (Medellín: Editorial Bedout, 1958), p. 54.

193 "Parte no oficial", *Boletín Oficial* (Medellín), enero 23 de 1875, p. 76.

194 Duque Botero, *Semblanza del señor don Marco Aurelio Arango*, p. 55.

*El capital europeo no proveerá los suficientes fondos para el proyecto... a no ser que ellos tengan una garantía, que se les podrá dar si al menos se construye un segmento (de ferrocarril), financiado con fondos nacionales o suministrando valores colaterales en favor de la compañía... Lo que le digo a Antioquia se aplica para todas las naciones cuyos créditos no se hayan concedidos en algún lugar del mundo.*<sup>195</sup>

## II

Cisneros asumió la responsabilidad de construir un ferrocarril de rieles angostos de 91 cm de ancho y una longitud de 51 km, desde el banco izquierdo del río Magdalena hasta el distrito de Barbosa. Antioquia tenía que subsidiar un promedio de 11.000 pesos por cada kilómetro de rieles terminado, hasta llegar a la suma de 2.000.000 de pesos. Por su parte, el Estado debía asumir la tercera parte, de lo cual también recibiría la tercera parte de las ganancias. Las otras dos terceras partes estarían en manos del contratista y sus socios por un periodo de 45 años, una vez terminada la obra; después pasaría a ser propiedad del Estado. El ingeniero cubano, convertido en empresario, debía culminar el proyecto en ocho años; a Cisneros se le concedieron 100.000 hectáreas de tierras del Gobierno a todo lo largo de la carrilera del ferrocarril para su usufructo personal.

El contrato también incluía los siguientes ítems:

- a. Al contratista se le otorga una tarifa con exención de impuestos para la importación de los materiales para la construcción del ferrocarril y sus suministros.

---

195 Cisneros, *Ferrocarril de Antioquia: réplica del empresario al señor Pascual Uribe R.*, p. 4.

- b. Al contratista se le otorga el privilegio de usar las tierras del Gobierno para la construcción del ferrocarril, las estaciones del tren, los muelles, puertos y cualquier otra construcción que deba ser usada directa o indirectamente para el proyecto.
- c. El Estado tendrá que canalizar para Cisneros 1.000.000 de pesos para subsidios federales a un promedio de 100.000 pesos anuales.
- d. La compañía del ferrocarril tendrá que transportar el correo del Gobierno, las tropas y los empleados sin costo alguno.
- e. Los trabajadores del ferrocarril quedarán exentos de prestar el servicio militar excepto en el caso de una guerra en toda la nación.<sup>196</sup>

### III

Tan pronto Cisneros firmó el contrato, se contactó y alió con progresistas, ricos y entusiastas del ferrocarril<sup>197</sup>. Su mejor aliado fue Juan de S. Martínez, un comerciante en diferentes ramas: poderoso constructor de carreteras, desarrollador de minas y banquero privado. Hombre respetado y de influencia local, en muchas ocasiones fungió como presidente del Estado antioqueño.

Cisneros habría llegado virtualmente ilíquido a Antioquia, razón por la cual Martínez se convirtió en su soporte crediticio, Cisneros y Martínez organizaron una venta pública de acciones de la compañía en la cual los ciudadanos del común compraban intereses en el proyecto.<sup>198</sup> Un día después de la

196 Cisneros, *Ferrocarril de Antioquia: memoria sobre la construcción de Puerto Berrío a Barbosa*, pp. 167-196.

197 *Ibid.*, p. 9. En esta página Cisneros nombra a sus amigos más importantes e influyentes. Él también describe en qué capacidades le deben ayudar.

198 Alfonso Mejía Robledo, *Vidas y empresas de Antioquia* (Medellín: Imprenta

firma del contrato, el cubano partió a los Estados Unidos y Europa en busca de apoyo financiero, de ingenieros, técnicos, trabajadores y suministros. Estaba entusiasmado y aún muy optimista acerca de las posibilidades económicas del ferrocarril. Informaba a los posibles inversionistas de Estados Unidos, Inglaterra y Francia que el ferrocarril traería el desarrollo económico inmediato en Antioquia, ya que el Estado poseía una inmensa cantidad de recursos naturales y una población única e industrial. Cisneros, acostumbrado al rápido desarrollo y crecimiento del ferrocarril en Cuba, Estados Unidos y Perú, erradamente anunció que el Ferrocarril de Antioquia se concluiría en la mitad del tiempo estipulado en el contrato.<sup>199</sup>

Cisneros vendió acciones preferenciales de la compañía y sus valores a inversionistas cubanos y latinoamericanos que operaban en Nueva York, Londres y París,<sup>200</sup> y se atrevió a rechazar la inversión de la firma británica Scholes Brothers & Company, que estaba interesada en negociar con los comerciantes de Antioquia y, en general, de Colombia. La mayor parte de las inversiones provino de las suscripciones y los créditos de acciones de cubanos radicados en el exterior.<sup>201</sup>

En el primer libro de cuentas encontrado en el archivo del Ferrocarril de Antioquia, hay una lista de los mayores accionistas cubanos: entre ellos figura el antiguo socio de Cisneros, Anacleto García Menocal; el ingeniero cubano también graduado del Instituto Politécnico de Troya, Juan F. Pérez; el hermano del empresario, Eleuterio Cisneros y los exiliados Ernesto Luaces, Vicente Marquetti, Silvestre R. Moliner, Emilio y Fermín del Monte, Julio Dugán y Rafael María Merchán. Entre los

---

Departamental, 1951), p. 106; ver también: Juan de S. Martínez, *Cisneros y el Ferrocarril* (Medellín: Editorial Bedout, 1881), pp. 3-11.

199 Alfonso Javier Gómez, *Cisneros, Repertorio histórico* (Medellín), II, N.º 5-8 (junio de 1914), p. 37.

200 Restrepo, "El Ferrocarril de Antioquia", *Boletín Oficial* (Medellín), noviembre 2 de 1874, p. 890.

201 *Parte no oficial: Ferrocarril de Antioquia*, (Medellín), noviembre 2 de 1874, p. 890.

mayores accionistas también figuran los colombianos Manuel F. Díaz, antiguo ingeniero de la construcción del Ferrocarril de Panamá; José Antonio Céspedes, hombre de negocios; Vicente Lafurié, Clímaco y Francisco Villa y Federico Anzoátegui; este último nacido en Colombia y naturalizado como estadounidense, había servido como cónsul de Honduras en Nueva York, se vinculó al negocio como accionista y socio de los hermanos Cisneros, en una corporación creada para importar desde el exterior los materiales necesarios para la construcción del ferrocarril.<sup>202</sup>

Cisneros, desde sus inicios empresariales en Colombia, optó por la política de enlistar apoyo financiero de capitales cubano y colombiano, contando con el apoyo financiero de la Empresa de Luis del Monte y Cía. de Nueva York, la cual se convertiría en la mayor inversionista cubana en las compañías de Cisneros. Mientras Cisneros estuvo en Colombia, contó con el respaldo financiero de su amigo personal, Miguel de Aldama, rico exiliado cubano del siglo XIX.<sup>203</sup> Sin embargo, el capital latinoamericano para el empresario representaba tan solo uno de los aspectos de sus operaciones financieras. La filosofía económica de Cisneros, en el proceso de modernización, fue integrar capitales locales y extranjeros; consideraba que los inversionistas nativos necesitaban de una sociedad de capital extranjero para poder obtener éxito.<sup>204</sup>

---

202 *Contabilidad: balances, cuentas y comprobantes: 1874-1876*, CCCVI (Archivo del Ferrocarril de Antioquia, Medellín), pp. 2-30; ver también: cónsul de Estados Unidos Thomas Davis, al asistente del Secretario de Estado John Davis, julio 29 de 1894, *reporte N.º 103*, Despachos Consulares - Barranquilla, 6 vol., I; Documento N.º 216 en el Ferrocarril de Bolívar, 5 vol., V (Archivo Nacional), Biblioteca Nacional, Bogotá, Colombia).

203 Cisneros, *A propósito de una sentencia* (Bogotá: tipografía de La Luz, 1898), pp. 7-25; ver también: "Ferrocarril de Antioquia", *Diario Oficial* (Bogotá), marzo 10 de 1884, pp. 13101-13104, "Vapores" pp. [1-3]; y cartas de Francisco J. Cisneros a Salvador Camacho Roldán, Nueva York, noviembre 29 de 1878, en *Archivo de Salvador Camacho Roldán*.

204 Cisneros, *Ferrocarril de Antioquia: memorias de la construcción de Puerto Berrío a Barbosa*, p. 2.

Como se puede observar, la estrategia de los ahorros nativos a través de las agencias del Gobierno fue una de sus mejores labores para la financiación de los ferrocarriles colombianos. Cisneros colaboró con el diseño de la maquinaria burocrática que debería encargarse de fijar los fondos necesarios para los proyectos y que muy pronto también debería responsabilizarse del manejo de dichas estructuras. En el proyecto del Ferrocarril de Antioquia, los gobiernos departamental y nacional emitieron unos bonos a Cisneros, los cuales él podría cobrar a su vencimiento en el Banco de Bogotá, en el Tesoro Antioqueño y en el Banco de Antioquia. Esta última institución debía garantizar el pago de ese gran número de bonos. A Cisneros se le autorizó la venta de esos valores en casa y en el exterior, una vez hubieran vencido. También podía vender las dos terceras partes del ferrocarril que poseía, a empresas extranjeras y nacionales o a cualquier individuo, pero en ninguna circunstancia podía vender sus valores y reclamaciones a gobiernos extranjeros.<sup>205</sup>

#### IV

En noviembre 27 de 1874 Cisneros llegó a Aguas Claras, futuro Puerto Berrío, acompañado de su hermano Eleuterio y de Rafael M. Merchán, quien fue su secretario personal. Junto con ellos, llegaron los ingenieros cubanos Juan Francisco y Ángel Pérez, Vicente Marquetti, Ernesto Luaces, y un gran número de sus antiguos lugartenientes, que habían participado con él en la revolución cubana y que también construían ferrocarriles en la isla. Entre los ingenieros norteamericanos, que llegaron con

---

205 *Apéndice a los documentos publicados sobre los contratos para la construcción del Ferrocarril de Antioquia* (Medellín: Imprenta del Departamento, 1893), pp. 31-33.



Cisneros, se encontraban Denning Thayer, S. W. y John Plume, John y Jeremiah Dorgan, y Robert Mann, entre otros.<sup>206</sup>

La mayoría llegó sin sus esposas. La primera señora de Cisneros, Magdalena Morillo, nunca hizo aparición en el país, permaneció en Nueva York como la representante no oficial del empresario cubano. Aunque el representante oficial en Nueva York era su paisano Silvestre R. Moliner,<sup>207</sup> la mayor parte del trabajo hecho en favor del Ferrocarril de Antioquia en esa ciudad hasta 1880, era desarrollado por su esposa. Su mayor responsabilidad fue la de ser intermediaria entre los ingenieros de Cisneros y sus esposas y parientes, estuvo a cargo del suministro de fondos y del cuidado personal de sus emergencias. Gracias a esto, Cisneros pudo emplear y traer a Colombia un gran número de técnicos norteamericanos, cubanos y de otros países. Sus numerosas cartas y archivos dan fe de los múltiples trabajos que ella realizaba.<sup>208</sup> El papel que tuvo la señora Cisneros explica por qué la mayoría del personal extranjero era neoyorquino o extranjeros que residían en Nueva York. Algunos de los extranjeros trajeron a sus esposas a Puerto Berrío, pero después de permanecer algunos días rehicieron las maletas y volvieron a los Estados Unidos. Los ferrocarrileros norteamericanos, europeos y cubanos que llegaron a los salvajes trópicos hicieron sacrificios personales y emocionales. Cisneros comentó: *Cuando asumí (el contrato del Ferrocarril de Antioquia), era consciente de las numerosas obligaciones*

---

206 Documento N.º 381 en *Contabilidad, balances cuentas y comprobantes*, 1876, CCCVII; ver también: cónsul de Estados Unidos Demming Thayer al asistente del secretario de Estado William Hunter, septiembre 17 de 1881, *Despacho Consular - Buenaventura*: Cisneros (ed.), *Documentos relativos a las empresas del señor Francisco J. Cisneros* (Bogotá: Imprenta de Zalamea, 1880), pp. 28-29.

207 *Documentos relativos al Ferrocarril de Antioquia: 1882-1890* (Medellín: Imprenta Oficial, 1890), p. 14; ver también: *Compilación de los principales documentos sobre la sociedad agrícola y de inmigración* (Medellín: Imprenta Oficial, 1921), pp. 52-53.

208 *Documentos N.º 365-381* en *Contabilidad: balances, cuentas y comprobantes*, 1876, CCCVII; ver también *Documentos N.º 123, 145-148, 201-205* en *Contabilidad: balances, cuentas y comprobantes*, 1880, CCCXII, Parte I.

*que me serían impuestas, muchas de ellas difíciles de cumplir, especialmente la de estar separado de mi familia por un tiempo indefinido.*<sup>209</sup>

Los ingenieros y técnicos extranjeros que llegaron a Antioquia no venían a disfrutar de una vida de abundancia; debían cambiar de una vida de comodidad en la gran ciudad industrial norteamericana a una vida en la selva infestada de enfermedades tropicales como la fiebre amarilla, la disentería y otras plagas intestinales. Cambiaron una vida en la metrópoli por una vida en aislamiento y soledad; Puerto Berrío, por ejemplo, era un lugar tan inhóspito que los mismos lugareños deseaban salirse de allí.

Desde la época de la Colonia, en Colombia el trabajo peligroso y difícil era ejecutado por convictos; es así como en Antioquia las labores del Ferrocarril de Antioquia fueron desarrolladas por este grupo de personas. Cisneros pagaba de 35 a 45 centavos por día, más alimentación y alojamiento a criminales y vagabundos, que vivían en las colonias penales ubicadas dentro de la trayectoria del proyecto;<sup>210</sup> como es de esperar, no se trataba de la mejor mano de obra, dadas las condiciones marginales, infrahumanas, de desnutrición y las múltiples enfermedades que sufrían los convictos.<sup>211</sup>

Cisneros en 1877 se encontraba tan desilusionado por esta situación que intentó traer inmigrantes italianos a través de la Sociedad Agrícola y de Inmigración, para que trabajaran en la construcción del Ferrocarril de Antioquia. No se pudo determinar el número exacto de italianos que fueron traídos por

209 Cisneros, *El Ferrocarril de Antioquia y el informe del honorable diputado señor Pascual Uribe R.* (Bogotá: Editorial A. Alcázar, 1881), p. 14.

210 *Informe del secretario del Gobierno del estado soberano de Antioquia en el año de 1877* (Medellín: Imprenta del Estado, 1877), p. 3; ver también *Documentos relativos al Ferrocarril de Antioquia: 1882-1890* (Medellín: Imprenta Oficial, 1890), p. 4.

211 *Contabilidad: balances, cuentas y comprobantes*, CCCVI-CCCVII. Estos volúmenes contienen varias cartas sin clasificar de los asistentes de Cisneros describiendo los intentos de escape y las peleas entre los convictos.

Cisneros a Colombia; no obstante, en los registros consta que por lo menos 176 habrían llegado desde Nueva York a Puerto Berrío como trabajadores ferroviarios.<sup>212</sup> Pero esta mano de obra no se adaptaba al trabajo en los pantanos, por lo que se convirtieron en hombres conflictivos e indisciplinados, y al cabo de algunos meses dejaban el campo o se iban a lugares más saludables como Bogotá, Medellín, Rionegro o Manizales.<sup>213</sup> Era tan alto el número de italianos que deambulaban en Antioquia en 1880, que el ministro italiano en Colombia, solicitó al Gobierno antioqueño un censo para determinar el número de ellos que residían en el departamento, petición que nunca fue atendida.<sup>214</sup>

Con la disminución de la mano de obra, Cisneros se encontraba muy desanimado, por lo que en 1879 solicitó al gobierno antioqueño un permiso para traer 200 chinos residentes en California; se trató de una medida drástica pues su experiencia con estos trabajadores en la construcción de los ferrocarriles de Cuba y Perú, la consideraba negativa. Pensaba que los orientales eran degenerados y que sufrían de una gran cantidad de enfermedades incurables, aunque también tenía la idea de que si los chinos habían sobrevivido el viaje de China a California debían ser más fuertes y más saludables;<sup>215</sup> además conocía que los chinos se habían desempeñado en la construcción de ferrocarriles y en la agricultura. Esta nueva visión la expresó al secretario de Estado de Antioquia:

---

212 "Cuenta corriente del señor Francisco J. Cisneros con el señor Francisco Villa C.", en *Contabilidad, balances, cuentas y comprobantes*, 1878, CCIX; ver también: Documentos N.º 10, [575], [81]. En *Contabilidad balances, cuentas y comprobantes*, 1897, CCCXI, Parte II.

213 Cisneros, "Memoria al secretario de Estado" en *Ferrocarril de Antioquia: 1879-1890*, 2 vol.; MMCMXXXI (Archivo Histórico de la Biblioteca Pública Piloto, Medellín), pp. 14-15.

214 Circular N.º 45, *Registro Oficial* (Medellín), septiembre 17 de 1880, pp. 1164-1165.

215 Cisneros, *Apuntes y borradores*, 1875; Parte I (Jardín Zoológico - Museo de Santa Fe, Medellín, Colombia).

*Los orientales compiten más ventajosamente que los de la enérgica raza norteamericana, porque son más inteligentes, laboriosos y soberbios y tienen menos necesidades... pienso que se adaptan mejor a las necesidades de la nación... Los chinos cumplen sus promesas religiosamente y sus contratos serán solo por dos años; después de los cuales se podrán quedar como agentes de progreso y desarrollo de los recursos naturales de la nación.*<sup>216</sup>

Aunque Cisneros empleó a algunos chinos en la construcción del Ferrocarril de Antioquia,<sup>217</sup> su solicitud no se aceptó debido a que tanto en Antioquia como en resto de la república existía una fuerte controversia sobre los pros y los contras de traer trabajadores chinos a Colombia.<sup>218</sup> Cisneros se vio forzado a declinar en su esfuerzo de obtener trabajadores orientales y optó por los trabajadores locales quienes, aparte de ser una mano de obra barata, eran considerados como hombres templados, laboriosos y confiables:

*El trabajador antioqueño tiene muy buenas cualidades, es fuerte, obediente, inteligente, honesto y es capaz de sufrir innumerables privaciones. El día que yo pueda estar seguro de tener un número suficiente de ellos, no volvería a pensar en traer ningún (obrero) extranjero.*<sup>219</sup>

La insalubridad de Puerto Berrío y de la región fue el factor que más rechazo generó entre los antioqueños; Cisneros en Puerto Berrío, en tierra de nadie, tuvo que lidiar con terrenos húmedos y peligrosos y con su mala reputación. En un momento de frustración comentó:

216 Cisneros, *Memoria al secretario de Estado*, pp. 16-18.

217 Documento N.º 23, en *Contabilidad: balances, cuentas y comprobantes*: CCXI, Parte I.

218 *Inmigración asiática, caseta agrícola* (Cartagena), marzo 26 de 1881; ver también: "La inmigración china", *Repertorio Oficial* (Medellín), febrero 14 de 1891, p. 4225.

219 Cisneros, *Memoria al secretario de Estado*, p. 15.

*Desde el comienzo no fui capaz de acabar con la noción sobre la exagerada insalubridad de este lugar en toda la nación; debido a este hecho, es necesario hacer grandes esfuerzos para obtener peones para la continuación de los trabajos más urgentes.*<sup>220</sup>

Aunque Cisneros contó con trabajadores de Rionegro y de los valles vecinos, la mayoría prefería ubicarse en el sur de Antioquia, en el Tolima o en el Valle del Cauca; ante la escasez de mano de obra, el empresario cubano intentó conseguir que tropas del Gobierno ayudaran en la construcción del ferrocarril, pero solo consiguió promesas,<sup>221</sup> esta circunstancia lo llevó a importar trabajadores de América Central, Panamá y Barranquilla; no obstante, el suministro de mano de obra continuaba siendo un problema crítico en la construcción del ferrocarril.<sup>222</sup>

En un principio Cisneros no quería participar físicamente en la construcción del ferrocarril, como sí lo hiciera Henry Meiggs en el Perú; prefería concentrarse en dirigir el proyecto y en dejar que sus ingenieros lo construyeran por su cuenta, pero la falta de recursos financieros, de personal y la magnitud del proyecto demandaron su presencia en la construcción. Cisneros trabajó al lado de sus ingenieros, técnicos y peones, en pantanos infestados con toda clase de enfermedades tropicales. Era tan grande su entusiasmo que por tres ocasiones quedó inconsciente en las ciénagas.<sup>223</sup> Contrajo la fiebre amarilla y un gran número de enfermedades intestinales, de las cuales nunca se recuperó por completo. C. P. Yeatman, un norteamericano traído por Cisneros para trabajar en el proyecto del ferrocarril, en un ingenioso cuento describió el liderato de Cisneros:

---

220 *Ibíd.*, p. 13.

221 *Ibíd.*, p. 11.

222 Documento N.º 10 en *Contabilidad: balances, cuentas y comprobantes*, 1897, CCCXI; ver también: Documentos N.º 461, en *Contabilidad: balances, cuentas y comprobantes*, 1880, CCCXII, Parte I.

223 Cisneros, Ferrocarril de Antioquia: réplica del empresario a la del señor Pascual Uribe R., p. 57.

*En 1877 fui a Puerto Berrío como uno de sus empleados y recuerdo que cuando me estaba familiarizando con esos socios pantanos y las interminables estribaciones y matorrales que hay más allá, me llegué a preguntar qué clase de hombre era este que se propuso construir un ferrocarril a través de un salvajismo sin caminos, apartado de la comida, lo material, y todas las demás necesidades para dicho trabajo...nadie podía mirarle esos ojos claros y sin miedo y ver que ellos habían visto todas esas dificultades y que encontraría un medio para conquistarlos; mientras más uno miraba esas grandes fosas nasales, él se sentía más seguro de que mientras tuviera vida no sería una falta suya si no vencía todo obstáculo que se pusiera en su camino. Es muy difícil decir cuál de sus cualidades admirábamos más. Su mente resoluta, su valor indomable, su fe interminable en el futuro, su generosidad sin límites para con el necesitado o su cortesía innata para con todos.*<sup>224</sup>

Cisneros ha sido descrito por trabajadores del Ferrocarril de Antioquia como una figura legendaria y carismática, quien siempre se encontraba trabajando, comiendo, durmiendo, incluso arriesgando su vida por el más humilde de sus empleados.<sup>225</sup> *Las jornadas* (días de trabajo) *de Fontibón* es un relato épico, dramático y simpático de la iniciación de Cisneros en el proyecto del ferrocarril, narrada por uno de sus antiguos empleados. Ha sido publicada por lo menos cinco veces desde 1914, *El Tiempo*, de Bogotá, sugería que los sacrificios y las contribuciones de Cisneros para la nación y Antioquia ameritaban que por lo menos se hiciera un cuidado más adecuado de su estatua, que se encuentra en la capital antioqueña.<sup>226</sup>

224 C. P. Yeatman, "Tributo admirable", *The Shipping List* (Barranquilla), julio 30 de 1898, p. 4.

225 Alberto Upegui Benítez, *Guayaquil una ciudad dentro de otra* (Medellín: Ediciones Progreso, 1957), pp. 113-125; ver también: "Brillante resultó el homenaje a Cisneros", *El Colombiano* (Medellín), julio 8 de 1948, pp. 6, 11.

226 "La estatua de Cisneros", *El Tiempo* (Bogotá), julio 15 de 1970, p. 5.

Las muchas cartas y los muchos documentos encontrados en los archivos del Ferrocarril de Antioquia muestran a Cisneros como un individuo humano con profundo y sincero interés por sus trabajadores y sus familias; prueba de ello, es que frecuentemente visitaba sus hogares, les llevaba dinero, correo, noticias y otros mensajes personales. Ocasionalmente, el empresario cubano proporcionaba medicinas, cuidados médicos y otras emergencias para ayudar a los parientes necesitados de sus trabajadores.<sup>227</sup> Sin duda sabía la importancia del cuidado de sus trabajadores y sus familias para el éxito del proyecto. En una ocasión dijo: *Sin el afecto que yo inspiro en mis subordinados habría perecido en los pantanos (de Puerto Berrío).*<sup>228</sup> Era consciente de que aún los trabajadores comunes podían aportar una contribución valiosa y genuina a la terminación del ferrocarril, como se registra en este juicio: *Muy frecuentemente yo personalmente he tenido la oportunidad de aprender de mis empleados y aún de mis peones.*<sup>229</sup>

Cisneros siempre estaba atento por promover tanto la admiración por él mismo y por el proyecto, así como por sus trabajadores y asistentes. Postura que queda ejemplificada en el siguiente texto:

*Estos son los hombres que han superado la parte más difícil y dolorosa del trabajo, el sudor de sus frentes ha humedecido las rocas solitarias de las montañas y las inmensas profundidades de los bosques; cuando Antioquia recoja esa cosecha de bienestar que este ferrocarril distribuirá a todo lo largo y ancho del Estado, yo solicitaré que los nombres de*

---

227 *Junta Directiva: 1895 a 1900*, vol. I (Archivo del Ferrocarril de Antioquia, Medellín) que es particularmente rico en cartas de antiguos trabajadores de Cisneros a los oficiales del ferrocarril. Estas usualmente recomendaban un familiar para contratarlo, y luego hablaban de las relaciones con la compañía y sus conexiones con Cisneros.

228 Cisneros, "El Ferrocarril de Antioquia", *La Industria* (Bogotá), mayo 16 de 1889, p. 761.

229 Cisneros, (ed.), *Documentos relativos a las empresas del señor Francisco J. Cisneros*, p. 12.

*estos bravíos colaboradores, que abrieron el primer surco de este progreso sin temor a lo difícil, al hambre y a la escasez de todo tipo, y que sufrieron las más perniciosas fiebres en los desiertos, posiblemente nunca antes penetrados por los pies de los humanos, no se olviden nunca en el transcurso de los siglos.*<sup>230</sup>

La erradicación de la fiebre amarilla y la malaria se convirtieron en una de las mayores campañas para Cisneros; la mortalidad en la Antioquia oriental por causa de estas enfermedades tropicales era similar a los problemas enfrentados por Ferdinand D. Lesseps en la construcción del canal de Panamá. Desde el principio, Cisneros dirigió sus esfuerzos para construir el hospital mejor equipado y dotado de personal competente,<sup>231</sup> obtuvo los servicios de reconocidos médicos, entre los que se encontraba el doctor Julio Restrepo Arango, el mejor entre los pocos de Antioquia. Restrepo Arango con estudios de posgrado en la Universidad de París,<sup>232</sup> tuvo un papel heroico luchando contra las hostilidades ambientales; en su búsqueda por curar la fiebre amarilla, recurría al uso la quinina, con tanto éxito, que el tratamiento que aplicó, muy pronto se estuvo aplicando, además de, al personal del ferrocarril, a ciudadanos privados de Puerto Berrío y sus alrededores. En 1879 se vio forzado a abrir un anexo en el hospital para cuidar de un gran número de pacientes.<sup>233</sup> El éxito alcanzado por Restrepo Arango en la cura de las enfermedades profesionales le otorgó una cátedra en la recién inaugurada Escuela de Medicina de Antioquia (1882). Después de la partida del doctor Restrepo Arango, Cisneros llamó al doctor J. B. Adams de Nueva York,<sup>234</sup> cuyo

230 Cisneros, *Ferrocarril de Antioquia: memorias sobre la construcción de Puerto Berrío a Barbosa*, p. 9.

231 *Hospital: Ferrocarril de Antioquia, 1880-1881* (Archivo del Ferrocarril de Antioquia, Medellín), pp. 6-120, 300-700.

232 Mejía Robledo: *Vidas y empresas de Antioquia*, pp. 148-150.

233 Cisneros, *Memoria al secretario de Estado*, p. 10.

234 Cónsul de Estados Unidos Thomas Dawson al asistente del secretario de Estado John Davis, julio 29 de 1884, *Reporte N.º 103, Despacho Consular - Barranquilla*, ó vol., II.



salario era el tercero más alto en el proyecto del ferrocarril.<sup>235</sup> El éxito de Adams fue aún mayor que el de su predecesor, redujo el promedio de casos de malaria y fiebre amarilla, y los tiempos de recuperación disminuyeron: pasaron de quince a tres días.<sup>236</sup>

La construcción del ferrocarril demandó la creación de una base de operaciones, y Puerto Berrío estaba destinado a suplir esa necesidad; sin embargo, Cisneros creía que esta ciudad estaba destinada a convertirse en un gran puerto comercial, por lo que desde un principio la fue planificando para tal fin. Su diseño contemplaba una gran plaza pública, un gran número de construcciones alrededor de la plaza que albergarían las oficinas del Gobierno, una iglesia, una escuela, un hotel y la tienda de la empresa.<sup>237</sup>

Cisneros estableció en Puerto Berrío un centro de entrenamiento para los trabajadores recién llegados y los empleados, donde él y sus asistentes los instruían sobre las técnicas de construcción de ferrocarriles y la fabricación de herramientas.<sup>238</sup> No solo se trataba de un centro netamente de capacitación ferroviaria, pues Cisneros fue mucho más allá del entrenamiento verbal de los trabajadores, escribió numerosos manuales que tenían que ver con ferrocarriles y su administración. En el auge del Ferrocarril de Antioquia hubo más de mil trabajadores de turnos completos; las nuevas rutinas, la precisión y la disciplina se hicieron necesarias, lo que conllevó una división social y técnica del trabajo. Además de los ingenieros y técnicos,

---

235 El doctor Adams tenía un salario mensual de 175 pesos. Ver: "Empleados superiores: sus sueldos y estados de sus cuentas", en *Contabilidad: balances, cuentas y comprobantes*, 1885, CCCXII, Parte II (Archivo del Ferrocarril de Antioquia, Medellín).

236 "Hospital", en *Contabilidad: balances, cuentas y comprobantes*, 1883, CCCIX, Parte I (Archivo del Ferrocarril de Antioquia, Medellín).

237 Mapa de Cisneros para la construcción de Puerto Berrío en la colección de mapas del Archivo Histórico de la Biblioteca Pública Piloto, Medellín, Colombia.

238 Documento N.º 326. En: *Contabilidad: balances, cuentas y comprobantes*, CCCXIII, Parte II.

había maquinistas, ensambladores, herreros y peones. Los primeros manuales escritos por Cisneros en Colombia eran específicamente para el proyecto de Antioquia, sin embargo, con la extensión de sus otros negocios, dichos manuales se difundieron para que se pudieran aplicar en toda la nación. El hecho de que Colombia construyera la mayoría de sus ferrocarriles usando carrileras angostas, en gran medida se debe a las enseñanzas y los aportes de Cisneros en esta materia.<sup>239</sup>

Aunque Puerto Berrío era el punto de operaciones, Cisneros estableció agencias en Medellín, Barranquilla y Bogotá. Su agente para Medellín era Juan de S. Martínez, cuya función principal era la de velar que los aportes del Estado fueran canalizados para el ferrocarril, para el suministro de trabajadores y para las provisiones que llegaban del Valle de Aburrá y de otros valles aledaños.<sup>240</sup> El agente para Barranquilla era el influyente comerciante Vicente Lafurié, quien estaba a cargo de que los equipos extranjeros, los suministros y los técnicos llegaran a Puerto Berrío. Por su parte, el agente para Bogotá era Dámaso Zapata, educador, intelectual liberal y una de las más prominentes figuras políticas de finales del siglo XIX, quien estaba a cargo de manejar la imagen de la compañía y de garantizar que las apropiaciones nacionales llegaran a Cisneros.

El trabajo de proveer al proyecto del ferrocarril con suministros, equipo y personal estaba a cargo de diferentes firmas e individuos, entre las que se encontraban: Cisneros-Anzoátegui, Bengochea, y Muñoz y Espriella de Barranquilla; José Antonio Céspedes y Compañía de Panamá; Castro y Compañía de Bogotá; y Juan de S. Martínez y Compañía de Medellín. Numerosos accionistas del Ferrocarril de Antioquia también

---

239 Cisneros, *Reglamentos para la organización de los trabajos de construcción y del servicio de explotación de los ferrocarriles* (Bogotá: Imprenta de la Luz, 1884), p. 87.

240 Carta de Francisco J. Cisneros a Martínez y Cía., Puerto Berrío, junio 22 de 1882, en *Ferrocarril de Antioquia: 1879-1889*, 2 vol., MMCMLXXXI (Archivo Histórico de la Biblioteca Pública Piloto, Medellín).

tuvieron contratos de dotación de materiales y de personal en el proyecto.<sup>241</sup>

La estructura organizacional y financiera de Cisneros se inscribía en el sistema corporativo, dentro del cual muchos de sus accionistas también eran oficiales del ferrocarril. Cisneros era accionista, administrador e ingeniero en jefe del proyecto. Como ingeniero en jefe recibía un salario extra mensual de 300 pesos. En esa época, los salarios para los ingenieros norteamericanos rondaban la suma de 50 a 150 pesos mensuales, mientras que los peones percibían entre 30 y 40 centavos al día.<sup>242</sup> El oficial con el pago más alto, después de Cisneros, era el ingeniero cubano, entrenado por norteamericanos, Juan F. Pérez, que recibía la cuantía de 250 pesos al mes. Con pequeñas diferencias, Cisneros mantenía el esquema organizacional de Antioquia en sus demás empresas en Colombia.

## VII

El contrato original con el estado de Antioquia (agosto de 1879) se reformó, como consecuencia de las nuevas condiciones: la línea del ferrocarril se prolongó desde el distrito de Barbosa hasta Medellín, incrementando su distancia a 201 km. Esta nueva situación requería pasar por las ciénagas del banco izquierdo del río Magdalena, con un declive de 6 grados y cruzar la cordillera Central para finalmente descender hasta el valle de Medellín o de Aburrá.

---

241 Mayor, *Ferrocarril de Antioquia, Estados Unidos de Colombia, MMMCCCLXXIX*, pp. 9-12, 27-30, 60-61 (Archivo del Ferrocarril de Antioquia, Medellín).

242 *Ibid.*, pp. 32-40, 62-81; ver también: Documento N.º 72 más el apéndice; y "Empleados superiores: sus sueldos y estados de sus cuentas", en *Contabilidad: balances, cuentas y comprobantes*, 1885, CCXII, Parte II (Archivo del Ferrocarril de Antioquia, Medellín).

El 28 de noviembre de 1874, Cisneros inició el trazado de la ruta del ferrocarril y en enero de 1880, se pusieron en servicio los primeros 15 km; tres años después el ferrocarril llegó a la localidad de Pavas, ubicada a 47 km de Puerto Berrío. Paralela a la línea férrea, Cisneros tendió una línea de telégrafo entre Puerto Berrío y Medellín, y trazó un camino de herradura, de 42 millas de longitud, que iba de Pavas a Santo Domingo (65 km al oriente de Medellín). A esas alturas, Cisneros había completado 4 kilómetros de calibración y tan solo le faltaba el tendido de los rieles para culminar el proyecto. Parecía que se había superado el peor segmento de la construcción del Ferrocarril de Antioquia, climas más secos y saludables estaban por delante; se auguraba que el ferrocarril avanzaría a mayor velocidad en su etapa final. Sin embargo, este optimismo se vio empañado en 1885 por el estallido de la Revolución Liberal. En agosto de ese mismo año, Antioquia tuvo la necesidad de terminar el contrato con Cisneros, pues carecía de fondos, además de los grandes gastos que estaba dejando la guerra civil.

A Cisneros y a sus ingenieros se les acusó de haber iniciado el ferrocarril por una ruta errada, sus críticos decían que, si el ferrocarril se hubiera trazado por otra ruta, en la misma dirección que la carretera vieja de Nare a Medellín, este se habría podido construir a una mayor velocidad, pues la ruta era relativamente más salubre, el terreno era calcáreo y además la ruta contaba con intereses socioeconómicos desarrollados desde los tiempos de la Colonia.

El empresario cubano tomó la decisión de construir el ferrocarril por otra ruta diferente pues consideraba que la ruta Nare-Medellín que, aunque sí contaba con beneficios comerciales ya establecidos, no tenía un puerto natural, lo cual impedía que los barcos anclaran en la terminal del tren. Cisneros encontró en la localidad de Murillo, a 31 km al norte de Nare, el punto ideal para iniciar el proyecto, aunque la distancia se incrementaría considerablemente. Por otra parte, se había formado un

banco de arena frente a Murillo, a causa de una inundación del río, limitando de esta manera las posibilidades de éxito en su primera empresa colombiana. Sin embargo, Cisneros anunció que:

*Los capitanes de los barcos de vapor han manifestado su determinación de descargar (los suministros para el ferrocarril) en puerto; y como los suministros ya estaban en la ruta de Nare, se crearían unos gastos mucho más grandes, porque desde Nare los suministros tendrían que ser enviados en canoa a Puerto Berrío. El resultado de mi exploración fue el descubrimiento de Remolino Grande, ahora Puerto Berrío. Es verdad que hay otros puertos al sur de Puerto Berrío, pero no pueden ser considerados porque conllevaría nuevas exploraciones, lo que a su vez puede posponer por un tiempo más la construcción del ferrocarril; y eso podría causar una falla en el proyecto debido a la prevalente impaciencia del Gobierno.*<sup>243</sup>

A pesar de estas vicisitudes, Cisneros tuvo éxito al hacer correr la vía férrea por algunas de las áreas mineras más ricas y más densamente pobladas del oriente antioqueño.<sup>244</sup>

Cisneros, era consciente de que en Antioquia había capitalistas, susceptibles de ser persuadidos para que invirtieran en el ferrocarril, si veían un rápido progreso del proyecto. Aún más, sabía que el argumento más convincente eran las ganancias que este generaría, pues la construcción de los ferrocarriles, en términos generales, implica altos cobros de fletes. Para que esta circunstancia se diera en Antioquia, la agricultura y el comercio tendrían que desarrollarse de forma paralela a la construcción del ferrocarril. Es así como, a comienzos de 1878,

---

243 Gabriel Latorre, *Francisco Javier Cisneros y el Ferrocarril de Antioquia: reseña histórica* (Medellín: Tipografía Helios, 1924), pp. 11-12; ver también: agente comercial de Estados Unidos Néstor Castro al asistente del secretario de Estado, junio 23 de 1881, *Reporte N.º 16, Despacho Consular - Medellín*.

244 Cisneros, *Ferrocarril de Antioquia: memoria sobre la construcción de Puerto Berrío a Barbosa*, p. 26.

Cisneros les informó a los posibles inversionistas extranjeros sobre la prometedor perspectiva del cultivo del café en la región. Creía que Colombia finalmente había encontrado en el cultivo del café un campo de exportación, lo que como mínimo atraería un intercambio con el extranjero; también creía que las tierras en las que se construiría el ferrocarril eran las adecuadas para el cultivo del producto.<sup>245</sup> No obstante, el empresario sabía que el halagador panorama cafetero se daría gradualmente, por lo que el ferrocarril debía diseñarse para que cumpliera con las necesidades de la economía local. Cisneros diseñó líneas férreas para trenes pequeños y livianos, pues no deseaba construir líneas férreas para trenes pesados y poderosos como los que operaban en Norteamérica y Europa, ya que consideraba que los grandes trenes tendrían que esperar un largo tiempo, hasta que Antioquia llegara a tener un excedente agrícola y un comercio diversificado.<sup>246</sup>

Los antioqueños que habían visto y oído al caballo de hierro, comentaban sarcásticamente que, lo que Cisneros había traído a Antioquia no era esa monstruosa locomotora que expulsaba vapor a través de Europa y Estados Unidos, sino que había traído el juguete de un niño.<sup>247</sup> Cisneros explicó a sus críticos que los grandes ferrocarriles solo incrementan los costos del transporte, por eso Antioquia estaba construyendo un ferrocarril acorde con la demanda del lugar, adaptando científicamente la tecnología de los ferrocarriles para las necesidades y los recursos locales,<sup>248</sup> después de todo Cisneros había sido llamado del Perú para que construyera ferrocarriles de bajo costo. A diferencia del Perú, donde las vigas de madera tenían que ser importadas, en Colombia Cisneros, desde el nacimiento de su carrera, buscó substitutos locales.

---

245 *Ibid.*, p. 41.

246 Restrepo, *El Ferrocarril de Antioquia*, pp. 315-317.

247 Pascual Uribe R., *Los caudales* (Medellín [sin publicar], 1880), pp. 1-4.

248 Carta de Francisco J. Cisneros a Alejandro Barrientos, Barranquilla, diciembre 13 de 1892, en *El Repertorio Oficial* (Medellín), enero 13 de 1893, pp. 7804-7805.

Terminar el Ferrocarril de Antioquia se volvió casi una obsesión para Cisneros; era su primer trabajo en Colombia y su primera oportunidad de construir los ferrocarriles de rieles angostos que tanto éxito habían tenido en Cuba, Estados Unidos y Perú. Aunque Colombia no podía sostener los gastos del desarrollo de los ferrocarriles como lo había hecho el Perú, sí podía desarrollar el proyecto con el bajo costo de su experimento tecnológico. Para llevar a cabo el proyecto, Cisneros debía no solo obtener apoyo para la construcción de los ferrocarriles sino también para que fueran con los rieles angostos. Se puede observar que todo argumento científico sobre el desarrollo de los ferrocarriles reportado por la prensa colombiana de la época tuvo que ver con la controversia entre las carrileras anchas y las angostas.

En un intento para obtener apoyo financiero local y externo para su ferrocarril experimental, Cisneros publicó en español e inglés el libro *El Ferrocarril de Antioquia*, a pesar de ello, Cisneros no solo no pudo conseguir el apoyo de los capitalistas extranjeros, sino que, después de la revolución nacional de 1877, el Gobierno tuvo dificultades para subsidiar la construcción de este. Desesperado ante la difícil situación, en su defensa, el empresario dijo: *¿Cómo puedo traer empleados e ingenieros del exterior para acelerar la terminación del proyecto sin una sola garantía de que el efecto de la guerra civil no pueda evitar los retardos en los pagos?*<sup>249</sup> Ocasionalmente los agentes de Cisneros le podían conseguir más trabajadores de lo que realmente podía pagar, por lo que en 1882 Cisneros dijo: *El número de peones ha alcanzado ya los mil en Puerto Berrío cuando yo escasamente tengo fondos para quinientos.*<sup>250</sup>

249 Cisneros, *Ferrocarril de Antioquia: réplica del empresario al señor Pascual Uribe R.*, p. 6.

250 Carta de Francisco J. Cisneros a Carlos Sáenz, Rionegro, Antioquia, diciembre 18 de 1882, en *Colección Miscelánea de Cisneros de la sección de archivos y microfilms de la Academia Colombiana de Historia*, Bogotá, Colombia. En lo sucesivo, cartas o materiales citados de esta fuente serán citados como *Colección Miscelánea de Cisneros*, ACCH, B.

En busca de sobreponerse a la carencia de fondos, el empresario persuadió a la legislatura del Estado para que le permitiera hipotecar la tercera parte del ferrocarril que le pertenecía a Antioquia. La petición se concedió en diciembre de 1877, sin embargo, este recurso no fue suficiente para acelerar el ritmo de la construcción. Dos años más tarde, el empeño por la finalización del ferrocarril lo llevó a pedir un préstamo al gobierno de Antioquia sobre el capital completo (100 pesos) de su propia compañía de inmigración. Cisneros estaba seguro de que la colonización y el desarrollo agrícola del oriente de Antioquia no se podían dar sin la construcción del ferrocarril.<sup>251</sup>

Todos los esfuerzos realizados por Cisneros no hicieron que el ritmo de la construcción del ferrocarril avanzara tan rápido como esperaba. El factor técnico que más afectaba el desarrollo del proyecto era el método de la limpieza de las tierras. El diseño del proyecto había contemplado el uso de dinamita para esta labor, no obstante, se empleó pólvora, pues, aunque en esos días la dinamita se podía comprar en Nueva York, las compañías de embarque y los capitanes se negaban a cargar este tipo de mercancías a Colombia, especialmente al puerto interior de Puerto Berrío. Esperando sobreponerse de este impase, Cisneros intentó persuadir a los comerciantes antioqueños y a los oficiales del Gobierno que abrieran una planta para fabricar dinamita, argumentando que la dinamita no solo se emplearía en la construcción del ferrocarril, sino que también serviría para otros trabajos individuales,<sup>252</sup> pero la idea no tuvo acogida y Cisneros se vio forzado a proceder a paso lento en la construcción del ferrocarril.

Otro de los factores que retrasaron la construcción del ferrocarril fueron las guerras civiles. Durante los disturbios, a Cisneros

---

251 *Compilación de los principales documentos sobre la sociedad agrícola y de inmigración*, p. 233.

252 Cisneros, *Memoria al secretario de Estado*, pp. 7-8; ver también: Carta de Ernesto J. Balbín a Carlos Sáenz, Bogotá, marzo 25 de 1885, en *Colección Miscelánea de Cisneros*, ACCH, B.



le recortaban los suministros y los trabajadores que, por miedo a ser sometidos, huían del lugar, factores que periódicamente detenían la construcción.<sup>253</sup>

Con el letárgico avance del ferrocarril, Cisneros comenzó a perder la confianza entre sus amigos y apoyadores. En 1879, un grupo de congresistas liberales, liderados por Pascual Uribe R., iniciaron una serie de acusaciones, de tinte antiextranjero, contra el empresario a través de la prensa, especialmente en las páginas del diario *La Tribuna* de Medellín, en que se mostraba a Cisneros y a sus asociados como un grupo de estafadores y aventureros inescrupulosos, que malgastaban los fondos públicos y traicionaban la confianza de la gente.<sup>254</sup> Algunas de las quejas provenían de sectores del mismo Gobierno antioqueño, por lo que Cisneros se vio obligado a defenderse en público y de manera irónica:

*Cuando una persona ataca (Pascual Uribe R.) lo que no entiende y sin motivos claros, indudablemente obedece a los impulsos de la estupidez irresistible, yo he probado muchísimas veces que mis empresas de negocios no son simples aventuras financieras; más de una vez he sacrificado mis convicciones y mis intereses en favor de hechos que no son los de un especulador. El patriotismo todavía no está muy corrupto en Colombia donde todavía existen muchas almas patrióticas como para que venga un extranjero a darles algunas lecciones de heroísmo.*<sup>255</sup>

El choque entre Cisneros y sus críticos se puso tan caliente que él mismo pidió la abrogación del contrato e informó a la legislatura del Estado:

---

253 Cisneros, *Ferrocarril de Antioquia: réplica del empresario al señor Pascual Uribe R.*, pp. 34-35.

254 El Ferrocarril, *La Tribuna*, (Medellín), julio 17 de 1881, pp. 1-2.

255 Cisneros, *Ferrocarril de Antioquia: réplica del empresario al señor Pascual Uribe R.*, pp. 34-35.

*Deploro todo el asunto en el que no he tenido parte; habría sido muy gratificante para mí haber terminado el proyecto que ha causado mucha ansiedad y pérdida de energía por mi parte. Pero por mi lado he hecho todo lo posible y la nación algún día lo apreciará. Mi intención primaria era probar que los ferrocarriles se podían construir en el interior de Colombia a pesar de las guerras civiles y la carencia de fondos.*<sup>256</sup>

La amenaza de Cisneros de retirarse del contrato del ferrocarril atrajo la ayuda inmediata de sus amigos más influyentes de Antioquia y del Gobierno nacional, incluso la defensa personal del mismo presidente Núñez.<sup>257</sup> A comienzos de 1881, el empresario cubano fue persuadido de continuar la construcción y se le prometió que el Congreso nacional, sería el que enviaría los subsidios para que llegaran a tiempo. Cisneros voluntariamente abrió sus archivos de cuentas y registros a los oficiales del Gobierno con el ánimo de despejar dudas acerca de su buen nombre, y la auditoría reveló que, hasta febrero de 1881, Cisneros había recibido la suma de 678.769,90 pesos por parte del Estado y de los gobiernos nacionales, cuando los trabajos del ferrocarril y sus equipos habían alcanzado la cifra de 1.222.449,37 pesos.<sup>258</sup>

Restituido el honor del empresario, la construcción del ferrocarril fue a un mejor ritmo, por lo que se podría pensar que la guerra civil de 1885 nunca ocurrió y que Cisneros podía

256 *Ibid.*, p. 30; ver también: cónsul de Estados Unidos E. R. Smond al asistente del secretario de Estado James D. Porter, septiembre 9 de 1885, *Reporte N.º 7, Despacho Consular - Medellín*.

257 Crónica interior: Antioquia, *El Conservador* (Bogotá), octubre 13 de 1881, p. 131, ver también: "El Ferrocarril de Antioquia", *Diario de Cundinamarca* (Bogotá), julio 10 de 1880, pp. 1-2; Martínez, *El Ferrocarril de Antioquia* (Medellín: [sin publicar], 1881), pp. 3-8; y Carta de Juan de S. Martínez al secretario de Estado, Medellín, marzo 27 de 1882, en *Ferrocarril de Antioquia: 1879-1889*, 2 vol., MMCMXXXI.

258 Rafael Uribe U. y Manuel Álvarez C., *Ferrocarril de Antioquia informe de una comisión* (Medellín: Imprenta del Estado, 1883), pp. 2-33; ver también: Cisneros, *Ferrocarril de Antioquia: réplica del empresario a la del señor Pascual Uribe R.*, pp. 10-15.

haber finalizado el proyecto. La participación de ingenieros y oficiales de Cisneros en la Revuelta Liberal de 1885,<sup>259</sup> sumada a la opinión general de que la guerra civil podría ser prolongada y destructiva, debió convencer al empresario que era el momento de retirarse. A pesar de que Cisneros gozaba de los servicios de mediación de la Embajada de Estados Unidos en la revocación del contrato del Ferrocarril de Antioquia,<sup>260</sup> su partida no fue total ni amarga, pues continuó recibiendo y dando apoyo técnico y moral hasta su finalización. Después de su retiro, el gobierno del estado de Antioquia y el Gobierno nacional, al igual que los hombres de negocios de Antioquia y los políticos, continuamente le pidieron consejo y ayuda en sus esfuerzos para finalizar el proyecto ferroviario. Cisneros continuó realizando negocios con la élite empresarial que lo trajo a Antioquia, tanto así que en muchos de sus viajes a Estados Unidos y Europa siguió promocionando el proyecto del Ferrocarril de Antioquia. Por otra parte, Cisneros actuó como agente de los gobiernos nacional y de Antioquia en las disputas financieras que mantenían con las cortes internacionales y con los inversionistas extranjeros.<sup>261</sup>

En un acuerdo final que obligó a Cisneros a vincularse legalmente con el Ferrocarril de Antioquia, el Estado aceptó pagarle la suma de 500.000 pesos de la siguiente forma: 35.000 pesos en efectivo; 115.000 pesos en bonos del Estado a un promedio de 5.000 pesos mensuales y cuyo primer pago

---

259 "El empresario señor Cisneros", *El Heraldo* (Bogotá), diciembre 18 de 1894, p. 810.

260 *Cónsul de Estados Unidos E. R. Smond al asistente del secretario de Estado James D. Porter*. Septiembre 9 de 1885, *Reporte N.º 7, Despacho Consular - Medellín*.

261 *Tribunal Arbitral Internacional del Camino del Ferrocarril de Antioquia: sentencia arbitral* (Berná: Imprenta Staempfli y Cía., 1900), pp. 5-13; ver también *Informe que el secretario de Relaciones Exteriores presenta al Congreso de 1898* (Bogotá: Imprenta de Luis M. Holguín, 1898), pp. LII; Santiago Pérez Triana, *Exposición relativa a los contratos para la construcción del Ferrocarril de Antioquia y el de Santander en 1892 y 1893*. (Londres: Wertheimer, Lea y Cía., 1895), pp. 7-161; "Sentencia en contra de Colombia", *La Tribuna*, Nueva York, octubre 28 de 1899, p. 9; Jorge Holguín, "Aclaración", *El Repertorio Colombiano* (Bogotá), XV, N.º 2, febrero de 1897), pp. 169-171.

debía iniciar en diciembre de 1885; los restantes 350.000, a petición de Cisneros, serían transferidos para pagar una deuda por valor de 420.000 pesos que tenía el Gobierno nacional con el departamento de Antioquia. La deuda era por concepto de un préstamo que realizó Antioquia al Ejecutivo Central con el ánimo de acallar la revolución liberal de ese año. Es así como Cisneros acordó aceptar un repago en bonos nacionales con un interés del 5 % anual.

A su vez, Cisneros también acordó liberar el Ferrocarril de Antioquia de cualquier deuda adquirida durante su tenencia. Para ello, el empresario debía suministrar al Estado todos los diseños y estudios necesarios para la terminación del proyecto: transfirió a Antioquia toda la construcción subsidiada en conexión con la construcción del ferrocarril, incluido el telégrafo de Medellín-Puerto Berrío y 42 millas de camino de herradura desde Santo Domingo a Pavas, considerado como uno de los mejores caminos de la nación.<sup>262</sup> Igualmente, cedió al Estado todos sus derechos y acciones en la Sociedad Agrícola y de Inmigración, así como las reclamaciones de las tierras públicas a cambio de las acciones y los intereses retenidos por Antioquia para el Ferrocarril del Cauca, que alcanzaban un monto de 200.000 pesos.<sup>263</sup>

Aunque en 1885, la ruta del ferrocarril sobrepasaba el volumen de tráfico que circulaba por la ruta de Nare, por esta última continuaban viajando algunos pasajeros.<sup>264</sup> En un comienzo los trenes transportaban minerales, maderas y ganado; sin embargo, el café gradualmente comenzó a ganar terreno y en 1898 se convirtió en el principal artículo fletado,<sup>265</sup> el Ferrocarril de Antioquia no fue pensado para prestar el servicio

---

262 *Documentos relativos al Ferrocarril de Antioquia: 1882-1890*, p. 24.

263 *Compilación de los principales documentos sobre la Sociedad Agrícola y de Inmigración*, pp. 72-76.

264 Parsons, *Colonización antioqueña del occidente de Colombia*, pp. 167-169.

265 "Navegación del Magdalena", *El Herald* (Bogotá), enero 26 de 1898, p. 3; ver también: Alejandro López, *Antioquia: monografía estadística de este departamento colombiano* (Medellín: Imprenta Oficial, 1915), pp. 23-39.

de pasajeros, rara vez se reportó tráfico de ellos en el *Registro Oficial de Antioquia* y en *La Industria*.

El impacto del ferrocarril de 47 kilómetros debe considerarse en términos de desarrollo de vías alternas y seguridad de transporte a los pueblos que se encontraban en sus alrededores. Los documentos encontrados en el archivo del Ferrocarril de Antioquia prueban que los ingenieros de Cisneros estaban comprometidos con la construcción y reparación de las vías que conectaban a los pueblos y las aldeas adyacentes al ferrocarril, con las carreteras de Pavas-Santo Domingo y Nare.<sup>266</sup> Dichos ramales o caminos de alimentación podrían dar explicación a la competencia continua de la ruta de Nare con respecto al ferrocarril.

El ferrocarril, en cuanto representaba la modernización del transporte, se convirtió en la primera manifestación física de las aspiraciones grandiosas de la élite antioqueña. Una vez Cisneros dejó el proyecto, el ferrocarril se terminó siguiendo sus diseños, estudios e indicaciones,<sup>267</sup> sus alumnos y asistentes continuaron con las construcciones de ferrocarriles en Antioquia y en el resto de Colombia.<sup>268</sup> La construcción del Ferrocarril de Antioquia además de darle a Cisneros la oportunidad de entrenar ingenieros y técnicos, también le dio el chance de escribir manuales sobre construcción y administración de ferrocarriles. En 1907, el Gobierno nacional reconociendo la calidad de las enseñanzas e instrucciones de Cisneros, decretó que todos los ferrocarriles de la nación deberían ser cons-

---

266 Documento N.º 1460 más apéndice. En *Contabilidad: balances, cuentas y comprobantes*, 1879, Parte II (Archivo del Ferrocarril de Antioquia, Medellín).

267 La desviación más consecuente sobre los diseños de Cisneros fue la construcción de un túnel de cuatro kilómetros en La Quiebra, sesenta kilómetros al oriente de Medellín. Los diseños originales requerían la construcción de una carrilera a través de la cordillera Central a un ángulo máximo de seis grados. Ver: López, "El paso de La Quiebra", *El Montañés* (Medellín), II, N.º 19 y 20 (junio-julio de 1899), pp. 294-306; y "La perforación del túnel de La Quiebra", *El Correo* (Medellín), agosto 19 de 1961, p. 11.

268 *Documentos relativos al Ferrocarril de Antioquia: 1882-1890*, pp. 49-53.

truidos y manejados de acuerdo con los principios enunciados en los manuales del empresario cubano.<sup>269</sup>

Uno de sus más grandes legados fue en el campo educativo. Desde el comienzo de la construcción del ferrocarril, líderes políticos y educadores antioqueños tomaron conciencia sobre la necesidad de promover un departamento de ingeniería con especialización en construcción de ferrocarriles en la Universidad de Antioquia. Cuando se creó la Escuela de Ingeniería de la Universidad de Antioquia (1887), por lo general los mejores estudiantes tenían su primer empleo en el Proyecto del Ferrocarril de Antioquia.<sup>270</sup>

Otro desarrollo industrial significativo fue la creación de una acería en Girardota a 41 kilómetros al oriente de Medellín. La acería en 1890 se había convertido en el proveedor más importante de Colombia en equipos de hierro y rieles para el proyecto; más aún, la producción de esta acería también atendía las demandas de hierro para otras comunidades antioqueñas.<sup>271</sup>

Aunque las zonas de influencia no florecieron como Cisneros románticamente lo esperaba, el crecimiento agudo de las industrias agrícola, ganadera y minera del oriente de Antioquia estaban íntimamente ligadas con la terminación progresiva del ferrocarril. Pero algo más significativo que el avance económico y tecnológico de Antioquia, fue la creación de un vehículo que entregaba el café de exportación a los barcos del río Magdalena, característica que se vio desde el comienzo de la construcción del ferrocarril.<sup>272</sup>

269 *Compañía del Ferrocarril de Amagá: reglamentos dictados por el Consejo Administrativo de la Compañía y aprobados por el Gobierno nacional* (Medellín: Tipografía del Externado, 1912), pp. 1-46.

270 José Gaviria Toro, *Monografía de Medellín: 1675-1925*. (Medellín: Imprenta Oficial, 1925), pp. 131-133.

271 *Documentos relativos al Ferrocarril de Antioquia: 1882-1890*, p. 43.

272 Cisneros, *Ferrocarril de Antioquia: memoria sobre la construcción de Puerto Berrío a Barbosa*, p. 39; ver también: "Navegación del Magdalena", *El Heraldó* (Bogotá), enero 26 de 1898, p. 3.

El empresario cubano fue traído a Antioquia por los antioqueños más poderosos y educados con el ánimo de terminar con el aislamiento geográfico de la región, y posteriormente se convirtieron en sus aliados políticos y de negocios más importantes. El libro *El Ferrocarril de Antioquia* de Cisneros, no solamente constituye el estudio económico más completo del periodo, sino también una de las teorías de desarrollo económico y de las aspiraciones de los líderes antioqueños contemporáneos más versados y eruditos de la época.

Los antioqueños, muy conscientes de las actividades pioneras de Cisneros y su articulación con los sueños de la región, nombraron ciudades, parques, avenidas con su nombre y hasta han erigido un monumento en su honor. En ocasiones, se celebran misas en su memoria y se publican artículos en la prensa local y nacional en agradecimiento a su memoria. El historiador antioqueño Francisco Duque Betancur muy adecuadamente ha llamado a Cisneros como “el titán del progreso en Antioquia”;<sup>273</sup> después de todo, Cisneros representaba la concepción de la élite gobernante antioqueña para el desarrollo económico.

El Ferrocarril de Antioquia fue subsidiado por las clases gobernantes tradicionales las cuales esperaban incrementar sus ganancias y su poder político, pero dada su inexperiencia con la importación tecnológica, muy costosa en la historia local de la época y la carencia de resultados rápidos generaron quejas y desencanto; incluso el acceso exclusivo que tenía Cisneros sobre los fondos y subsidios del Estado provocó los celos de los arrieros, de las empresas de transporte y de los puestos de trabajo emergentes de los ingenieros nativos.

La llegada del caballo de hierro a otras regiones de Colombia tuvo sus propios dramas, pero la experiencia antioqueña sentaría las bases del desarrollo ferroviario del país.

---

273 Duque Betancur, *Historia del departamento de Antioquia*, p. 799.

## CAPÍTULO IV

### La vía férrea del Cauca

#### I

En 1878, el estado del Cauca contaba con un área aproximada de 4.143.342 millas cuadradas, de las cuales 37.496 eran terrenos del Estado. Era uno de los estados más grandes del país, lindaba con Panamá al noroeste, con el Caribe al norte y con los estados de Bolívar, Antioquia, Tolima y Cundinamarca al este.<sup>274</sup> Al igual que Antioquia, las cordilleras Central y Occidental atraviesan el Cauca, formando todo tipo de accidentes geográficos: altas planicies, volcanes, ríos, cuencas y valles. El Valle del Cauca era tan extenso que simplemente era conocido como “el Valle” y sus tierras eran consideradas como unas de las más ricas de la nación, especialmente entre las regiones centrales.<sup>275</sup>

---

274 Cisneros, *Ferrocarril del Cauca: informe sobre el proyecto para la construcción de un Ferrocarril desde la bahía de Buenaventura sobre el océano Pacífico y el río Cauca*. (Nueva York: D. Van Nostrand, 1878), p. 11; ver también: Clímaco Calderón y Edward E. Brotton, *Colombia 1893* (Washington, D. C.: Departamento del Estado, 1893), p. 30.

275 Raymond E. Crist, *El Valle del Cauca: tenencia y uso de la tierra colombiana*.



Las redes fluviales del antiguo Cauca eran extensas: los ríos Baudó, San Juan, Dagua, Mica y Patía siguen desembocando en el océano Pacífico. Por su parte, el río Atrato, en la cordillera Occidental, primero corre hacia el oeste y luego hacia el norte hasta alcanzar el golfo de Urabá. Mientras que el oriente caucano está bañado por los afluentes del río Amazonas y el río Cauca, en la cordillera Occidental, fluye en dirección noroeste y cruza la región más poblada del estado. En la década de 1870, aproximadamente 450 millas de las 620 millas de longitud del río Cauca eran navegables.<sup>276</sup>

En la mayor parte del sur del estado, el clima era fresco y saludable. Más al norte, cerca de Popayán, se daban una gran variedad de climas, que iban desde el frío de las montañas hasta las temperaturas tropicales de la costa; el clima más agradable era en el valle del río Cauca, aunque algo caliente, pero bendecido por la brisa fresca del río y de la región de Buenaventura, cálida, lluviosa y húmeda.<sup>277</sup>

Las llanuras costeras bajas del Estado son de clima tropical húmedo. A diferencia de Antioquia, Cauca tenía suelos muy ricos para la agricultura, esencialmente en el valle, situado entre las cordilleras Occidental y Central. El Valle del Cauca es considerado como *uno de los puntos de jardines reales del mundo*.<sup>278</sup> Los ricos suelos no solo eran buenos para la agricultura, sino que también lo eran para las pasturas. Gozaba de una gran y reconocida riqueza mineral, proveniente de las arenas fluviales por el rodamiento del oro, así como de las numerosas vetas de plata, platino, cobre, hierro, carbón, sal,

---

(Gainesville: Imprenta de la Universidad de Florida, 1951), pp. 65-87.

276 Cisneros, *Ferrocarril del Cauca: informe sobre el proyecto para la construcción de un Ferrocarril desde la bahía de Buenaventura sobre el océano Pacífico y el río Cauca*, p. 15.

277 Tomás Cipriano de Mosquera, *Compendio de geografía general, política, física y especial de los Estados Unidos de Colombia*. (Londres, Imprenta Inglesa y Extranjera de H. C. Panzer, 1866), pp. 264-268; ver también: Calderón y Britton, *Colombia 1893*, pp. 31-33.

278 Phanor James Eder, *Colombia* (New York, Charles Scribner's Sons, 1913), p. 204.

tiza, pizarra, amatistas y manantiales de agua mineral que se han encontrado dispersas en todo el territorio.<sup>279</sup> El general y presidente Tomás Cipriano de Mosquera, varias veces como geógrafo aficionado describió el Valle del Cauca en las siguientes palabras:

*No hay tierra en la República más fértil que la del Valle del Cauca, donde la caña de azúcar tiene una duración de ochenta años en el mismo suelo, sin necesidad de cultivo y donde el maíz se produce de 100 a 300 para una semilla. Este territorio, al mismo tiempo que es excelente para la agricultura tropical, produce grano en sus montañas y abundan las minas de oro, plata, cobre, hierro y carbón; el ganado y los caballos están bien mantenidos, pastan en sus hermosas llanuras. Como también las cabras y ovejas sobre los montes.*<sup>280</sup>

La población del Cauca en 1869 se estimó en 435.078 habitantes, la mayor parte concentrada en las regiones del centro y sur del territorio. Entre las ciudades contemporáneas más pobladas estaban Popayán, capital del Estado, con 8.485 habitantes; Ipiales con 10.058; Buga con 10.090; Pasto con 11.049; Palmira con 12.390 y Cali con 12.743 habitantes.<sup>281</sup>

El Valle del Cauca, tras la conquista de Perú, en 1536, fue visitado por primera vez por los españoles Francisco Pizarro y Sebastián de Belalcázar, quienes exploraron la región y fundaron

279 Robert C. West, *La minería colonial en Colombia* (Baton Rouge: Imprenta de la Universidad Estatal de Louisiana, 1952), p. 113; ver también: Restrepo, "Antioquia y Cauca", *El Montañés*, (Medellín), I, N.º 5 (enero, 1898), p. 222; *Exposición caucana para 1896* (Popayán: Imprenta del Departamento, 1895), pp. 5-7; y *Cónsul de Estados Unidos James Eder al secretario de Estado William H. Seward*, 24 de octubre, 1868, *Informe N.º 3*, Despacho Consular - Buenaventura.

280 Cisneros, *Ferrocarril del Cauca: informe sobre el proyecto para la construcción de un ferrocarril desde la bahía de Buenaventura sobre el océano Pacífico y el río Cauca*, p. 37.

281 *Itinerario general de distancias y poblaciones de la República de Colombia* (Bogotá: Imprenta Oficial, 1882), pp. 11-12.

la ciudad de Popayán. La mayoría de los colonos españoles del Cauca provenían de la provincia de Andalucía quienes, a diferencia de los antioqueños, tenían reputación de ser menos frugales y menos perseverantes en el trabajo. La sociedad payanesa hallaba sus orígenes o pretensiones aristocráticas en el Perú más que con el resto de Colombia. Las regiones del norte y medio del Cauca se caracterizaban por sus grandes haciendas, cuyos propietarios eran unas pocas familias aristocráticas de vieja data.<sup>282</sup>

Durante la Colonia, la economía del Cauca se basó en el sistema de haciendas y la explotación minera, principalmente en la provincia de Chocó, pero también en la costa del Cauca y en Caloto, al norte de Popayán. La riqueza del Cauca fue más que suficiente para desafiar a las autoridades de Santa Fe de Bogotá y para imponer su influencia en la mayor parte de lo que hoy es Colombia. Sin embargo, a finales del siglo XVIII, se enfrentó el reto de un crecimiento y expansión de la región antioqueña; la sociedad caucana más prestante, especialmente los políticos, deseaban mantener la tutela y el liderazgo de lo que ya estaban acostumbrados, por lo que buscaron un nuevo medio para acelerar el desarrollo económico del estado.

Al igual que el resto de los colombianos, los caucanos sintieron que la construcción de las instalaciones de transporte férreo sería el factor más influyente en el desarrollo del Valle y en la explotación de sus recursos naturales.<sup>283</sup> El Cauca, en la Colonia, era un estado afortunado, estaba atravesado por

---

282 Demetrio García Vásquez, *Los hacendados de la otra banda y el cabildo de Cali* (Bogotá: Imprenta Gutiérrez, p. 1928), pp. 42-44; ver también: Antonio Olano, *Popayán en la Colonia; bosquejo histórico de Popayán en los siglos XVII y XVIII*. (Popayán, Imprenta Oficial, 1910), pp. 6-7, 46, 51-54, 147-148; y Jaime Arroyo, *Historia de la Gobernación de Popayán seguida de la cronología de los gobernadores durante la dominación española*, primera edición (Popayán: Imprenta del Departamento, 1907), pp. 1-370.

283 Luis Carlos Rico, *Ferrocarril del Norte y Ferrocarril del Cauca* (Bogotá: La Comercial, 1890), pp. 1-28; ver también: J. León Helguera, "Antecedentes sociales de la revolución de 1851 en el sur de Colombia (1848-1849)", *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, (Bogotá), N.º 5 (1970), pp. 53-63.

el Camino Real, un camino de herradura de más de 2.000 millas que iba de norte a sur y que unía a Caracas, Bogotá y Lima. El camino en su ruta por Colombia transcurría desde Pasto a Popayán, en donde se abrían dos rutas alternas para llegar a Bogotá: la primera atravesaba el Valle del Cauca hacia Cali y Buga y volvía al este hacia Cartago; seguía su curso atravesando la cordillera Central, hasta Honda, en el río Magdalena, para descender finalmente a Santa Fe de Bogotá. La segunda, en dirección este, desde Popayán cruzaba las montañas de los Andes y la parte alta del río Magdalena hasta Bogotá y después descendía en dirección noreste hacia Caracas.<sup>284</sup>

El terreno era muy accidentado, los caminos del Cauca eran considerados unos de los peores del virreinato. En el siglo XVI, un funcionario real que viaja a través de la zona comentó: *Se cree que no hay en todo el mundo caminos peores que los que hay en esta provincia.*<sup>285</sup> Aparte de la ruta que conectaba Medellín con Popayán, estaba la ruta del silencio Cali-Buenaventura, desde un punto de vista comercial, mucho más importante que la primera.

Pocos tramos de los caminos reales se mantuvieron en las dos principales vías del estado, estos podrían ser descritos como los verdaderos caminos de herradura que permitieron el tránsito por el Cauca. El camino Cali-Buenaventura fue parcialmente terminado con el fin de conectar a Buenaventura desde el interior del estado, pero el camino era necesario realizarlo por tierra y barco, por el río Dagua. En 1868, el cónsul estadounidense, James Eder, describiría este sistema de transporte como

*La comunicación con el Valle del Cauca; setenta millas desde aquí a Buenaventura, se lleva a cabo en parte por canoas*

284 Robert C. West, *La minería colonial en Colombia*, pp. 127-128; ver también: García Vásquez, *Los hacendados de la otra banda y el cabildo de Cali*, pp. 10-39.

285 West, *La minería colonial en Colombia*, p. 126.

*de tamaño muy pequeño en el río Dagua, un arroyo poco profundo que desemboca en la bahía de Buenaventura, y en parte en los lomos de mulas a través de la cordillera de la costa de los Andes occidentales.*<sup>286</sup>

Los líderes del Valle del Cauca, tanto de Popayán como de Cali, sintieron que las carreteras de la región eran insuficientes para lograr el potencial crecimiento económico que generaría la exportación, por lo que consideraron a los nuevos medios de transporte como un requisito para la prosperidad comercial.

La búsqueda para poner fin al estado de aislamiento se remonta hasta los inicios coloniales.<sup>287</sup> En 1564, el entonces gobernador de Popayán, Francisco Mosquera de Figueroa, emitió una resolución para iniciar la creación de un camino que uniera a Cali con el océano Pacífico; pasaron dieciocho años antes de que se comenzara su construcción. El camino se terminó junto con otros caminos de herradura para el tránsito a pie del comercio entre el oeste de Nueva Granada y la Gobernación de Popayán, como se le conocía entonces, y el Pacífico.<sup>288</sup> A principios del siglo XIX, el sabio nacido en Popayán, Francisco José de Caldas,<sup>289</sup> diría que la ruta Cali-Buenaventura era la peor de la Nueva Granada y de la Gobernación de Popayán, afirmó que *con pocas excepciones, ni siquiera los caballos podían cruzarlo y debía ser transportado en las espaldas de los hombres.*<sup>290</sup>

Desde la época colonial hasta los primeros días de la independencia, se hicieron numerosos esfuerzos, incluido los del

---

286 De James Eder cónsul de Estados Unidos para el secretario de Estado William H. Seward.

287 Crist, *El Valle del Cauca, tenencia y uso de la tierra en Colombia*, pp. 13-14.

288 Rufino Gutiérrez, *Datos sobre la historia del Ferrocarril del Pacífico* (Bogotá: Arboleda y Valencia, 1919), p. 3.

289 Francisco José de Caldas (1768-1816) fue un astrónomo, geógrafo, botánico y un patriota.

290 Alfredo Ortega Díaz, *Historia de los ferrocarriles de Colombia*, Biblioteca de Historia Nacional, volumen XLVII, I Parte, (Bogotá, Imprenta Nacional, 1932), p. 452.

libertador Simón Bolívar, para abrir una nueva vía Cali-Buenaventura, pero por desgracia siguió siendo un proyecto más. No fue sino hasta la primera administración de Mosquera que algo tangible se llevó a cabo. En 1846, a petición del presidente Mosquera, el Congreso nacional aprobó la construcción de un camino que atravesara el Cauca y conectara la capital del país con Buenaventura. Las exploraciones y los estudios fueron realizados por el ingeniero polaco Estanislao Zawadsky, a quien le tomó dos años terminarlos; sin embargo, de nuevo el proyecto se quedó solo en los planos.<sup>291</sup>

En abril 12 de 1854, Mosquera, como ciudadano particular, obtuvo el privilegio de construir y operar el camino Cali-Buenaventura. La construcción se inició sobre la base de los estudios realizados por Zawadsky que contemplaban un camino desde Cali hasta el río Dagua, a fin de tomar ventaja de su sección navegable. Sin embargo, la obra sufrió numerosos retrasos por insuficiencia de fondos y falta de mano de obra, debido en parte al incumplimiento financiero del Estado y por las luchas políticas nacionales.<sup>292</sup> Fue hasta enero de 1873 que el camino conectó a Cali con Córdoba, 15 kilómetros al este de Buenaventura, aunque el camino era mejor que los caminos de herradura por los cuales transitaba la población. Había costado alrededor de 1.000.000 de pesos.<sup>293</sup>

El retraso y la frustración, sumados al entusiasmo nacional de los ferrocarriles, obligaron a los líderes caucanos a defender

---

291 Helguera, *La primera administración Mosquera en la Nueva Granada, 1845-1849* (disertación doctoral inédita, Universidad de Carolina del Norte, 1958), pp. 466-467.

292 *Informe del secretario de Hacienda a la Legislatura de 1869* (Popayán: Imprenta del Colegio Mayor, 1869), pp. 41-51; véase también: *Informe del secretario de Hacienda a la legislatura del estado en sus sesiones ordinarias de 1871* (Popayán: Imprenta del Estado, 1871), pp. 19-20, 26-31.

293 "Reflexiones sobre el Ferrocarril del Cauca", *La Industria*, (Bogotá), 3 de mayo, 1833, p. 99; ver también: *Camino de Buenaventura: informes* (Cali: Imprenta de E. Palacios, 1871), pp. 1-32; y *Estado soberano del Cauca: informe del secretario de Estado a la legislatura de 1875* (Popayán: Imprenta del Estado, 1875), pp. 56-58.

la construcción de un ferrocarril que fuera desde Cali hasta el Pacífico. En 1863 trataron de persuadir al Gobierno nacional para llevar a cabo su construcción. En la Convención de Rio-negro, la delegación del Cauca, consciente de que la nueva Constitución imponía limitaciones sobre la participación nacional en el desarrollo de los medios de transporte locales, mantuvo la tesis de que era casi absurdo que el ferrocarril pudiera unir al Pacífico con el Atlántico.<sup>294</sup> El intelectual colombiano Miguel Samper, partidario de esta tesis, comentó:

*La ficción ayudó al Cauca en sus esfuerzos por construir el ferrocarril interoceánico entre la bahía de Buenaventura y Riohacha, a través de trescientas leguas de tres o cuatro cadenas montañosas de valles profundos y altas cumbres. Así, el viajero que quería ir desde el océano Atlántico hasta el océano Pacífico podría elegir entre tomar el tren en Riohacha en el camino a Buenaventura o tomarlo en Colón, para llegar a la Ciudad de Panamá —en el Pacífico— en cuatro horas.*<sup>295</sup>

Desde 1863 hasta el momento en que Cisneros emprendió el contrato para la construcción del Ferrocarril del Cauca, se realizaron numerosos esfuerzos para su construcción, debido en gran parte al entusiasmo del general Mosquera y por su lugarteniente y protegido, el general Julián Trujillo. Contratos, préstamos, estudios y proyectos fueron efectuados por empresas e ingenieros británicos y estadounidenses, pero no hubo ni un solo rastro de su construcción hasta que el empresario cubano se hizo cargo.<sup>296</sup>

El descontento por la elección del radical liberal Aquileo Parra como presidente de la República, inició en el Tolima y Antio-

---

294 *Mensaje del presidente del estado soberano del Cauca a la legislatura de 1873* (Popayán: Imprenta del Estado, 1873), p. 13.

295 Miguel Samper, *Escritos político-económicos*, 4 vol., II (Bogotá: Editorial Cromos, 1925-1927), p. 232.

296 *Mensaje del presidente del estado soberano del cauca dirigido a la legislatura de 1877* (Popayán: Imprenta del Estado, 1877), pp. 57-58.

quía la revolución del conservadurismo (1876-1877) contra el Gobierno nacional. La amenaza de la revolución conservadora provocó que todas las facciones del Partido Liberal olvidaran momentáneamente sus diferencias y se unieran en un esfuerzo común para sofocar el levantamiento.<sup>297</sup>

La subyugación de Antioquia por las fuerzas nacionales puso al general Trujillo en el cargo de jefe civil y militar del Estado (junio-diciembre de 1877). El general, que se inclinaba por una política generosa y conciliadora hacia los vencidos,<sup>298</sup> persuadió, junto con Cisneros, al gobierno de Antioquia para que invirtiera 200.000 pesos en el proyecto del Ferrocarril del Cauca. Pareciera que esta acción fuera un acto de benevolencia de Trujillo hacia los derrotados;<sup>299</sup> por otra parte, el general convenció al empresario cubano de llevar a cabo el proyecto ferroviario del Cauca, pues el cubano no estaba interesado en realizarlo y además el Cauca ya había firmado un contrato con el ingeniero estadounidense Benjamín Smith.

Cisneros había demostrado de manera espectacular a las élites gobernantes colombianas, que los ferrocarriles de vía estrecha se podrían construir, a pesar de la precaria situación del erario nacional. Había demostrado cómo unos exiliados cubanos, por medio de un sistema por acciones, habían obtenido éxito allí donde norteamericanos, europeos y empresarios colombianos habían fracasado. Este éxito de connotaciones

---

297 Francisco Duque Betancur, *Historia del departamento de Antioquia* (Medellín: Imprenta Departamental, 1967), pp. 823-833; ver también: "El general Julián Trujillo", *Registro Oficial* (Medellín), 17 de enero, 1878, p. 375.

298 *Ibid.*, p. 833.

299 En el Archivo personal de Salvador Camacho Roldán hay una gran cantidad de telegramas y cartas para varios funcionarios oficiales del gobierno antioqueño según las cuales Cisneros por su honorabilidad era favorable para la paz establecida por el Gobierno nacional y por el general Trujillo. Ver: Carta de Baltazar Botero Uribe para Marcelino Vélez, Medellín, 3 de marzo de 1877; ver también: telegrama de Silverio Arango P. para Francisco J. Cisneros, Medellín, 12 de marzo de 1877; telegrama de Marcelino Vélez para Francisco J. Cisneros, Medellín, 14 de marzo de 1877; y telegrama de Marcelino Vélez para Francisco J. Cisneros, 15 de marzo de 1877, en *Archivo de Salvador Camacho Roldán*, Bogotá.



históricas resultó muy beneficioso para Cisneros, pues gozó del apoyo de las empresas comerciales más poderosas del país, que curiosamente eran de propiedad familiar de intelectuales y estadistas liberales como Aníbal Galindo,<sup>300</sup> Salvador Camacho Roldán, Luis Lleras y los hermanos Felipe y Dámaso Zapata, quienes posteriormente se convertirían en sus copartidarios intelectuales, socios y empleados.

Cisneros afirmó públicamente que el general Trujillo prácticamente lo había obligado a aceptar el contrato del Cauca, a cambio de la continuación de los subsidios federales para el proyecto del Ferrocarril de Antioquia;<sup>301</sup> pero, el ambicioso cubano había estado observando muy de cerca y con gran interés las primeras luchas del Cauca para construir su primer tren,<sup>302</sup> los esfuerzos previos habían obtenido resultados fallidos dadas las rivalidades políticas locales, la falta de fondos y la carencia de elementos tecnológicos necesarios. La alianza Cisneros-Trujillo y el apoyo financiero antioqueño sintetizan las frustraciones del Cauca. El empresario demostró a la nación que el desarrollo económico del Cauca y de Antioquia estaba unido geográficamente entre sí; por lo que, sin duda alguna, las élites dirigentes de Antioquia sabían que el transporte ferroviario en el oeste de Colombia, con el tiempo, tendría que estar integrado con el propósito de generar los máximos beneficios.

---

300 El influyente Aníbal Galindo fue empleado de Cisneros en 1875. Su legado es uno de los más destacados por Cisneros como empresario colombiano. Ver: *Diario de la Compañía Western Railroad*, p. 9. (Jardín Zoológico - Museo de Santa Fe, Medellín); ver también: "Secretario de Hacienda", *Diario Oficial* (Bogotá), 31 de agosto de 1883, pp. 12329-12331.

301 Cisneros, "Ferrocarril del Cauca", *La Industria* (Bogotá), 16 de mayo de 1889, pp. 89-92.

302 "Ferrocarriles: Antioquia, Cauca, Girardot y La Dorada", *La Industria* (Bogotá), 19 de julio de 1884, p. 516; ver también: "Carta del ingeniero Francisco Javier Cisneros", *Documentos Fascimilares de la Vida Colombiana* (Bogotá: Seguros Colombia, S. A. y el Banco de la Construcción y Desarrollo, 1966), p. 29.

Desde el comienzo de su carrera en Colombia, Cisneros se había mezclado con los grupos políticos y económicos más importantes de la nación. La revuelta antioqueña de 1876-1877 amenazó con el fracaso rotundo de los ambiciosos planes de Cisneros; llevarlos a buen término exigía de la estabilidad política y económica de la nación. Por iniciativa propia, a fin de lograr la reconciliación entre Trujillo y Antioquia, Cisneros ofreció sus servicios mediadores e incluso los de la misión británica.<sup>303</sup> Desde el comienzo, Cisneros se apresuró en reconocer la carrera política prometedora del general Trujillo e hizo grandes esfuerzos para ganar su atención.<sup>304</sup> En marzo de 1877 predijo el futuro de Trujillo: *Puedo estar equivocado, pero creo en la buena voluntad del señor Trujillo, él es el representante en jefe del Ejecutivo nacional de las Fuerzas Armadas y, probablemente, el candidato para el próximo periodo presidencial.*<sup>305</sup>

Con esta declaración, Cisneros se benefició de la relación. Recibió contratos, subsidios gubernamentales, trabajadores del ejército y apoyo político. Cisneros permanecería como uno de los aliados más influyentes y más cercanos hasta la muerte del general en julio de 1883.<sup>306</sup>

En enero de 1878, Cisneros y su secretario, Rafael Merchán, acompañaron al general en su viaje de regreso al Cauca, donde fue informado por el presidente del estado caucano,

303 *Carta de Francisco J. Cisneros para Silverio Arango*, Medellín, 6 de marzo de 1877; ver también: *Carta de Francisco J. Cisneros para Marcelino Vélez*, Medellín, 15 de marzo de 1877, en *Archivo de Salvador Camacho Roldán*.

304 *Carta de Francisco J. Cisneros para Julián Trujillo*, Cartago, Cauca, 16 de agosto de 1878; ver también: *Carta de Francisco J. Cisneros para Julián Trujillo*, Cali, 22 de agosto de 1878; y *Carta de Francisco J. Cisneros para Julián Trujillo*, Honda, 11 de octubre de 1878. Estas cartas se encuentran en *Cartas del general Trujillo* del Archivo Nacional, Bogotá, Colombia.

305 *Carta de Francisco J. Cisneros para Marcelino Vélez*, Medellín, 15 de marzo de 1877, en *Archivo de Salvador Camacho Roldán*.

306 "Ferrocarril de Buenaventura", *El Conservador* (Bogotá), 6 de enero de 1882, p. 226; ver también: *Carta de Francisco J. Cisneros para Carlos Sáenz*, Nueva York, 30 de octubre de 1881, en *Colección Miscelánea de Cisneros*, ACCH, B.

Modesto Garcés (1877-1819),<sup>307</sup> que el contrato para construir el ferrocarril ya había sido firmado con el empresario estadounidense Benjamín Smith. Cisneros ofreció públicamente retirarse del proyecto, pero la aristocracia del estado caucano, empresarios y políticos fueron convencidos por el mismo Trujillo de que el cubano era la mejor opción. Fiestas, bailes y banquetes se ofrecieron a los distinguidos visitantes, exaltando el papel de Cisneros y Merchán en la lucha independentista cubana.<sup>308</sup> A pesar de todo este apoyo, Cisneros que estaba molesto declaró: *La opinión pública se pronunció en contra de la negociación del contrato firmado con Smith y pone en duda su continuación.*<sup>309</sup>

Finalizadas las celebraciones, se firmó un contrato entre Cisneros y Trujillo, como representante del Gobierno nacional, el 2 de febrero de 1878 en Cali. Solo unos pocos días después, el empresario cubano fue a Bogotá para abogar personalmente por la aprobación por parte de los miembros del Congreso.<sup>310</sup> La aprobación se dio tres meses después; en ningún otro proyecto de modernización del transporte se habían debatido con tanta intensidad las alternativas y los costos de las carreteras y los ferrocarriles. Finalmente, las restricciones se levantaron y se dio vía libre a la circulación del caballo de hierro.

En un esfuerzo por obtener el respaldo entre los círculos políticos liberales caucanos, Cisneros designó a Modesto Gar-

---

307 Modesto Garcés (1846-1906) fue un ingeniero, un liberal, funcionario público, escritor y diplomático. Ver: Gustavo Arboleda, *Diccionario biográfico y genealógico del antiguo departamento del Cauca*, segunda edición, segunda impresión (Bogotá: Librería Horizontes, 1962), pp. 177-178.

308 "Anuncios varios", *La Voz Juvenil*, (Cali), 17 de enero de 1878, p. 8; ver también: James H. Neal, *La era pacífica llega a Colombia: la construcción de la ruta Cali-Buenaventura, 1854-1882* (disertación doctoral inédita, Universidad de Vanderbilt, 1971), p. 200.

309 Cisneros, "Ferrocarril del Cauca", *La Industria* (Bogotá), 16 de mayo de 1889, p. 90.

310 Carta de Aníbal Galindo para Rafael M. Merchán, Bogotá, 9 de julio de 1898, en *A la memoria de Francisco Javier Cisneros 1836 a 1898*, edición de Merchán (Bogotá: Imprenta de La Luz, 1900), pp. 22-24; ver también: "Anuncios: el ferrocarril", *La Voz Juvenil* (Cali), 14 de febrero de 1878, p. 24.

cés<sup>311</sup> y a Belisario Zamorano,<sup>312</sup> dos de las principales figuras políticas locales, como ejecutivos de sus empresas; por otra parte, con el apoyo de Trujillo, el empresario tuvo una ventaja decisiva para enfrentar a sus potenciales competidores. Es evidente que la participación de Cisneros en la política colombiana había generado dividendos. A pesar de su protagonismo en el entorno político, se las arregló para proyectar una imagen imparcial de sí mismo. El profesor James H. Neal sobre la estrategia de Cisneros comentaría:

*Trujillo destacó no solo las habilidades del cubano como un ingeniero y gerente, sino también su facilidad extraordinaria para involucrarse; y sin embargo conserva la apariencia de neutralidad en las luchas políticas existentes, un talento indispensable para el éxito de los extranjeros en el oeste de Colombia.*<sup>313</sup>

## II

De acuerdo con los términos del contrato, Cisneros debe asumir la responsabilidad de construir aproximadamente 138 kilómetros de línea férrea estrecha desde Buenaventura hasta la orilla occidental del río Cauca. El contrato también permitió al empresario estudiar la viabilidad de la construcción de un ferrocarril que fuera desde el río Cauca hasta Cali que, a diferencia del proyecto de Antioquia, preveía una mayor participación económica por parte del Gobierno nacional. El Ferrocarril del Cauca tenía un costo mínimo de 6.000.000 de pesos y el Gobierno central debía contribuir con el 50

---

311 Carta de Francisco J. Cisneros para Carlos Sáenz, Barranquilla, 22 de diciembre de 1881, en *Colección Miscelánea de Cisneros*, ACCH, B.

312 James H. Neal, *La era pacífica llega a Colombia: la construcción de la ruta Cali-Buenaventura*, p. 213.

313 *Ibid.*, p. 196.

% del total, aportando 2.000 pesos mensuales hasta que se completara el ferrocarril, además de dar a Cisneros 200.000 hectáreas de tierras al lado de la vía férrea. Con la experiencia adquirida en Antioquia durante la guerra civil de 1876-1877 aún fresca en su memoria, pidió y obtuvo la condición de que los trabajadores del ferrocarril quedaran exentos del servicio militar.<sup>314</sup>

El empresario también se ofreció a desarrollar una serie de proyectos, que involucraban la construcción de un ferrocarril que circulara desde Medellín hasta Popayán; el proyecto se llevaría a cabo, una vez el Ferrocarril del Cauca alcanzara el río Cauca y se construiría con fondos propios de la concesión; a cambio, el Estado tendría que dar a Cisneros 2.000.000 de hectáreas de tierras públicas a lo largo del proyecto. Cisneros también obtuvo el derecho para operar una compañía de barcos de vapor a lo largo del río Cauca, cuando el ferrocarril alcanzara este punto.<sup>315</sup> Otras de las disposiciones del contrato sugerían que:

- a. El ferrocarril debía ser concluido dentro de los seis años después de su inicio.
- b. Antioquia invertiría 200.000 pesos en el proyecto.
- c. El concesionario se encargaría de operar el ferrocarril y las instalaciones anexas durante sesenta años; sin embargo, el Estado tendría el privilegio de comprar el ferrocarril veinte años después de su culminación.
- d. El Gobierno nacional transferiría los compartimientos en la vía Cali-Buenaventura.
- e. Los gobiernos nacional y estatal, junto con Antioquia y Cisneros, recibirían los beneficios de la vía férrea en proporción al número de acciones.<sup>316</sup>

314 Cisneros (ed.), *Leyes y contratos relativos a las empresas de obras públicas* (Bogotá: Imprenta de La Luz, 1882), p. 22.

315 *Ibid.*, pp. 13, 23-25.

316 Cisneros, *Contrato entre Colombia y Francisco Cisneros para la construcción*

## III

En este proyecto Cisneros recibió financiación extranjera, especialmente de Inglaterra; los mayores inversionistas fueron Benson & Company, y Scholes & Brothers de Londres.<sup>317</sup> Al igual que Antioquia, el estado del Cauca realizó esfuerzos para contar con un mayor financiamiento del capital cubano. El empresario continuó recibiendo el apoyo financiero de su compatriota Luis del Monte y Compañía, quien sufrió uno de los golpes más devastadores en el cultivo de azúcar a gran escala y la inversión del ferrocarril, cuando su exsocio político, el conde de Pozos Dulces murió a finales de 1877. Los barones del azúcar cubanos, Pozos Dulces y Miguel Aldana, terminaron asociándose con empresarios colombianos que trataban de desarrollar plantaciones de azúcar en tierras adyacentes a la ruta ferroviaria.<sup>318</sup>

Aunque Cisneros tuvo éxito en la obtención del capital cubano, se apoyó financieramente en las casas comerciales más acreditadas y prestigiosas de Colombia; varias empresas colombianas fueron incorporadas en Nueva York, Londres y París, entre las cuales figuran Camacho Roldán y Tamayo; Miguel Camacho Roldán; José M. y E. Cortés, Eugenio González Benito; Diego de Castro; y Reyes y Hermanos.<sup>319</sup> Estas empresas no solo colaboraron aceptando pagarés de Cisneros sino que también actuaron como proveedores de materiales y equipos

---

*del ferrocarril entre Buenaventura y el río Cauca* (Nueva York: D. Van Nostrand, 1878), pp. 2-31.

317 "El Ferrocarril del Cauca y el señor Miguel Guerrero", *La Industria*, (Bogotá), 31 de mayo de 1884, p. 488; ver también: Carta de Francisco J. Cisneros para Salvador Camacho Roldán, Cali, 22 de agosto de 1878, en *Archivo de Salvador Camacho Roldán*.

318 Carta de Francisco J. Cisneros para Salvador Camacho Roldán, Buenaventura, 16 de septiembre de 1878, en *Archivo de Salvador Camacho Roldán*.

319 Dámaso Zapata, "Ferrocarril del Cauca", *La Industria* (Bogotá), 17 de diciembre de 1883, p. 297; y Carta de Francisco J. Cisneros para Salvador Camacho Roldán, Cali, 10 de septiembre de 1878, en *Archivo de Salvador Camacho Roldán*.

ferroviarios, lo que las llevó a ganar un nuevo impulso en sus transacciones comerciales.

Cisneros se vio obligado a depender más de las contribuciones financieras de los gobiernos caucanos y antioqueños que del capital privado. El Gobierno central, en un esfuerzo por cumplir con sus compromisos, decidió que el 50 % de los ingresos por recaudo en Tumaco, Buenaventura y cualquier otra aduana del Cauca, serían asignados al proyecto ferroviario. Para ello decretó que los peajes recaudados desde el camino de herradura Cali-Buenaventura serían utilizados para cumplir con las obligaciones que tenía el Cauca con Cisneros. A diferencia del proyecto de Antioquia, solo el Gobierno nacional podía emitir bonos estatales, que podían ser cambiados a medida que maduraba el proyecto; también se le autorizó al empresario a vender dichos valores libremente en todo el país y en el extranjero, siempre y cuando no se realizara con gobiernos extranjeros.<sup>320</sup>

Pero los ingresos de los recaudos en las aduanas de Tumaco y Buenaventura y el camino de herradura Cali-Buenaventura resultaron insuficientes para proporcionar los subsidios prometidos a Cisneros. Desde el principio la situación se complicó por los continuos retrasos en los subsidios estatales y por la falta de voluntad de Antioquia en suministrar las contribuciones prometidas, por las disputas políticas entre los dos estados vecinos. Esta situación llevó al empresario a hacer numerosas apelaciones: ¿Cómo pedir al Congreso nacional utilizar su influencia para persuadir al Cauca y Antioquia a cumplir con sus compromisos? En 1880, el Gobierno central llegó al rescate de Cisneros con fondos nacionales para asumir los pagos de ambos estados; a cambio, la administración central debería ser la garante de los títulos de sus acciones del Ferrocarril del Cauca.<sup>321</sup>

---

320 Cisneros, *Leyes y contratos relativos a las empresas de obras públicas*, p. 20.

321 *Ibid.*, p. 46.

Cisneros en un llamado a las autoridades antioqueñas señaló que el Ferrocarril del Cauca estaba conectado directamente con el desarrollo de la agricultura de *la montaña*;<sup>322</sup> los antioqueños estuvieron de acuerdo y cumplieron con los compromisos adquiridos.<sup>323</sup> A pesar de ello, Cisneros continuó con problemas financieros. Los capitalistas extranjeros, conscientes de las dificultades económicas del proyecto, se tornaron más reacios a arriesgar sus fondos en la empresa, era aún más desalentador para los inversionistas el hecho de que las élites caucanas no estaban interesadas en apoyar decididamente el ferrocarril. Debe recordarse que, desde un comienzo, el proyecto había sido objeto de controversia frente a la alternativa de la construcción de carreteras.<sup>324</sup>

Aunque Cisneros obtuvo cierto grado de apoyo de Antioquia e incluso del Gobierno nacional, no logró obtener recursos por parte del estado caucano. En un esfuerzo por resolver el problema financiero, el empresario consiguió del Estado, en enero de 1882, el derecho a recaudar impuestos sobre la sal que se consumía en el Cauca. El acuerdo tendría una duración de por lo menos cuatro años, siempre y cuando el 30 % de las utilidades netas se emplearan para pagar la deuda que tenía el Cauca con Cisneros. El 60 % restante debía ser entregado al Estado.<sup>325</sup>

Las respuestas del Gobierno nacional y los estados caucano y antioqueño a las demandas de Cisneros fueron definitivas para continuar con la construcción del ferrocarril. Con las nuevas garantías, el empresario le dio un nuevo impulso al proyec-

322 Carta de Francisco J. Cisneros para el secretario de Hacienda, Medellín, 29 de agosto de 1879, en *Ferrocarril de Antioquia: 1879-1889*, p. 2, volúmenes MMCNXXXI.

323 Cisneros, *Ferrocarriles* (Bogotá: sin editar, 1883), p. 18.

324 Informe del secretario de Estado a la legislatura del Estado en sus sesiones ordinarias de 1881 (Popayán: Imprenta del Estado, 1881), pp. 28-29, ix, x.

325 Cisneros, *Leyes y contratos relativos a las empresas de obras públicas*, p. 54; ver también: "Ferrocarril del Cauca: importación de sal", *La Industria* (Bogotá), 11 de agosto de 1884, p. 582; e "Informe: Ferrocarril del Cauca", *Diario Oficial* (Bogotá), 4 de abril de 1882, p. 10317.



to y aumentó el ritmo de su construcción. Para junio de 1882, se pusieron al servicio los primeros 20 kilómetros de ferrocarril Córdoba-Buenaventura. Fue la primera vez en la historia del Cauca que se conectaron por una ruta terrestre, el océano Pacífico y Cali.<sup>326</sup>

## IV

Cisneros fue más pionero que empresario, no solo dio inicio a la construcción del Ferrocarril del Cauca sino que él mismo participó en su diseño;<sup>327</sup> la mayor parte de los trabajos de construcción y de dirección fueron realizados por los norteamericanos Denning Thayer, John B. Dougherty, el antioqueño Clímaco Villa y otros ingenieros que habrían participado en el proyecto de Antioquia. Dentro de los asistentes de Cisneros, había un numeroso grupo de jóvenes antioqueños que se habían formado trabajando en el Ferrocarril de Antioquia;<sup>328</sup> razón por la cual se puede considerar la primera empresa colombiana de Cisneros como campo de entrenamiento de sus posteriores emprendimientos. Con asistentes bien formados, Cisneros tenía mayor oportunidad de participar en otros proyectos empresariales. Después de 1877, la mayor parte de su tiempo la invertía visitando e inspeccionando sus proyectos y viajando a Estados Unidos y Europa en búsqueda de fondos de financiación.<sup>329</sup>

326 "Las empresas del señor Cisneros", *La Industria* (Bogotá), 20 de septiembre de 1883, p. 227.

327 Diferencias en el paso a nivel de Antioquia, Cisneros se niega a ofrecer sus servicios como ingeniero en este nuevo proyecto. Ver: "El Ferrocarril del Cauca", *El Conservador* (Bogotá), 21 de noviembre de 1882, p. 726.

328 "Muelle de Buenaventura", *La Industria* (Bogotá), 10 de mayo de 1883, p. 30; ver también: *Informe del secretario de Hacienda a la legislatura del Estado en sus sesiones ordinarias de 1881*, p. xi-xii.

329 "Gacetilla: el señor Cisneros", *La Industria* (Bogotá), 1 de marzo de 1883, p. 30; ver también: "Telegramas importantes", *El Zipa* (Bogotá), 19 de febrero de 1880, pp. 451-456; y "Ferrocarril del Cauca", *El Ferrocarril* (Cali), 2 de mayo

La misma estructura creada para suplir los requerimientos del Ferrocarril de Antioquia fue empleada y ampliada en proyecto del Cauca, en donde muchos de los antiguos ingenieros de Cisneros: contratistas caucanos y antioqueños, y trabajadores nacionales y extranjeros, permitieron la consolidación de la compañía Cisneros-Anzoátegui como la mayor proveedora de los suministros necesarios en el nuevo proyecto. La fuerte estructura administrativa de la corporación internacional permitía movilizar trabajadores, técnicos y materia prima a los diferentes proyectos y empresas de Cisneros, al igual que cubrir un amplio territorio.

Cisneros también fundó La Raya, una tienda que seguía el sonido de silbato del tren y la parada del barco de vapor. Con el tiempo, La Raya se convirtió en la filial interna (de Colombia) de las empresas exportadoras fundadas en Nueva York, que importaban insumos desde Londres y París, y a su vez era exportadora de minerales y productos tropicales.

Para 1870, Buenaventura era un pueblo de 3.991 habitantes; a diferencia de Puerto Berrío en donde todo tenía que ser creado de la nada, este puerto fue descrito dos años antes por el cónsul estadounidense James Eder:

*Buenaventura es la única salida para esta parte del país: Cauca por su aislamiento, Buenaventura en sí no se merece otra cosa que ser mencionada como un lugar que no produce nada, es simplemente una colección de construcciones miserables, sin embargo, su puerto es necesario. Está localizado a unas 300 millas al sur de Panamá, 3 '48' de latitud norte, llueve con mucha frecuencia, tiene una temperatura media de 86 °F.<sup>330</sup>*

---

de 1879, p. 229.

330 Del cónsul de los Estados Unidos James Eder para el secretario de Estado J. C. B. Davis, 24 de octubre de 1868, *Informe N.º 3*, Despacho Consular - Buenaventura.

Cisneros tuvo suerte de construir el campamento general a las afueras del pueblo, pues este no fue alcanzado por el incendio que acabó con el pueblo el 12 de abril de 1881; del incendio tan solo se salvó el complejo ferroviario.<sup>331</sup> Aunque el clima en Buenaventura no era tan insalubre como el de Puerto Berrío, además de los altos niveles de humedad, contaba con mala reputación dada su condición miserable. En 1884, la ciudad fue descrita en estos términos: *En esos campos hay que luchar más que con el clima, con las siete plagas de Egipto: mosquitos, bate, grillos, víboras, muchas veces se encuentran en las camas, pero además con las tempestades y las fiebres...*<sup>332</sup>

A pesar de haber construido un hospital y contratado al mejor personal disponible, Cisneros se vio obligado a enfrentar grandes dificultades en el proceso de contratación de los trabajadores, quienes por las pésimas condiciones ambientales constantemente se veían obligados a suspender labores y otros desertaban; en consecuencia, el ritmo de la construcción era lento pues era casi imposible mantener una fuerza de trabajo permanente y confiable. Como ya lo hubiera hecho en Antioquia, Cisneros trató de importar personal desde California, pero se encontró con la oposición de las autoridades locales.<sup>333</sup> La situación llegó a ser tan desesperante que tuvo que acudir al Gobierno en busca de ayuda que le permitiera suplir el personal requerido.

A partir de septiembre de 1881 hasta que el empresario rescindió su contrato, obtuvo del Gobierno ochenta y dos soldados y un cuerpo de ingenieros del ejército. Los trabajadores oficiales recibían 30 % de bonificación por encima de su salario regular, mientras que para los trabajadores rasos la bonificación era del 50 %. No obstante, los miembros del ejército tenían los mismos beneficios sociales que los trabajadores regulares,

---

331 "Pueblo colombiano destruido", *The New York Times*, 26 de abril de 1881, p. 2.

332 "La prensa caucana", *La Industria* (Bogotá), 10 de mayo de 1884, p. 460.

333 Neal, *La era pacífica llega a Colombia: la construcción de la ruta Cali-Buenaventura, 1884-1882*, p. 226.

incluida la atención médica en el hospital de la compañía. El contrato en el que se concedió el uso de tropas en el proyecto ferroviario señalaba: *La compañía de ferrocarriles suministrará a cada soldado una libra diaria de carne de vaca y un pequeño vaso de ron con quinina, como medida higiénica.*<sup>334</sup>

## V

A finales de 1879 el éxito económico de Cisneros seguramente despertó celos en sus enemigos y competidores, quienes habrían capitalizado los errores conocidos en la ejecución de los proyectos del empresario. Entre los enemigos más acérrimos se destacan José Miguel Guerrero Saá y Francisco Rebolledo, dos exagentes de Benjamín Smith en Cali. Desde que el cubano había obtenido el contrato del Ferrocarril del Cauca, Guerrero Saá y Rebolledo se dedicaron a escribir panfletos en los que atacaban los desarrollos de Cisneros y difundían comentarios perjudiciales en su contra. Los exagentes de Smith encontraron su más poderoso aliado en Gaspare Mazza, un ingeniero italiano, que tenía a su cargo la construcción de varias carreteras para las minas del Cauca. Mazza, frustrado por el monopolio a gran escala que ejercía Cisneros en el desarrollo del transporte en el estado caucano, atacó la construcción de las vías estrechas de ferrocarril, diciendo que eran demasiado costosas y poco realistas frente a las necesidades potenciales de la economía de la región. En su opinión consideraba que se debía construir una carretera amplia que se lograría en un menor tiempo.<sup>335</sup>

---

334 Cisneros, *Leyes y contratos relativos a las empresas de obras públicas*, p. 247.

335 "El Ferrocarril del Cauca y el señor Gaspare Mazza", *La Industria* (Bogotá), 9 de noviembre de 1883, p. 286; ver también: "Variaciones sobre los escritos del señor Mazza", *La Industria* (Bogotá), 31 de diciembre de 1883, pp. 313-315; y "El Ferrocarril del Cauca y el señor Miguel Guerrero", *La Industria*

Mazza incluso llegó a proponer la construcción de una carretera paralela al ferrocarril, con el fin de evitar que Cisneros impusiera su visión. Junto con Guerrero Saá y Rebolledo escribieron panfletos, pagaron y publicaron cartas abiertas en la prensa contra el empresario ferroviario.<sup>336</sup> Al grupo de inconformes se sumaron detractores y enemigos de los proyectos y logros de Cisneros. Dentro de los opositores se pueden mencionar políticos influyentes, editores de periódicos y escritores.

Uno de sus más recios opositores, Rufino Gutiérrez,<sup>337</sup> se convirtió en 1883 en el editor del influyente periódico bogotano *El Conservador*. Desde sus columnas, así como desde las de otros medios impresos, se difundieron viles intrigas contra él, sus amigos y colaboradores. Se criticó el monopolio de los proyectos de transporte en toda la república. En 1882, el empresario cubano, además del contrato para construir los ferrocarriles de Cauca y Antioquia, tenía en proceso los de Girardot y La Dorada.

Por ese entonces, Cisneros era el propietario de una de las dos empresas más importantes de transporte a vapor del país, empresas que dominaban el manejo de carga, pasajeros y correo por el río Magdalena. Cisneros al estar a cargo del dragado y del restablecimiento de la navegación a vapor en la parte alta del río Magdalena, organizó dos empresas de inmigración y colonización del oeste de Colombia. Cisneros prosperó en momentos en que el Gobierno colombiano suspendió el pago de la deuda externa, pues sus deudas se pagaron con dinero en efectivo, contratos rentables, monopolios y valiosos activos del Gobierno.

---

(Bogotá), 31 de mayo de 1884, pp. 485-491.

336 Ver, por ejemplo, Gaspare Mazza, *Reflexiones sobre el Ferrocarril del Cauca* (Cali: sin editar, 1883), pp. 3-12.

337 Rufino Gutiérrez (1854-1923) un hombre de Estado, conservador, líder político, publicista y una autoridad en geografía. En 1881, Gutiérrez cuestionó la posibilidad de éxito en una de las empresas de Cisneros. Ver: "Las crisis de El Comercio" *La Industria* (Bogotá), 13 de junio de 1884, pp. 505-507.

Las relaciones del empresario eran tan influyentes que hasta su secretario Rafael Merchán llegó a tener una amistad íntima con Rafael Núñez,<sup>338</sup> y contraer nupcias en 1883 con Lucila Cortés, hija de José M. Cortés, uno de los grandes banqueros colombianos con sedes en Bogotá y Londres.

Gracias a su posición, Cisneros tenía acceso a información privilegiada entre las élites colombianas, pero esto también le acarreó críticas de empresarios e ingenieros que no gozaban de su mismo éxito. El empresario y sus colaboradores o los denominados amigos de la industria fueron acusados de soborno y de contratar a ciudadanos influyentes y a políticos con el propósito de recibir favores.<sup>339</sup> Era tan poderosa la influencia de Cisneros que en 1883 le llamaban “el cuarto poder” en el Gobierno.<sup>340</sup>

Otro grupo de críticos, nacionales y extranjeros esperaba la oportunidad de lograr la revocatoria del contrato de Cisneros, especulando sobre la concesión de tierras por parte del Estado al empresario como contrapartida de pago por la construcción del ferrocarril.<sup>341</sup>

338 Nemesio Lavié Vera, *La personalidad de Rafael María Merchán* (La Habana: Academia de Historia de Cuba, 1951), p. 29. La amistad desarrollada entre Núñez y Merchán con el liberal Cisneros, especialmente después de 1885 cuando los conservadores ganaron el poder. En 1885, Merchán escribió para Núñez la introducción de su reforma política y publicó doce copias de las poesías de Rafael Núñez como un presente especial para “el regenerador” en su sexagésimo cumpleaños.

339 Ver, entre otros, Julio Mallarino, “Ferrocarril del Cauca”, *El Conservador* (Bogotá), 18 de agosto de 1881, p. 67; ver también: “Ferrocarril de Buenaventura”, *El Conservador* (Bogotá), 10 de noviembre de 1881, p. 162; Estanislao Navia, “Ferrocarril del Cauca”, *El Conservador* (Bogotá), 24 de noviembre de 1881, p. 179; “Ferrocarril de Buenaventura”, *El Conservador* (Bogotá), 6 de enero de 1882, p. 226; “Los Ferrocarriles y El Conservador”, *El Conservador* (Bogotá), 1 de junio de 1882, p. 450; “Ferrocarril del Cauca”, *El Conservador* (Bogotá), 21 de septiembre de 1882, p. 625; “Cauca: Ferrocarril”, *El Conservador* (Bogotá), 11 de noviembre de 1882, p. 711; y “Ferrocarril del Cauca”, *El Conservador* (Bogotá), 21 de noviembre de 1882, p. 726.

340 Cisneros, *Ferrocarriles*, p. 25.

341 José María Cordovez Moure, *Reminiscencias de Santa Fe de Bogotá*, edición de Elisa Mujía (Madrid: Imprenta Aguilar, 1962), pp. 1520-1521; ver

Este nuevo grupo empresarial que desafiaba a Cisneros y a la oligarquía tradicional que había dominado la expansión agraria del Valle del Cauca, señalaba que las rebajas del ferrocarril y de las tarifas favorecían a los grandes ganaderos y exportadores de ganado. Pero con la muerte del general Trujillo, en julio de 1883, Cisneros perdió a su más poderoso defensor caucano, situación que lo hizo vulnerable a los ojos de sus críticos. El empresario tuvo que enfrentar la embestida de comentarios hostiles por parte de enemigos, políticos e ingenieros desempleados. Con el ánimo de responder a sus acusadores fundó la revista científica *La Industria* en Bogotá. En cuyo primer número, escribió:

*Ya han pasado tres años desde que me he visto obligado a defenderme constantemente de imputaciones maliciosas publicadas en diferentes lugares y periódicos del país. Si yo no hubiera defendido mi reputación, hubiera sido arruinado y mis empresas tendrían que automáticamente sucumbir... En muchos casos, estos ataques obedecieron a motivos poco nobles; en otros, fueron el resultado de la falta de conocimiento acerca de la situación y casi a la absoluta falta de la experiencia nacional en proyectos de este tipo.*<sup>342</sup>

En el Cauca Cisneros también fue culpado, como en Antioquia, de haber elegido el camino equivocado para la construcción del ferrocarril. La disputa en cuestión era el muelle del ferrocarril en Buenaventura que se había terminado en 1882, pues una vez finalizado el muelle, los grandes buques (doce pies o más) se negaban a anclar en la bahía, consideraban que no tenía la profundidad requerida. Frente a estas acusaciones, Cisneros solicitó una comisión oficial que investigara sus empresas y proyectos en el Cauca; los políticos que visitaron

---

también: "Esperanzas para el Cauca", *La Voz Nacional* (Bogotá), 14 de junio de 1884, p. 127; e "Indemnizaciones", *La Industria* (Bogotá), 11 de julio de 1884, pp. 545-546.

342 Cisneros, "El por qué de este periódico", *La Industria* (Bogotá), 15 de febrero de 1883, p. 1.

el ferrocarril y el muelle realizaron un informe favorable sobre ellos.<sup>343</sup> No obstante, continuaron circulando rumores y literatura anti-Cisneros. En mayo de 1883, mientras se encontraba en Europa por motivos de trabajo, el ministro de Hacienda y Mejoras Públicas, atendiendo una solicitud de los críticos de Cisneros, encargó a Gerard Eberthard, ingeniero francés que trabajaba para la Compañía del canal de Panamá, realizar una inspección del muelle de Buenaventura. El informe indicó que el muelle estaba bien construido pero que, por supuesto, no era seguro para los buques con un tamaño superior a los doce pies.<sup>344</sup> Esta declaración derivó en una gran controversia, y en ausencia del empresario cubano fue acusado de venderse a la oposición.<sup>345</sup> Cisneros, en busca de restaurar la confianza en el muelle, ofreció pagar por cualquier buque con un tamaño de dieciséis pies que sufriera daños cuando anclara<sup>346</sup>. A pesar de las nuevas garantías muchos barcos no se atrevían a embarcar o desembarcar directamente en el muelle.<sup>347</sup>

Los exagerados rumores en contra de la seguridad del muelle continuaron presentándose por los mismos comerciantes, quienes anteriormente habían obtenido grandes ganancias al emplear pequeños barcos para la carga y descarga de las mercancías, pues sentían temor de ir a la quiebra si los grandes buques podían acceder directamente a las instalaciones del muelle.<sup>348</sup>

Ante la continua negativa de los capitanes de barco para utilizar el muelle, Cisneros concluyó que la instalación de acolplamiento era inadecuada. Sin embargo, consideraba que

343 B. Reinales, *Ferrocarril del Cauca: documentos relacionados con esta obra* (Bogotá: Imprenta de Vapor de Zalamea Hermanos, 1882), pp. 50-54.

344 "Ferrocarril del Cauca", *La Industria* (Bogotá), 31 de mayo de 1883, p. 123.

345 "Muelle de Buenaventura", *La Industria* (Bogotá), 21 de junio de 1883, p. 147.

346 "Muelle de Buenaventura", *La Industria* (Bogotá), 10 de mayo de 1883, p. 107.

347 "Ferrocarril del Cauca: memorial presentado a la honorable Cámara de Representantes", *La Industria* (Bogotá), 19 de julio de 1883, pp. 177-178.

348 "Muelle de Buenaventura", *La Industria* (Bogotá), 19 de abril de 1883, p. 83.



su reconstrucción no era del todo su responsabilidad, ya que aunque el contrato firmado con la concesionaria del ferrocarril le otorgaba específicamente el control absoluto sobre su ejecución, esto no se había dado del todo. Desde el inicio, Cisneros había sugerido que la construcción del ferrocarril se debía haber realizado en el pueblo de San Antonio, a 15 kilómetros al sur de Buenaventura, en donde se daban las condiciones de profundidad necesarias para la construcción del muelle, pero el poder de los comerciantes de Buenaventura se hizo presente y se aliaron con políticos de la región para obligar al empresario a cambiar la ruta ferroviaria evitando que sus intereses económicos se vieran disminuidos.

Si el recorrido hubiera comenzado desde San Antonio, habría presentado las siguientes ventajas: 1. Solo 100 pies habrían sido necesarios para obtener una mayor profundidad en las aguas, en contraposición a la profundidad obtenida en el muelle existente de 200 pies. 2. No habría sido necesaria la construcción extremadamente costosa del Puente Piñal, que une la isla de Buenaventura con el continente. 3. Por un lado, la eliminación de tierras habría sido menos onerosa y, por otro, se habrían salvado. 4. Se hubiera ahorrado tiempo y dinero. No obstante, frente a estas ventajas, los comerciantes de Buenaventura presionaron al presidente de la República para que el puerto no fuese abandonado; la concesión del presidente a las demandas de los empresarios acarreó gastos y disgustos.<sup>349</sup>

Ante los incesantes ataques de sus enemigos, Cisneros pidió que se le rescindiera el contrato, indicando que el proyecto de ferrocarril ya había avanzado lo suficiente y este podía continuar su curso con la dirección de otro contratista.<sup>350</sup> Al no querer nadie hacerse cargo del proyecto en las mismas simi-

---

349 Cisneros, "Exposición del concesionario señor Cisneros", *La Industria* (Bogotá), 19 de junio de 1884, p. 519.

350 "Ferrocarril del Cauca", *La Industria* (Bogotá), 1 de marzo de 1883, pp. 21-26; ver también: "Réplica", *La Industria* (Bogotá), 22 de marzo de 1883, pp. 49-51.

lares condiciones aceptadas por el empresario, el Gobierno nacional a instancias de los congresistas caucanos, consideró que la rescisión del contrato retrasaría aún más la terminación del ferrocarril, por lo que negó su petición y, además, se le ordenó el pago inmediato de los subsidios retrasados, en espera de calmar los ánimos caldeados del empresario. A pesar del dictamen del pago y la defensa realizada por los periódicos bogotanos, Cisneros estaba determinado a obtener la cancelación del contrato.<sup>351</sup>

Aunque Colombia atravesaba por una difícil situación financiera, Cisneros quería asegurar el apoyo de los líderes caucanos en la terminación del ferrocarril,<sup>352</sup> razón por la cual los comprometió decididamente en el proyecto en contra de los continuos ataques de sus enemigos.

Así, un Gobierno comprometido con la construcción del ferrocarril no estaba en condiciones de transferir el proyecto a los competidores de Cisneros. Muy seguro de su posición, él y un número de empresarios locales crearon, en abril de 1883, una compañía de navegación de barco a vapor por el río Cauca. Entre los accionistas más importantes se encontraban Santiago M. Eder, Carlos Griffenstein, Carlos Simmonds, Cabal Hermanos, Escobar y Compañía, y Sinisterra, Borrero y Compañía. Se trató de una alianza entre la élite terrateniente y los grandes comerciantes de exportación e importación mercantil.

---

351 Cisneros, "Ferrocarriles", *La Industria* (Bogotá), 1 de marzo de 1883, pp. 26-27.

352 Cisneros, "El por qué de este periódico", *La Industria* (Bogotá), 15 de febrero de 1883, p. 1.

## VI

Por cuarta vez, el Gobierno nacional llamó a Cisneros, en septiembre de 1885, para notificarle la finalización de su contrato; esta vez se debía a que Colombia nuevamente se encontraba sumida en una costosa y sangrienta guerra civil. En el momento en que se canceló el contrato, la vía férrea contaba con 31 kilómetros y se adelantaban los trabajos de construcción en Cali.<sup>353</sup> El Gobierno nacional estimaba que el valor total para que el ferrocarril fuera funcional era de 1.863.926 pesos, de los cuales Cisneros ya había recibido 1.244.945, por lo que en el acuerdo final se estipuló que el saldo adeudado sería pagado con bonos del Estado, con un rendimiento de 4,5 % anual. El empresario accedió a liberar el proyecto ferroviario de las deudas adquiridas durante su dirección<sup>354</sup> y cedió el título de 190.000 hectáreas de tierras del ferrocarril y acciones de la Compañía de Inmigración Agrícola.<sup>355</sup> Es así como el Gobierno nacional obtuvo los planos, estudios, materiales y equipos del proyecto en su totalidad.<sup>356</sup>

---

353 "Ferrocarril del Cauca", *Diario Oficial* (Bogotá, 2 de diciembre de 1885), p. 15780; ver también: "Liquidación de la empresa del Ferrocarril del Cauca", *Diario Oficial* (Bogotá, 14 de febrero de 1886), pp. 46-48.

354 Cisneros, "Ferrocarril de Bolívar", *El Heraldo* (Bogotá, 27 de enero de 1895), copia suplementaria, p. 3.

355 Cordovez Moure, *Reminiscencias de Santa Fe de Bogotá*. Los títulos de estas tierras fueron devueltos a Cisneros en 1896, y a propósito es misteriosa la forma como la oficina del ministro del Tesoro y el Mejoramiento Público fue incinerada. En 1898, por casualidad José María Cordovez Moure estaba trabajando en la oficina del Crédito Público de Bogotá, reestableciendo algunas copias de los títulos devueltos a Cisneros por el Gobierno nacional. El descubrimiento generó un ruidoso escándalo que llegó a abrir una investigación nacional. Sus resultados dieron lugar a versiones sobre la forma ilegal y especulativa como Cisneros adquiría tierras. Después de las investigaciones fueron obligados a pagarle 130.000 pesos al Gobierno.

356 Gutiérrez, *Datos sobre la historia del Ferrocarril del Pacífico*, pp. 10-11.

## VII

Después de la guerra civil de 1885, se realizaron nuevos esfuerzos para prolongar el ferrocarril construido por Cisneros; desde ese entonces y hasta 1890, la gerencia del proyecto estuvo a cargo de su antiguo enemigo Guerrero Saá. Tres años más tarde, tan solo se habían construido 6 kilómetros, aunque los terrenos por los que circulaba la vía eran menos difíciles, el costo era exorbitantemente alto para ese momento, 2.442.063 pesos oro.<sup>357</sup> Después de numerosos y costosos proyectos con contratistas nacionales y extranjeros, el ferrocarril finalmente se terminó en 1914, gracias a la financiación del Gobierno, el mismo Cisneros y técnicos colombianos entrenados por él.<sup>358</sup>

A pesar de las numerosas dificultades que enfrentó Cisneros en el Cauca, logró construir el segmento más difícil de la línea férrea, Córdoba-Buenaventura; para ello tuvo que eliminar el cruce de la ruta Dagua, pues, en un estudio realizado en 1884, estableció que las tarifas de fletes de la línea Córdoba-Buenaventura se podrían reducir para sus clientes en unos 201.218 pesos anuales.<sup>359</sup> Sin embargo, para el momento en que Cisneros rescindió los contratos, tanto el Ferrocarril del Cauca como el de Antioquia, estos aún eran poco rentables.

Como sucediera en Antioquia, Cisneros cambió las aspiraciones de la oligarquía caucana en torno a los planes expansionistas y a la dominación de los proyectos de transporte de la época. En el estado caucano la política, la guerra civil, la falta de apoyo financiero y la desconfianza terminaron con las aspi-

357 Cisneros, "Ferrocarril de Bolívar", p. 3.

358 Neal, "La era pacífica llega a Colombia: la construcción de la ruta Cali-Buenaventura, 1854-1882", p. 235.

359 "Ferrocarriles", *La Industria* (Bogotá, 19 de junio de 1884), p. 514; ver también: "Ferrocarril del Cauca", *El Conservador* (Bogotá, 21 de septiembre de 1882), p. 625; "Secretaría de Hacienda", *Diario Oficial* (Bogotá), 31 de agosto de 1883, pp. 12329-12331.

raciones y los sueños de grandeza para el Valle del Cauca. El ambiente adverso y el fracaso de la culminación del ferrocarril acabaron con las aspiraciones de largo alcance de Cisneros, quien se retiró del proyecto y dejó a sus antiguos enemigos al frente de la obra.

Cisneros tuvo la voluntad para construir un ferrocarril de Medellín a Popayán a cambio de 2.000.000 de hectáreas de tierras públicas, lo que refleja claramente los grandes planes que tenía para el oeste de Colombia. El cubano que habría ido al Cauca decidido a tener éxito, en un inicio se limitó a culminar el ferrocarril y así impulsar el desarrollo económico de la región.

A mediados de 1883, Cisneros tenía el pleno convencimiento de que su trabajo en el Valle del Cauca podía ser ejecutado de manera inmediata, y el éxito que pudiera obtener de esta situación estaba íntimamente relacionado con lo que se pudiera realizar en Antioquia, pues tenía el fuerte convencimiento de que el desarrollo ferroviario en este último estado llegaría a su máximo potencial tan solo cuando se completara el proyecto en el estado caucano. En una carta al secretario del Tesoro Público de Antioquia, expresó: *El ferrocarril de Caldas, Amagá y Cauca es realmente un camino hacia Medellín, me parece que es suficiente para resaltar su importancia.*<sup>360</sup>

Los legendarios 100.000 pesos proporcionados por la Compañía de Inmigración al estado antioqueño en calidad de préstamo para la construcción del Ferrocarril de Antioquia y la crítica situación que vivían las instituciones caucanas, resultaban ser factores fundamentales en la idea de la unificación, que tenía Cisneros, de los dos estados a lo largo de un ferrocarril; también resulta relevante su compromiso con el desarrollo agrícola y la colonización del oeste de Colombia.

---

360 Carta de Francisco J. Cisneros para el secretario de Hacienda y Fomento, Medellín, 29 de agosto de 1879, en *Ferrocarril de Antioquia: 1979-1889*, vol. 2, MMCNXXXI.

Cisneros fue la primera persona en sugerir la idea de unir a Cali y Medellín por medio de un ferrocarril. En 1877 ordenó al ingeniero norteamericano Franklin White inspeccionar la línea de ferrocarril que uniría las dos ciudades y preparar una estimación de su costo total. Después de que Cisneros publicara los estudios de White, dos veces en inglés (1878) y una vez en español (1880),<sup>361</sup> el empresario cubano buscó el apoyo financiero de colombianos y extranjeros a través de conversaciones privadas, prensa y publicaciones científicas, pero fue infructuoso. No obstante, el reconocimiento llegaría más tarde, cuando sobre la base de estos estudios, se construiría el ferrocarril que uniría los estados del Cauca y Antioquia.<sup>362</sup>

La proyección que tenía el ingeniero cubano a largo plazo para el estado caucano era de naturaleza monumental: se extendía más allá de las fronteras colombianas. En 1874, los ingenieros de la empresa habían explorado la navegabilidad del río Cauca en busca de comunicar geográficamente los estados del Cauca y Antioquia; con anterioridad a finales de 1870, habían explorado sin éxito la posibilidad de construir un canal interoceánico a través de los ríos Atrato y San Juan.<sup>363</sup> Las aproximadamente 400 millas de navegación del canal hicieron que el proyecto se convirtiera en una de sus más románticas aspiraciones.

361 Cisneros, *Ferrocarril de Antioquia: memoria sobre la construcción de Puerto Berrió a Barbosa*, pp. 151-166; ver también: Cisneros, *Informe sobre la construcción del Ferrocarril de Puerto Berrió a Barbosa* (Nueva York: D. Van Nostrand, 1878), pp. 153-167; y Cisneros, *Ferrocarril del Cauca: informe sobre el proyecto para la construcción del ferrocarril entre la bahía de Buenaventura sobre el océano Pacífico y el río Cauca*, pp. 78-92.

362 *Compañía del Ferrocarril de Amaga: reglamentos dictados por el Consejo Administrativo de la compañía y aprobado por el Gobierno nacional* (Medellín: Tipografía del Externado, 1912), pp. 1-2.

363 Del cónsul de Estados Unidos Oscar Popkins para el asistente del secretario de Estado William Hunter, 12 de enero de 1879, *Informe N.º 6*, Despacho Consular - Buenaventura; ver también: del cónsul de Estados Unidos Oscar Popkins para el asistente del secretario de Estado William Hunter, 12 de marzo de 1879, *Informe N.º 9*, Despacho Consular - Buenaventura.

Las ambiciones de Cisneros eran verdaderamente colosales. Teniendo como base los estudios exploratorios de los ríos del Cauca, pensó en la posibilidad de realizar estudios para la construcción de un ferrocarril de madera, relativamente barato, pues pensaba que las maderas duras de los bosques tropicales podían ser utilizadas como rieles para trenes ligeros. Cisneros también avizó la comunicación del Cauca con los afluentes del río Amazonas, a fin de aprovechar las ventajas ya existentes en la navegación a vapor; consideraba que esta red de transporte podía promover la explotación de los ricos recursos naturales de Colombia y de los países vecinos. Sostenía que sus proyectos de transporte férreo en el occidente de Colombia habían sido diseñados para que se conectaran con el Ferrocarril Intercontinental o Panamericano, captando la atención a finales del siglo XIX de Estados Unidos y de toda América Latina.<sup>364</sup>

Los ambiciosos planes de Cisneros en torno al crecimiento económico del occidente de Colombia y América Latina se pueden apreciar en las siguientes líneas:

*Lo que puede parecer una obra de la imaginación no es así. Es el resultado de un cuidadoso estudio de un país para el que la naturaleza ha hecho todo, dejando al hombre solo el trabajo de recoger los regalos ricos, que, con una mano generosa, se encuentran dispersos sobre su suelo.*<sup>365</sup>

La participación de los asistentes ferroviarios de Cisneros en la revuelta liberal de 1885 hizo que este hombre de ambición implacable prefiriese el retiro del occidente de Colombia, a terminar el proyecto. Sin lugar a dudas, sus problemas polí-

---

364 Cisneros, *Ferrocarril del Cauca: informe del proyecto para la construcción del ferrocarril entre la bahía de Buenaventura sobre el océano Pacífico y el río Cauca*, pp. 17-30; ver también: W. D. Kelley, "El Ferrocarril Intercontinental", *Cosmopolitan Magazine*, XV, N.º 4 (agosto de 1893), pp. 389-404. La ruta del Ferrocarril Intercontinental era de una longitud aproximada a la trayectoria de la autopista Panamericana.

365 *Ibid.*, p. 27.

ticos y financieros hicieron más atractiva la oportunidad de obtener beneficios seguros y rápidos en otras partes del país. Al mismo tiempo que Cisneros dejaba los estados del Cauca y Antioquia, negociaba la compra del rentable Ferrocarril de Bolívar. Los planes para el desarrollo económico del occidente colombiano se fijaron en inversiones a largo plazo y que solo podían ser llevados a buen término con el apoyo incondicional del Gobierno y con el firme compromiso de inversión extranjera y nacional. No obstante, las recurrentes revoluciones que amenazaban la estabilidad política y económica de la República también afectaban los planes del desarrollo económico del occidente colombiano.

El canal de Panamá era otro aspecto crucial en los planes de Cisneros, pero el fracaso de los capitalistas franceses en su construcción, sumado a la falta de cooperación por parte de Estados Unidos en el proyecto, obligó a Cisneros a mantenerse al margen.<sup>366</sup> Sin duda alguna, otro de los grandes problemas que tuvo que enfrentar Cisneros fue la disputa financiera que sostuvo con los banqueros colombianos, Diego de Castro y José Germán Ribón; conflicto que finalmente terminó con su apoyo económico en el proyecto del Ferrocarril de La Dorada.<sup>367</sup>

---

366 Cisneros, "Canal de Panamá", *La Industria* (Bogotá), 28 de junio de 1883, pp. 153-154.

367 Carta de Francisco J. Cisneros a Ribón, Castro y Compañía, 27 de agosto de 1883; ver también: Carta de Francisco J. Cisneros a Salvador Camacho Roldán, Bogotá, 26 de junio de 1884, en *Archivo de Salvador Camacho Roldán*.



## CAPÍTULO V

### Navegación sobre el río Magdalena

#### I

Es casi imposible aislar cada uno de los proyectos de Cisneros, pues, aunque cada uno tiene diferentes precedentes, todos resultan ser complementarios. Los Ferrocarriles de Girardot y La Dorada, el dragado y la navegación del Alto río Magdalena se encontraban interrelacionados; así como lo fueron los proyectos del Cauca y Antioquia. Cisneros al agilizar la monopolización del desarrollo del transporte colombiano, lo condujo a la obtención de contratos y apoyos financieros, pero también lo llevaron a convertirse en el blanco de continuos ataques. Confrontado por sus opositores, en 1883 defendió su creciente imperio en la primera edición de *La Industria*:

*El contrato del Ferrocarril de Antioquia dio origen al proyecto de navegación sobre el río Magdalena, que se volvió parte del transporte del correo desde el océano Atlántico hasta el interior; las últimas dos dieron*

*paso al Ferrocarril de La Dorada y todas ellas precedieron al contrato de Girardot.*<sup>368</sup>

Un ingrediente adicional en su éxito fue la habilidad para cultivar la amistad y el soporte financiero de los más influyentes empresarios regionales, como lo hiciera Henry Meggins en el Perú. La prosperidad de Cisneros dejó a los empresarios extranjeros y locales sin contratos, en donde la única oportunidad de tener éxito en el negocio del transporte por parte de los pequeños empresarios y los contratistas era su unión, de lo contrario estaban obligados a convertirse en trabajadores de los empresarios cubanos.

## II

*Río Magdalena  
no te muestres tan ufano  
que lo que te dio el invierno  
te lo quitará el verano.*

Con estos versos ha sido descrito el río más largo de Colombia.<sup>369</sup> Hasta la aparición del avión en Colombia, ningún otro país latinoamericano dependía en tan gran medida de los ríos para el transporte y las comunicaciones. Desde la Colonia hasta el siglo XX, el río Magdalena fue la principal arteria comercial de la nación. El vínculo entre el interior aislado y el

368 Cisneros, "El por qué de este periódico", *La Industria* (Bogotá, 15 de febrero de 1883), p. 1.

369 "Río de la Magdalena no te muestres tan ufano que lo que te dio el invierno te lo quitará el verano". Rafael Gómez Picón, *Magdalena. Río de Colombia: interpretación geográfica, histórica, social y económica de la gran arteria colombiana desde su descubrimiento hasta nuestros días*, tercera edición (Bogotá: Editorial Santa Fe, 1945), p. 382; ver también: Theodore E. Nichols, *La puerta de entrada del Caribe a Colombia. Cartagena, Santa Marta y Barranquilla y sus conexiones con el interior, 1820-1940* (disertación no publicada, Universidad de California en Berkeley, 1951) p. 36.

exterior era complejo de entender, pues a pesar del papel vital que tenía el río Magdalena, presentaba diversas dificultades *de cursos circulares, islas, ganchos, vigas flotantes, canales variantes, variación de la profundidad con las estaciones y una corriente particularmente rápida para un río de su tamaño*.<sup>370</sup> El Magdalena que fluye en dirección norte aproximadamente 900 millas, nace en las montañas de los Andes a 1° 30 minutos (latitud norte) y 66° 20 minutos (longitud oeste), y tiene una elevación de 14.272 pies sobre el nivel del mar. El río incrementa su tamaño mientras se mueve hacia el norte debido a las contribuciones que recibe de las cordilleras Oriental y Central, que a su vez están divididas por él.<sup>371</sup>

Tradicionalmente, el río Magdalena se divide en las partes Alta y Baja en el municipio de Honda, 600 millas al sur de su desembocadura en el océano Atlántico. El segmento más importante del río es la parte baja que se divide en dos secciones, cuatrocientas millas al norte de Honda, en El Banco (Magdalena). El grado de navegabilidad entre Honda y El Banco depende de las fluctuaciones del agua en las estaciones, mientras que entre El Banco y Barranquilla se mantiene una navegación estable en cualquier temporada del año.<sup>372</sup>

Durante su historia, la sección El Banco-Barranquilla ha ocupado cuatro diferentes canales de desplazamiento: Luruaco y Caño de La Piña; río Viejo que ya no existe y que corría al norte hacia Barranquilla hasta un punto a 10 millas al este de la desembocadura del Magdalena, en Bocas de Ceniza;<sup>373</sup>

---

370 Robert L. Gilmore y John P. Harrison, *Juan Bernardo Elbers y la introducción de la navegación a vapor sobre el río Magdalena*, artículo histórico hispanoamericano a continuación citado como HAHHR, XXVIII (agosto de 1948), p. 335.

371 Cónsul de Estados Unidos Thomas Dawson para el asistente de Estado John Davis, noviembre 10 de 1884, *Reporte N.º 115, Despacho Consular - Barranquilla*, 6 vol., II.

372 Gilmore y Harrison, *Juan Bernardo Elbers y la introducción de la navegación a vapor por el río Magdalena*.

373 Jaime D. Pocaterra, *Boca de Ceniza del río Magdalena* (Barranquilla: Imprenta de los Andes, 1873), pp. 1-15.

y el más importante, el Dique, (un canal hecho por el hombre) que llega cerca a Cartagena y que durante las estaciones de lluvias fuertes (de mayo a julio y de noviembre a enero) mantiene un gran flujo de agua; mientras que durante las estaciones secas las aguas del Dique son poco profundas y están llenas de limo, lo que hace extremadamente difícil la navegación.<sup>374</sup>

A pesar del limo y de los peligrosos bancos de arena, la navegabilidad del río Magdalena no supuso serios problemas en la época prehispánica y en los comienzos de la Colonia, pues la navegación del río se limitaba al uso de canoas. Pero con el arribo de los españoles, llegaron otros dos tipos de embarcaciones: el *champán* y el *bongo*.<sup>375</sup> Esta última era de unos 60 pies de largo y 7 pies de ancho, su centro estaba cubierto por el Toldo, un dosel de hojas de palma entretejidas; era una nave más pequeña que el *champán*, construida con vigas de madera hueca, que podía ser impulsado bien por una vela o una paleta o una pértiga. Por su parte el *champán* generalmente debía ser impulsado por 24 bogas u hombres, y promediaba unas cuantas millas por día, lo que requería que el trayecto Honda-Barranquilla se realizara entre dos y cinco meses.<sup>376</sup>

La transición del periodo colonial al republicano fue marcada por un rápido crecimiento de las facilidades de transporte por el río Magdalena. La introducción del primer bote de vapor, por el prusiano de nacimiento Juan Bernardo Elbers en 1825, fue tal vez el capítulo más representativo en la historia del

374 Mensaje del presidente del estado soberano de Bolívar a la asamblea legislativa en sus sesiones ordinarias de 1879 (Cartagena: Tipografía Antonio Araújo L. 1879), pp. 79-91; ver también Juan B. Maineró T., *Exposición que hace el infraescrito a los señores Juan M. Grau, Joaquín F. Vélez y Joaquín Araújo* (Cartagena: Imprenta de Ruiz e Hijo, 1871) pp. 1-22 y "Cartagena: dique dado en contrato" para *The New York Times*, octubre 22 de 1878, p. 2.

375 Robert Henry Davis, Acosta, Caro y Lleras. *Tres ensayistas y sus puntos de vista sobre los problemas nacionales de La Nueva Granada, 1832-1853*, (disertación Ph. D. no publicada Universidad Vanderbilt, 1969) pp. 10-12.

376 Marco A. Pizano, "Primeros vapores en el Magdalena", *El Repertorio Colombiano* (Bogotá), vol. XI, N.º 11 (julio de 1884), pp. 321-340.

río: el bote se limitaba a circular por el Bajo Magdalena y su delta. Aunque Elbers cosechó éxitos durante los primeros años de su monopolio, en 1837 sus competidores lo sacaron del negocio aprovechando sus dificultades políticas y financieras, así como la cancelación de su contrato.<sup>377</sup> La revocación de los privilegios de Elbers marcó el crecimiento y el fortalecimiento de varias empresas rivales. La Compañía de Navegación Anglo-Granadina, de capital antioqueño y británico, trajo su primer bote a vapor en 1839, pero dos años más tarde fue destruido por el fuego de los cañones en la guerra civil de los Supremos.<sup>378</sup> Al fallar el establecimiento de la navegación a vapor por el río Magdalena, se volvió al sistema *bongo-champán*.

Durante la primera administración de Mosquera (1845-1849), se realizaron nuevos esfuerzos con el ánimo de restablecer el transporte en botes a vapor por el río Magdalena. En junio de 1846, el Congreso nacional autorizó la suma de 200.000 pesos de los fondos del Gobierno para la promoción del servicio de botes a vapor por el río; también se trajeron dos ingenieros hidráulicos holandeses para estudiar su canalización y la mejora de su navegabilidad.<sup>379</sup> Este nuevo panorama del desarrollo del transporte llevó al empresario antioqueño Francisco Montoya y al líder comerciante de Santa Marta, Joaquín de Mier, a formar, en 1846, la Compañía de Santa Marta con fondos propios y del Gobierno. La compañía añadió dos botes más, a los cinco abollados y viejos que navegaban irregularmente por el río.

---

377 Sophy Pizano de Ortiz, "Don Juan Bernardo Elbers, fundador de la navegación a vapor por el río Magdalena", *Boletín de Historia y Antigüedades* (Bogotá), XXIX, N.º 335-336 (septiembre-octubre, 1942), pp. 886-882.

378 Nichols, *La puerta del Caribe para Colombia: Cartagena, Santa Marta y Barranquilla y sus conexiones con el interior, 1820-1940*, p. 50.

379 Mariano Melandro S., *El río Magdalena: información estadística* (Bogotá: Editorial Cromos, 1933), p. 12; ver también: "Informe del secretario de Hacienda y Fomento", *Anales de la Canalización del Magdalena* (Bogotá), 20 de junio de 1881, pp. 15-16.

Posteriormente, se crearon un gran número de corporaciones navieras internacionales que proliferaban por el río y se imponían sobre las nacionales, que para ese entonces se encontraban en decadencia. En 1855, el inglés Robert Joy unificó las compañías existentes en la Compañía Unida de Navegación a Vapor por el río Magdalena. La compañía que comenzó sus actividades con cinco botes a vapor progresó rápidamente; Joy construyó talleres, oficinas, bodegas y hasta un astillero, lo que le permitió expandirla. En 1881, la compañía fue reorganizada por una firma de Nueva York y fue renombrada como Compañía de Navegación Unida del Magdalena, cuyo manejo también le fue confiado a Robert Joy.<sup>380</sup>

Después de la fusión de las firmas de navegación, se crearon varias pequeñas compañías navieras, como la destacada Compañía Alemana de Alexander Weckbecker quien, en 1858, intentó introducir la navegación a vapor por el Alto Magdalena, sin obtener ningún éxito. El bote a vapor que llegó a la parte Alta del río realizó dos viajes redondos, cada uno con una duración de dieciocho meses, antes de su naufragio después de sufrir una reparación en 1864.<sup>381</sup> Otra compañía digna de mencionar fue la Compañía Internacional, creada con acciones conjuntas entre colombianos y brasileños.<sup>382</sup>

¿Qué había detrás de los esfuerzos gubernamentales y privados para promover la expansión de la navegación a vapor en el Magdalena? A este interrogante se podría decir que un gran entusiasmo, pues el novedoso sistema de navegación por el río buscaba cubrir la necesidad de comunicar al mundo industrializado con todos los rincones donde se requería. Desde 1852 a 1875, el tabaco de exportación registraba

380 Eusebio Grau, *El Ferrocarril de Barranquilla* (Bogotá: Imprenta de La Luz, 1890), p. 7.

381 Cisneros, *El Ferrocarril de Antioquia* (Bogotá: Imprenta Torres Amaya, 8 de marzo de 1882), p. 2.

382 Camacho Roldán, *La navegación a vapor, Colombia ilustrada* (Bogotá: agosto 15, 1890, pp. 229-235, ver también: Rippy, *Latinoamérica y la era industrial* (Nueva York: G.P. Putnam e Hijos, 1944), p. 54.

aproximadamente entre el 70 al 90 % de los fletes fluviales anuales, llegando a ser el primer producto de exportación; a mediados del siglo XIX; esta circunstancia contribuyó al fortalecimiento del transporte a vapor. Sin embargo, con la drástica reducción en producción del tabaco durante la década de 1870, la modernización de la navegación por el río Magdalena perdió impulso y su desarrollo se tornó lento. El escándalo de Chinchona permitió que el tabaco se convirtiera en el principal producto de exportación, pero el volumen comercial no era suficiente para compensar el estancamiento en que se encontraba la navegación a vapor. No fue sino hasta 1880, con el inesperado aumento de la producción del café y con la aparición de Cisneros, que resurgió la navegación a vapor.<sup>383</sup>

Uno de los propósitos más grandes de Cisneros en Colombia, a finales del siglo XIX, fue el mejoramiento del tráfico por el río Magdalena. Gracias a su gran experiencia adquirida en proyectos de transporte en el país, se logró un mejor y progresivo desarrollo de la principal arteria fluvial del país. Prontamente Cisneros se convirtió en el proveedor de servicios de navegación a vapor, beneficiándose de los bajos costos en el transporte de materiales y suministros para el Ferrocarril de Antioquia.<sup>384</sup> El empresario creó la corporación Cisneros y Compañía, con la dirección de Federico Anzoátegui y uno de los hermanos de Cisneros, Eleuterio; las oficinas principales, los talleres, las bodegas y los astilleros se situaron en Barranquilla.

El capital de Cisneros y Compañía era de 270.000 pesos, de los cuales Stephenson Clarke y la Compañía de Londres compartían 120.000 pesos; el resto era de propiedad de Cisneros, Luis del Monte y Compañía y otros cubanos, colom-

---

383 Harrison, *La evolución del comercio del tabaco colombiano a 1875*, HAHR, XXXII (mayo de 1952), pp. 173-174; ver también: Hernán Horna y Miguel Bretos, "Transporte fluvial en el Bajo Magdalena", 1888, *UN* (Bogotá), N.º 11 (octubre de 1972), pp. 111-121.

384 Cisneros, *El Ferrocarril de Antioquia, el informe del diputado señor Pascual Uribe R.* (Bogotá: Editorial A. Alcázar, 1881), p. 15.

bianos y norteamericanos.<sup>385</sup> A finales de 1877, los botes a vapor con casco de acero: *Stephenson Clarke* y *general Trujillo*, llegaron al Bajo Magdalena y fueron los primeros que se pudieron ver en Colombia. Un año después llegó el *Inés Clarke*,<sup>386</sup> lo que permitió suplir a Cisneros y Compañía todas las necesidades que presentaba el Ferrocarril de Antioquia a través del Magdalena, también se prestó servicio de transporte al público en el trayecto costa Atlántica-Honda. De esta misma forma, la compañía prestaba un servicio frecuente de vapores por el río Cauca.<sup>387</sup> La compañía, dirigida eficientemente por una tripulación de norteamericanos y cubanos; muchos miembros de la misma tripulación, incluidos los capitanes, junto con Cisneros llevaron en diferentes viajes suministros para la Guerra de los Diez Años que se libraba en Cuba. La mayoría del personal de Cisneros y Compañía eran a la vez empleados y accionistas, situación que permitió el éxito financiero de la corporación.<sup>388</sup>

Los vapores más pequeños con casco de acero de Cisneros y Compañía podían maniobrar y resistir los peligrosos obstáculos del río Magdalena; además, en los tiempos que bajaba la demanda de fletes, eran los barcos apropiados para el transporte de carga. Definitivamente, la presencia del empresario cubano en el Magdalena significó la eficiencia y modernización del transporte fluvial. Las demás compañías, con barcos más antiguos, cada día perdían fuerza ante la competencia de Cisneros; a comienzos de 1882, Cisneros expresó: *Tengo una compañía de barcos de vapor que me ha dado mucho*

385 "Vapores", pp. 1-3; ver también: Carta de Francisco J. Cisneros para Diego de Castro, Barranquilla, 8 de febrero de 1884; y Carta de Francisco J. Cisneros para Salvador Camacho Roldán, Bogotá, 11 de agosto de 1884, en *Archivo de Salvador Camacho Roldán*.

386 Camacho Roldán, *La navegación por vapor*, p. 233.

387 "Vapor Magdalena", *La Consigna* (Medellín), 3 de noviembre de 1884, p. 1; ver también: "Navegación del Bajo Cauca", *La Industria* (Bogotá), 27 de noviembre de 1884, pp. 681-682.

388 Del cónsul de Estados Unidos Thomas Dawson para el asistente del secretario de Estado John Davis, 5 de noviembre de 1884, *Informe N.º 114*, Despacho Consular - Barranquilla, ó vol. II.



*dinero, por lo tanto, tengo que usar esas ganancias para mis otros proyectos.*<sup>389</sup>

En un esfuerzo por atender la creciente demanda de los servicios que prestaba la corporación Cisneros y Compañía, se estableció un importante número de almacenes por toda la ruta del río. Para ese entonces el café era la mayor fuente de ingresos de carga en la red fluvial; los cultivadores eran beneficiarios y a la vez víctimas del programa de modernización del empresario cubano. Cisneros y Compañía aprovechaban cualquier oportunidad para articular los servicios de transporte con otros proyectos del empresario. En marzo de 1883, Cisneros persuadió a las demás compañías fluviales para que disminuyeran en 40 centavos el flete de cada bulto de entre 125 y 140 kilos, descargado en Puerto Berrío,<sup>390</sup> condición que favoreció a la compañía fluvial de Cisneros y al Ferrocarril de Antioquia que para ese momento enfrentaba una dura competencia ejercida por la ruta de Nare.

Sin embargo, con el monopolio del transporte por el Alto Magdalena, Cisneros progresivamente empezó a bajar las tarifas en los cargueros que usaban sus servicios en ambas partes del río, forzando a los competidores más pequeños a desplazarse al Bajo Magdalena. Uno de los empresarios afectados, condenando dicha práctica, comentó:

*Con qué derecho el señor Cisneros pretende unir su monopolio del Alto Magdalena, que es subsidiado por el Gobierno, con su compañía de navegación del Bajo Magdalena. Es*

---

389 Carta de Francisco J. Cisneros para Carlos Sáenz, Barranquilla, 12 de septiembre de 1882, en *Colección Miscelánea de Cisneros*, ACCH, B.

390 Navegación del Bajo Magdalena, *La Industria* (Bogotá), 29 de marzo de 1883, pp. 61-62. Ver también: Cisneros, *El Ferrocarril de Antioquia y el informe del honorable diputado señor Pascual Uribe R.*, p. 15; "La Compañía Colombiana de Transportes", *El Heraldo* (Bogotá), 23 de septiembre de 1892, p. 2; "Carta de Tomás Germán Ribón para el Ministerio de Hacienda", Bogotá, 25 de septiembre de 1897, en *Diario Oficial* (Bogotá), 23 de octubre de 1897, p. 1027; y "Navegación del Magdalena", *El Heraldo* (Bogotá), 1 de julio de 1894, (suplemento, pp. 1-2).

*ilegítimo que él diga: 'es mejor que ustedes dejen su carga para mis barcos en el Bajo Magdalena o yo impondré sobre ustedes todo el rigor de mi monopolio'. Como resultado de esta situación, el señor Cisneros se convierte en una amenaza sedienta de sangre que aterroriza el comercio.*<sup>391</sup>

Frente a las acusaciones, el empresario contestó en el periódico bogotano *La Luz*:

*Es natural que todos los que embarcan su carga (en el Alto Magdalena) tengan nuestra preferencia de carga en el Bajo Magdalena por todo el apoyo que nosotros brindamos; esta política es justa desde todo punto de vista ya que dicha práctica se observa en toda empresa similar...*<sup>392</sup>

Igualmente, su agente y socio influyente, Dámaso Zapata, salió en su defensa y arremetió contra el crítico empresario en una carta dirigida al secretario del Tesoro y de Mejoras Públicas declarando: *Que los únicos lastimados por Cisneros y Compañía eran los especuladores que intentaban vivir a expensas del comercio y de la nación.*<sup>393</sup>

Como los servicios de Cisneros y Compañía en el Bajo Magdalena eran eficientes y generaban utilidades, no recibían subsidios del Estado, por lo que era poco probable que las acusaciones que recibían de sus críticos repercutieran en las esferas del Gobierno nacional. Cuando los enemigos del empresario se dieron cuenta de que él disfrutaba del favor de dirigentes y de grupos políticos, encabezados por el mismo Rafael Núñez, se inició una campaña para vincularlo con los radicales liberales.<sup>394</sup> A Cisneros se le acusó de prestar los

391 B. A. Martínez y Cía., *Las tarifas del señor Cisneros* (Bogotá: sin editar, 1884), p. 5.

392 Cisneros, "Tarifas en el Alto Magdalena", *La Luz* (Bogotá), 4 de octubre de 1884, p. 1.

393 B. A. Martínez y Cía., *Las tarifas del señor Cisneros*, p. 7; ver también: "Las tarifas del señor Cisneros", *La Industria* (Bogotá), 8 de noviembre de 1884, pp. 665-668.

394 "El señor Cisneros y la política del Cauca", *El Ferrocarril* (Cali), N.º 40, 22 de

barcos de vapor a los enemigos de La Regeneración y de suministrarles material de guerra, hecho que logró sembrar la duda en Rafael Núñez durante un tiempo. En 1879, en una carta personal a Luis C. Rico, el entonces secretario del Tesoro y de Mejoras Públicas, Rafael Núñez, puntualizó:

*Vigílenlo (a Cisneros). Tengo serios motivos para no creer en él... estoy seguro de que él introdujo rifles para los radicales con el pretexto de embarcar suministros. Aquí en Cartagena, mintiendo, quería quitarme cuarenta mil pesos con el pretexto del Dique, a cambio de algunas letras falsas de Nueva York; todo esto es muy serio.*<sup>395</sup>

Cisneros consciente del peligro en que se encontraba por la arremetida de Núñez contra sus empresas, manifestó públicamente, en su tono típico:

*Aunque mis críticos asumen que el doctor Núñez se pronunciará contra el progreso; dicha suposición significa que no lo conocen, aunque ellos esperan que él sospeche de mí cuando ejerza la presidencia. Suponiendo que ese sea el resultado, indudablemente se harán más investigaciones sobre mis empresas, las cuales yo estoy seguro de que aclararán con más autoridad mi conducta observada en esta nación.*<sup>396</sup>

Pero las afirmaciones de Cisneros sobre su lealtad a Núñez no fueron suficientes para recobrar su confianza. La difícil situación del cubano puso sus contratos en un serio peligro, se encontraba en una posición tan crítica que, a finales de la década de 1870, sus colaboradores financieros también llegaron a sospechar de él. Sin embargo, su amigo íntimo y aliado

---

noviembre de 1878, pp. 157-158.

395 Carta de Rafael Núñez para Luis C. Rico, Cartagena, 17 de octubre de 1879, en *Cartas de Rafael Núñez* (MSS, N.º 18), en la Biblioteca Luis Ángel Arango, Bogotá.

396 Cisneros, *Ferrocarril de Antioquia* (Bogotá: Imprenta Torres de Anaya, 8 de marzo de 1880), p. 2.

de negocios, Salvador Camacho Roldán, vino a su rescate e intercedió personalmente ante Núñez a su favor; solo entonces, Cisneros pudo volver a restablecer la confianza de “el regenerador”.<sup>397</sup> La reivindicación progresiva del empresario se hizo tan evidente que, ocasionalmente, Núñez aprovechaba la oportunidad de elogiar públicamente a Cisneros por sus valiosas contribuciones al bienestar de la nación.<sup>398</sup>

### III

En mayo de 1878, se otorgó a la compañía de Cisneros, por un periodo de cinco años, el contrato para el transporte de correspondencia, entre los puertos del Alto Magdalena y la costa Atlántica. En el acuerdo se especificó que el garante recibiría una cuota anual de 30.000 pesos por el transporte de la correspondencia del Alto y Bajo Magdalena, al igual que la del canal del Dique.<sup>399</sup>

Era la primera vez en la historia que el Bajo Magdalena contaba con un servicio de entrega de correspondencia de forma regular, lo que beneficiaba a los puertos de Caracolí, Nare, Puerto Berrío, Bocas de Carare, Puerto Santander, Dique del Paturia, Puerto Nacional, El Banco, Magangué, Mompox, Zambrano, Calamar, Santa Marta, Barranquilla y Cartagena.<sup>400</sup> Pero los críticos de Cisneros, atentos a cualquier error que pudiera cometer, aprovechando la oportunidad de que la

397 Carta de Francisco J. Cisneros para Salvador Camacho Roldán, Medellín, 30 de julio de 1878, en *Archivo de Salvador Camacho Roldán*.

398 “El señor Cisneros”, *El Porvenir* (Cartagena), 8 de abril de 1883, p. 1; ver también: Rafael Núñez, *La reforma política en Colombia*, vol. 7, tercera edición, VII (Bogotá: Editorial Iqueima, 1950), pp. 73-74.

399 Cisneros (editor), *Leyes y contratos relativos a las empresas de obras públicas* (Bogotá: Imprenta de La Luz, 1882), pp. 201-203.

400 “Correo del Atlántico”, *La Industria* (Bogotá), 24 de mayo de 1884, pp. 477-478.

entrega de la correspondencia debía ser puntual, publicaron que la correspondencia que entregaban los vapores por el canal del Dique era mínima y describieron sarcásticamente las naves de Cisneros como canoas a vapor,<sup>401</sup> dando a entender que el cubano lo hacía todo mal.

En 1880, debido a una temporada seca poco usual, Cisneros se vio forzado a usar unos *champanes* grandes con el fin de entregar la correspondencia a tiempo; el esfuerzo, en lugar de ser alabado le acarreó fuertes críticas de Gregorio Obregón, y el secretario del Tesoro y Mejoras Públicas, en un mensaje al presidente, dijo:

*El contrato con el señor Cisneros lo obligaba a transportar la correspondencia de Caracolí a Barranquilla o Cartagena y viceversa, en vapores especialmente diseñados para este tipo de servicio, para que pudieran navegar en todas las temporadas del año por el canal. De lo que he expuesto hay una alternativa: ya sea posible o no construir vapores que puedan navegar por el Magdalena en cualquier temporada del año, el contrato con el señor Cisneros debe darse por terminado o modificado.*<sup>402</sup>

Para atender los requerimientos de sus críticos, Cisneros junto con el ingeniero en jefe del canal del Dique, John B. Dougherty, emprendieron un riguroso estudio, en el que se concluyó que la navegabilidad del canal no podía mejorarse de manera inmediata, a no ser que se asumieran operaciones extremadamente onerosas que, por supuesto, estaban más allá de las capacidades de la nación.<sup>403</sup>

---

401 "Bolívar: el correo de la línea del Dique", *El Conservador* (Bogotá), 26 de septiembre de 1882, p. 635; ver también: "Navegación del Dique", *El Conservador* (Bogotá), 6 de diciembre de 1881, p. 190; y Carta de Francisco J. Cisneros para Carlos Sáenz, Barranquilla, 12 de septiembre de 1882, en *Colección Miscelánea de Cisneros*, ACCH, B.

402 Memoria que el secretario de Fomento dirige al presidente de los Estados Unidos de Colombia, Parte I (Bogotá: Imprenta Echavarría Hermanos, 1881), pp. 101-102.

403 "Bolívar: el Dique", *El Conservador* (Bogotá), 21 de septiembre de 1882, p.

A pesar de las numerosas críticas, Cisneros mantuvo su monopolio de ganancias con la entrega del correo del canal del Dique hasta mayo de 1883, cuando lo transfirió sin costo alguno a la British Atlas Company. De todas maneras, el empresario había tenido éxito no solo al establecer un servicio de entrega regular de correos, sino que durante su administración consiguió girarle ingresos al Gobierno nacional.<sup>404</sup> La transferencia del servicio se hizo a solicitud de Rafael Núñez, quien temía que se presentara una poderosa demanda por parte de la Compañía Atlas<sup>405</sup> contra el estado de Bolívar, a raíz de la promesa incumplida de otorgarle el monopolio de entregas de correo por el canal del Dique. Cisneros, quien todavía estaba en el proceso de probar su lealtad a “el regenerador”, cumplió rápidamente con la petición. El periódico *El Porvenir* de Cartagena, cuya política editorial era dirigida por Núñez, comentó favorablemente la nueva relación entre Núñez y el empresario:

*Puesto que la Compañía Atlas consideraba que tenía el derecho de algún tipo de remuneración por parte del estado de Bolívar, la conducta del señor Cisneros merece mucha gratitud de nuestra parte, porque él generosamente evitó una dificultad que pudo haber creado grandes gastos para nuestro tesoro local. El señor Núñez invitó al señor Cisneros a una cena en su residencia el día de su llegada a Cartagena. Nosotros entendemos que al distinguido huésped, el señor Núñez le reconoció lo de los ferrocarriles y otras mejoras públicas, de acuerdo con las necesidades de un esfuerzo*

---

627; ver también: “Bolívar: el correo de la línea del Dique”, *El Conservador* (Bogotá), 26 de septiembre de 1882, p. 635; “Bolívar: nueva empresa del señor Cisneros”, *El Conservador* (Bogotá), 29 de noviembre de 1881, p. 183; e “Informe”, *Anales de la Canalización del Magdalena* (Bogotá), 20 de junio de 1881, p. 15.

404 “El señor Cisneros”, *El Porvenir* (Cartagena), 8 de abril de 1883, p. 1.

405 En 1880 la Compañía Atlas tenía para sus barcos más o menos la mitad de las exportaciones colombianas que pasaban por Barranquilla. Ver: *Documentos del Ferrocarril de Bolívar*, vol. II, pp. 916-917.

vigoroso por realizar la transformación económica de la nación.<sup>406</sup>

La compañía de Cisneros compartió con la Compañía Unida de Navegación del Magdalena, el sistema de entregas de correos para todo curso del río Magdalena, hasta que los contratos se cancelaron por causa de la guerra civil de 1885. Sin embargo, en 1886 la nueva empresa de Cisneros, la Compañía Colombiana de Transportes, monopolizó el sistema de entrega de correspondencia del Alto Magdalena; la nueva firma mantuvo este privilegio hasta la llegada del siglo XX.<sup>407</sup>

El servicio de entrega de correspondencia suministrado por Cisneros en el Bajo y Alto Magdalena había sido el más eficiente en toda la historia de la nación. Sin embargo, desde el principio la participación del empresario en las empresas de navegación estuvo sometida a los ataques de las demás compañías fluviales que aspiraban competir con las empresas del cubano. Las compañías, a través de sus agentes en el Congreso, alegaban que Cisneros recibía un trato de favoritismo indebido por parte del Gobierno y que su compañía se beneficiaba de la mayor parte de los servicios.<sup>408</sup>

Pero la influencia política de Cisneros le permitió obtener reconocimiento por sus servicios a la nación. Esta vez fue Ricardo Becerra, el exsecretario de Estado del gobierno de Trujillo, quien vino en su ayuda. En una carta abierta al ejecutivo nacional, publicada en el *Diario Oficial* y luego reimpressa en *La Industria*, destacó:

406 *Óp. cit.*, p. 1.

407 "Oficina general de cuentas", *Diario Oficial* (Bogotá), noviembre 16 de 1888, p. 1331; ver también: "Cisneros, memorial referente a la limpia y canalización del río Magdalena", *Diario Oficial* (Bogotá), diciembre 26 de 1896, p. 1237; Carta de Antonio Roldán a Francisco J. Cisneros. Bogotá, diciembre 14 de 1896", en *Diario Oficial* (Bogotá), diciembre 26 de 1896, p. 1236; Documentos 00002-00840. En *Correos y Telégrafos*, 1887, 966 vol., CDLXI (Archivo Nacional, Biblioteca Nacional, Bogotá, Colombia).

408 Carta de José M. Núñez a Francisco J. Cisneros, en *La Luz* (Bogotá), agosto 9 de 1884, p. 1; ver también: Las empresas del señor Cisneros, *La Industria* (Bogotá), mayo 24 de 1884, p. 478.

*Han pasado ya dos años desde que el comercio de esta ciudad (Bogotá) ha disfrutado de la inmensa ventaja de la entrega de correos desde el Atlántico; las dos compañías de navegación del Magdalena de propiedad del señor Cisneros: Cisneros y Compañía y la Compañía Unida de Navegación han tenido la capacidad de suministrar un servicio de entrega de correos no solamente económico, sino con seguridad, eficiencia y prontitud; las otras compañías pueden prometer ¿pero lo cumplen?. Es muy improbable que ellos cumplan lo que prometen... Es de entender pues una de las dos compañías posee el Ferrocarril de La Dorada, lo que reduce enormemente el peligro y los costos de navegación por el río Magdalena. Cualquier otra compañía que pueda obtener el contrato de entrega de correos, incuestionablemente no puede disfrutar de la ventaja de la compañía de Cisneros, en consecuencia, que le den servicios más baratos a la nación es imposible.<sup>409</sup>*

#### IV

De todas las empresas de Cisneros en el Magdalena, la navegación a vapor en la parte alta fue la menos rentable y la que mayores controversias generó, por lo que su vinculación en este proyecto no fue del todo satisfactoria. En abril de 1878, cuando el Congreso estaba debatiendo la aprobación del contrato del Ferrocarril del Cauca, la delegación del Tolima propuso a Cisneros y al presidente Trujillo una contrapartida en el contrato del Cauca para que apoyaran la navegación a vapor en el Tolima.<sup>410</sup> Cisneros, que no deseaba asociarse con capitales tolimeses, organizó una expedición con sus ex-

---

409 Correo del Atlántico, *La Industria* (Bogotá), 24 de mayo de 1884, p. 478.

410 Cisneros, El exabrupto de la nación, *La Industria* (Bogotá), 16 de mayo de 1889, p. 762.



pertos sin ningún costo para el estado tolimense, que a pesar de manifestar que no tenía recursos, aceptó el ofrecimiento. En 1880, Cisneros volvió a enfrentar a sus críticos:

*No sabía y todavía no sé por qué tomamos el contrato del Alto Magdalena, jamás debimos haberlo tomado, de no ser por los señores Manrique, Iriarte, Galindo, Párraga, Delgado y Lombana, comisionados del Tolima, quienes presionaron al general Trujillo para que yo me hiciera cargo del contrato; para evitar esta obligación, sugerí que los inversionistas del Tolima deberían hacerse cargo del proyecto; es más, les ofrecí invertir mis propios fondos en la empresa y ayudarles de cualquier manera posible para su cumplimiento, pero ellos insistieron, a pesar de mi rechazo, en el asunto. Tan pronto como el contrato fue aprobado, comencé a dar los primeros pasos para el fiel cumplimiento de lo estipulado.<sup>411</sup>*

## V

En mayo de 1878, se firmó un acuerdo entre el Gobierno nacional y Cisneros en el que se le concedía el monopolio por cinco años, de servicio en barcos de vapor por el Alto Magdalena. El privilegio se haría efectivo dos años después de firmar el contrato y operaría con subsidios del Gobierno y capital privado.

Otras provisiones del contrato estipulaban que: 1. El concesionario tenía que recibir 1.500 pesos por cada viaje redondo Honda-Girardot, pero por ninguna circunstancia el subsidio total podía sobrepasar los 18.000 pesos anuales. 2. El contratista debía invertir 10.000 pesos anuales de los Fondos

---

411 Cisneros (editor), *Documentos relativos a las empresas del señor Francisco J. Cisneros*. (Bogotá: Imprenta de Zalamea, 1880), p. 5.

Nacionales para la mejora y la canalización del Alto Magdalena, cuyo servicio debía ser suministrado por Cisneros sin costo para la nación. 3. El garante tenía que recibir 5.000 pesos para adelantar mejoras en el puerto de Neiva.

Asimismo, el empresario debía suministrar dos barcos a vapor diseñados especialmente para las condiciones geográficas del Alto Magdalena, y estos debían permanecer legalmente bajo la jurisdicción de Colombia.<sup>412</sup> El contrato, de igual forma, estipulaba tarifas cómodas para las cargas transportadas por el Alto Magdalena, en las que se debía pagar 6 pesos por cada paquete de 125 kilos transportado en el recorrido Honda-Neiva y 3 pesos por su regreso. Los acuerdos de un transporte comercial subsidiado por el Alto Magdalena representaban más del doble que los de las distancias similares en la sección del Bajo Magdalena; por lo que en el contrato se estipuló la exención del servicio militar a los trabajadores del proyecto y se dieron tarifas preferenciales a empleados del Gobierno, tropas, maquinaria y equipo requerido en las mejoras públicas.<sup>413</sup>

## VI

Alexander Weckbecker, que esperaba recibir una indemnización por parte del Gobierno, alegó que Cisneros no tenía derecho a dragar el Magdalena o a poseer el monopolio del servicio de los barcos a vapor en la parte alta del río. El cuba-

---

412 Memoria del secretario de Hacienda y Fomento dirigida al presidente de la Unión para el Congreso de 1879 (Bogotá: Imprenta a cargo de H. Andrade, 1879), pp. 161-162.

413 Cisneros, *Leyes y contratos relativos a las empresas de Obras Públicas*, pp. 201-224.

no respondió a las amenazas y en una negociación en privada con el mismo Weckbecker, se suspendieron las quejas.<sup>414</sup>

Cisneros asumió la responsabilidad de dragar e introducir la navegación a vapor en el Alto Magdalena a petición de congresistas y senadores del Tolima. Parecía que los tolimenses estaban más interesados en forzar al Gobierno nacional para que empleara grandes cuantías en el dragado del canal con el fin de que el estado tolimense saliera del aislamiento, que en promover el desarrollo del monopolio del servicio de los barcos a vapor. Los tolimenses, viendo las apropiaciones relativamente pequeñas, atacaron primero al Gobierno y luego a Cisneros en las columnas del periódico más influyente de Bogotá, *El Diario de Cundinamarca*. Las acusaciones iban desde una supuesta carencia de conocimientos técnicos hasta el mal uso de los fondos públicos.<sup>415</sup>

En una carta abierta al secretario del Tesoro y Mejoras Públicas, el empresario respondió a sus críticos:

*La labor de destruir todos los obstáculos para la navegación no se puede llevar a cabo en unos pocos días, aún si una suma lo suficientemente grande de dinero es la apropiada, mucho menos cuando la única suma de dinero de diez mil pesos anuales fue la fijada. Hace algunos años el Congreso aprobó una ley que asignaba 150.000 pesos para mejorar la navegación por el río Magdalena, yo dudo que aún esa suma haya sido suficiente para mejorar el dragado del canal del Alto Magdalena. En acuerdo con mi conocimiento es muy difícil hablar con una mediana certeza sobre este problema porque no hay un estimado científico de la profundidad del río, se han ignorado los términos en los que se reflejan los obstáculos de gran magnitud, pero aun suponiendo que el monto de 150.000 pesos fuera suficiente*

---

414 Cisneros, *Documentos relativos a las empresas del señor Francisco J. Cisneros*, p. 5.

415 *Ibid.*, p. 3.

*para ejecutar el proyecto, la nación no puede suministrar esa suma en un año...*<sup>416</sup>

Pero Cisneros no logró convencer a la oposición y sus relaciones con el Tolima se tornaron aún más críticas. Aunque, la legislatura del estado tolimense realizó un desembolso a Cisneros y subsidió a una empresa local (Compañía de Navegación del Tolima) para que compitiera con los vapores del empresario,<sup>417</sup> esta no fue capaz de introducir ni un solo vapor en el Alto Magdalena.<sup>418</sup> Los ataques contra Cisneros continuaron y, además, sus empresas fueron investigadas por observadores del Congreso. Afortunadamente para el empresario nunca se rindió un reporte negativo sobre su proyecto.<sup>419</sup>

A pesar de las críticas, de los conflictos civiles y de los retrasos perennes en los subsidios del Gobierno, a comienzos de 1884 se estableció la navegación a vapor por el Alto Magdalena.<sup>420</sup> En ese mismo año, se estimó que, debido al servicio de vapores suministrado por Cisneros, el tráfico se había doblado y triplicado en los puertos de Girardot, Ricaurte y otros municipios a lo largo del Alto Magdalena. Los ahorros en materia de transporte comercial del departamento del Tolima alcanzaron la cifra de 80.000 pesos.<sup>421</sup> Las tarifas para el transporte público también se redujeron en un 60 % con el dragado del canal del río.<sup>422</sup>

416 Cisneros, *Documentos relativos a las empresas del señor Francisco J. Cisneros*, p. 2.

417 *Ibid.*, p. 11.

418 Pedro M. Revollo, *Reseña histórica de la navegación por el río Magdalena* (Barranquilla: Empresa Litográfica, S. A., 1945), pp. 20-47.

419 "Mejora del Alto Magdalena", *La Industria* (Bogotá), 10 de mayo de 1883, p. 109.

420 Carta de William E. Curtis para el cónsul de Estados Unidos Thomas Dawson, Caracas, 18 de enero de 1885, en *Despacho Consular - Barranquilla*, vol. 6, II; ver también: "Navegación", *La Industria* (Bogotá), 25 de enero de 1884, p. 341.

421 "Asuntos económicos", *La Industria* (Bogotá), 29 de septiembre de 1884, p. 628.

422 "Alto Magdalena: respuesta al comercio", *La Industria* (Bogotá), 15 de marzo de 1884, p. 393.

Las actividades que Cisneros realizaba en el río rápidamente se convirtieron en uno de los negocios más rentables del país.<sup>423</sup> El éxito de la compañía se consolidó gracias a la adquisición de las compañías navieras rivales por parte de Cisneros.<sup>424</sup> La feroz competencia entre la empresa de Cisneros y la Compañía de Navegación del Tolima por la supervivencia, permitió al empresario cubano fortalecerse y crear una nueva organización que bautizó con el nombre de Compañía Colombiana de Transportes, creada con recursos propios de la compañía y de otras empresas fluviales más pequeñas como la Compañía Alemana y la Compañía Internacional, constituida en 1886 con capital brasileño y colombiano. Aunque la Compañía Unida de Navegación, competidora de las empresas de Cisneros, contaba con apoyo de banqueros norteamericanos, el control que ejercía Cisneros sobre los demás proyectos de transporte le concedió una decidida ventaja sobre ella. En una oportunidad cuando la Compañía Unida de Navegación envió a *El Cometa* por el Alto Magdalena para llevar fletes a sus vapores de la parte baja del río, Cisneros instruyó a su gerente del ferrocarril de Girardot para que fuera lo suficientemente hostil; buscaba evitar la competencia: *Es necesario crearle a 'El Cometa' y a su tripulación toda clase de obstáculos para que no puedan obtener los fletes; ya que el ferrocarril de Girardot está en nuestras manos debemos tener ventaja en estos factores.*<sup>425</sup>

Para 1892, la recientemente organizada corporación del empresario dominaba el tráfico por el río y el transporte del café, a tal punto que llegó a forzar la venta de la Compañía Unida de Navegación. La compra de la compañía por parte de la Compañía Colombiana de Transportes, en gran medida se debió a los esfuerzos de Cisneros y a un préstamo de 250.000

---

423 Carta de Francisco J. Cisneros para Carlos Sáenz, (Barranquilla), 12 de septiembre de 1882, en *Colección Miscelánea de Cisneros*, ACCH, B.

424 *Estadística de navegación fluvial: informe del inspector del ramo en 1883* (Barranquilla: Imprenta de los Andes, 1884), pp. 1-34.

425 Carta de Francisco J. Cisneros para Carlos Sáenz, (Bogotá), 24 de febrero de 1886, en *Colección Miscelánea de Cisneros*, ACCH, B.

pesos otorgado por los comerciantes de Barranquilla que operaban casas bancarias en Nueva York.<sup>426</sup>

Sobre la ardua disputa, Cisneros comentó: *Fue una batalla en la que otra compañía norteamericana, La Unida, nos peleó en una lucha mano a mano.*<sup>427</sup> En 1892, la Compañía Colombiana de Transportes operaba dieciséis de los diecinueve vapores que circulaban por el Magdalena.<sup>428</sup> De esta manera, esta corporación monopolizadora se convirtió en la primera compañía moderna de barcos de río en Colombia. Hasta su muerte en 1898, Cisneros compartió la administración y la dirección con Jacobo Cortísoz, Martín Wessels y Vicente Lafurié.<sup>429</sup>

---

426 Carta de Francisco J. Cisneros para Carlos Sáenz, Puerto Berrío, 10 de enero de 1885; ver también: Carta de Francisco J. Cisneros a Carlos Sáenz, (Bogotá: febrero 24 de 1886); Carta de Francisco J. Cisneros a Carlos Sáenz, julio 9 de 1886, en *ACCH, B*; "Telegramas", *La Industria* (Bogotá), junio 28 de 1884, p. 529; "La Compañía Colombiana de Transportes", *El Heraldo* (Bogotá), enero 27 de 18895, (Suplemento, p. 1); "La Compañía Colombiana de Transportes", *El Heraldo* (Bogotá), septiembre 23 de 1891, p. 2; Vicente Lafurié, "Navegación del Magdalena", *El Heraldo* (Bogotá), julio 1 de 1894, (Suplemento, pp. 1-2).

427 Cisneros, "Ferrocarril de Bolívar", *El Heraldo* (Bogotá), 27 de enero de 1885, (Suplemento, p. 1).

428 Rippy, *Latinoamérica y la era industrial*, p. 54.

429 "Algunos sucesos locales", *The Shipping List* (Barranquilla: septiembre 30 de 1895), p. 6; ver también Vicente Lafurié, *La Tregua* (Ibagué), enero 24 de 1896, p. 50; Cisneros, Compañía Colombiana de Transportes, *Diario Oficial* (Bogotá), abril 2 de 1898, p. 327.

## CAPÍTULO VI

### El Ferrocarril de La Dorada

#### I

El recientemente creado Estado del Tolima (1860), formado con territorios de los estados del Cauca y Cundinamarca tomados por el general Mosquera durante la guerra civil de 1859-1861, tenía un área aproximada de 306.000 millas cuadradas. A mediados del siglo XIX, los ricos suelos del Tolima atrajeron inmigrantes de todas partes del país, especialmente de Antioquia, Boyacá y Cundinamarca;<sup>430</sup> trajo prosperidad para muchos y le permitió al Tolima tener un papel relevante en la política nacional.

En 1843, la población del Tolima era de 183.000 habitantes, y 38 años después había crecido a los 306.000<sup>431</sup>. Entre las ciudades más pobladas e importantes se encontraban

---

430 James J. Parsons, *La colonización antioqueña en el oeste colombiano*, segunda edición (Berkeley, periódico de la Universidad de California, 1969), pp. 1, 92, 94-95.

431 Juan de la Posada, "Desarrollo del ferrocarril en Colombia", *Revista de Ingeniería*, V (agosto de 1893), p. 605.

la capital, Ibagué, con 10.346 habitantes, Purificación con 8.758, Neiva con 8.332 y Honda con 3.718.<sup>432</sup>

El Tolima limitaba por el sur y el occidente con el estado del Cauca, por el norte con Antioquia y por el oriente con Cundinamarca. El Tolima tiene zonas altas y su territorio es cruzado de sur a norte por las cordilleras Central y Oriental. La topografía presenta algunos de los picos más altos de la nación, algunos de ellos sobrepasan los 15.000 pies de altura. En el estado del Tolima, nace el gran río Magdalena (actualmente en el Huila) y en sus valles las cordilleras Oriental y Central discurren 48 millas hacia el norte desde el páramo de las Papas, a 1° 30' latitud norte. El río Magdalena, durante su recorrido, se alimenta directa e indirectamente de las corrientes y los ríos del Tolima.

El estado tolimense estaba dotado de fértiles tierras para la agricultura y de una considerable riqueza mineral: plata, oro, cobre, hierro, magnesio y otros metales y metaloides y era explotado desde finales del siglo XIX.<sup>433</sup> En 1878, Cisneros sobre los recursos naturales del Tolima afirmó:

*El estado del Tolima es el que ofrece los mejores campos en la república para el comercio de exportación. Sus exportaciones en 1874 consistían de quina, \$1'794.256; el tabaco producido en Ambalema, \$2'154.000; sombrero panameño, \$142.148; cueros, \$240.000; y café, \$90.404, lo cual totalizaba \$4'420.404 al año. Esta suma no incluye el comercio del interior que consiste en cacao, arroz, comino y otra serie de provisiones, ni el comercio de exportación con las 900 toneladas de minerales crudos enviadas al exterior.*<sup>434</sup>

432 *Itinerario general de las distancias que existen de la capital de Colombia a las diferentes poblaciones de cada uno de los estados* (Bogotá: Imprenta del Gobierno, 1883), p. 21.

433 Clímaco Calderón y Edward E. Britton, *Colombia 1893* (Washington, D. C.: Departamento de Estado, 1893), p. 40.

434 Cisneros, *Informe sobre la construcción del ferrocarril de Puerto Berrío a*



## II

El Ferrocarril de La Dorada se convirtió en un esfuerzo más del orden nacional que local, gracias a su privilegio estratégico de ser el vínculo entre el Alto y el Bajo Magdalena. En 1889, el cónsul de Estados Unidos en Barranquilla, S. M. Whelpley, analizó apreciablemente los esfuerzos de Colombia para construir el ferrocarril:

*Las expectativas de éxito del Ferrocarril de La Dorada se basaron en una población dedicada a las labores agrícolas, mineras y al comercio de \$1'064.270 provenientes de los cuatro estados adyacentes, Cundinamarca, Tolima, Antioquia y Cauca. Los veintitrés pueblos y asentamientos cercanos que atraviesa el ferrocarril tienen 42.000 habitantes, gente ahorradora y laboriosa que vive en una de las más ricas y saludables zonas de la república.*<sup>435</sup>

El punto divisorio entre el Bajo y el Alto Magdalena se localiza en el pueblo de Honda, 600 millas al sur de Barranquilla. Thomas Dawson describió a Honda como

*Uno de los pueblos más importantes del río... todas las condiciones naturales tienden a centrar el comercio en este lugar, como si fuera la puerta para el Bajo y Alto Magdalena, al igual que para Bogotá y el estado del Tolima. Muchas reliquias interesantes del antiguo mandato español se pueden ver en las iglesias malgastadas, los cuarteles y los edificios privados*<sup>436</sup>.

---

Barbosa (Nueva York: D. Van Nostrand, 1878), p. 17.

435 Del vicecónsul de Estados Unidos S. M. Whelpley al asistente del secretario de Estado Alvey A. ADEE, 19 de noviembre de 1889, *Informe N.º 76*, Despacho Consular - Barranquilla, vol. ó, IV.

436 Del cónsul de Estados Unidos, Thomas Dawson al asistente del secretario de Estado John Davis, 10 de noviembre de 1884, *Informe N.º 115*, Despacho Consular - Barranquilla, vol. ó, II.

La Dorada, a 46 kilómetros al norte de Honda, ha sido considerada como el segmento más difícil e impredecible de los rápidos del Magdalena que con los bancos de arena, resulta especialmente peligrosa la travesía en una sección de 3 millas entre Honda y Caracolí. Desde que el hombre comenzó a usar el Magdalena como medio de transporte, prefería evitar los peligros de esta sección. Después de la introducción de los barcos a vapor en el Bajo Magdalena, la mercancía usualmente se embarcaba hasta Caracolí y luego se cargaba a mula por la sección de los rápidos para finalmente ser transportada en pequeñas cajas de madera a las diferentes partes del interior de la nación, o por mula desde Honda a Bogotá. Los peligros de la navegación del río entre Caracolí y Honda fueron descritos en 1878 por Cisneros:

*La distancia comprendida entre Honda y Caracolí está demarcada por lo que se llama el Salto de Honda, que es una parte del río donde su lecho está cubierto de rocas que le dan un carácter quebrado y desigual... Esta parte del río podría, sin duda, hacerse navegable, pero no sin incurrir en un gran gasto... Los rápidos se forman por las rocas que cruzan el curso del flujo, en dichos lugares la mínima desviación de la línea que el barco debe seguir involucraría su destrucción. Además de estos impedimentos, se encuentran giros rápidos y agudos, y pocas profundidades, donde si los barcos encallan deben esperar por una elevación favorable del agua con el fin de salir a flote; esta elevación solo se puede esperar después de la caída de las lluvias periódicas que ocurren allí, debido a estas causas... los mayores y más lamentables accidentes conocidos en la historia del Magdalena, ocurren allí.<sup>437</sup>*

El sistema de transporte era claramente ineficiente, tomaba tiempo y además resultaba muy costoso. Pero como el entusias-

---

437 Cisneros, *Informe sobre la construcción del ferrocarril de Puerto Berrío a Barbosa*, (Nueva York: D. Van Nostrand, 1878), pp. 15-16.

mo nacional por la modernización del transporte durante los años 1870 era grande, no faltaban los argumentos a favor; en términos generales se creía que el ferrocarril entre La Dorada y Honda podría incrementar la capacidad y la velocidad del transporte. Desde 1872 hasta 1881, el Gobierno nacional negoció numerosos contratos con empresarios ferroviarios, tanto colombianos como extranjeros, pero ni un solo riel se instaló hasta el arribo de Cisneros, quien comenzó la construcción del ferrocarril en junio de 1881. Sus antecesores no contaron con el apoyo financiero para desarrollar el proyecto, considerado este casi imposible de cumplir, debido a la rigidez del terreno y al precario estado de tecnología de la nación.<sup>438</sup>

La adquisición del contrato del Ferrocarril de La Dorada por Cisneros tiene que verse a la luz de sus otros proyectos, aunque el empresario quería dar la impresión de sentirse forzado a desarrollar el proyecto, nunca perdió el interés por construirlo. Después de la adquisición del contrato del servicio de entrega de correo por el Magdalena, su canalización, el monopolio de servicio de barcos a vapor en la parte baja del río y de la construcción del Ferrocarril de Girardot, la vía férrea La Dorada-Honda se volvió vital en el desarrollo de la red de transporte de Cisneros.

El Magdalena era la arteria principal para suministrar los equipos y materiales de construcción necesarios para los demás proyectos del empresario, por lo que resulta estratégico y lógico que intentara controlar los fletes y el transporte a larga distancia para el trayecto de La Dorada. Antes de obtener el contrato, ilustró que

*El ferrocarril podría ser más productivo de lo calculado ya que estos se basaban solamente en el tráfico del río por el Bajo Magdalena. Ahora, cuando la navegación por el alto*

---

438 Del vicecónsul de Estados Unidos S. M. Whelpley al asistente del secretario de Estado G. L. Reeves, 10 de marzo de 1888, *Informe N.º 72, Despacho Consular - Barranquilla*, vol. ó, III.

*Magdalena, bajo contrato, se extienda hasta las tierras del interior, logrará un interés de no menos del cincuenta por ciento sobre ingresos anteriores. Puede, en consecuencia, concluirse, sin exageración, que el capital invertido en ese trabajo producirá por lo menos tres veces el interés estimado...*<sup>439</sup>

### III

Al igual que en sus anteriores contratos, se estipuló que las vías fueran de bajo calibre, que la obra debía comenzar en Honda y seguir en dirección norte por 46 kilómetros. El contrato estipulaba un subsidio oficial de 7.000 pesos milla terminada y el proyecto entero debía terminarse en agosto de 1886.<sup>440</sup> La contribución total del Gobierno central no excedía la suma de 200.000 pesos. Cisneros contrató la construcción de un puente para unir el occidente con el oriente del río Magdalena en la ciudad de Honda. Tanto la carrilera, como el puente y las ganancias estarían bajo la administración del empresario por un periodo de ochenta años, después debían retornar a la nación sin compensación alguna.<sup>441</sup>

Otras de las disposiciones estipuladas en el contrato eran: a. que el Gobierno nacional cedería a Cisneros todos los materiales, suministros y equipo que quedarían después de abandonar el proyecto del Ferrocarril del Norte, si el concesionario lo deseaba, en cuyo caso el valor de los materiales dados serían descontados de los subsidios otorgados.<sup>442</sup> b. Era res-

439 Cisneros, *Informe sobre la construcción del ferrocarril de Puerto Berrío a Barbosa*, (Nueva York: D. Van Nostrand, 1878), p. 16.

440 Cisneros (editor), *Leyes y contratos relativos a las empresas de obras públicas* (Bogotá: Imprenta de La Luz, 1882), pp. 201-203.

441 *Ibid.*, p. 162; ver también: "Proyecto de Ley", *Diario Oficial* (Bogotá), 8 de junio de 1879, p. 6780.

442 En 1873, el Gobierno nacional y una firma británica designada para contratar

ponsabilidad de Cisneros pagar por las tierras por donde cruzara el ferrocarril, si quería obtener la concesión por parte del estado del Tolima. c. Como en los anteriores contratos, la compañía del ferrocarril debía transportar el correo del Gobierno, las tropas y los empleados del Gobierno sin costo alguno, y los trabajadores del ferrocarril quedaban exentos del servicio militar, tanto en los tiempos de paz como de guerra.<sup>443</sup>

#### IV

El Ferrocarril de La Dorada se construyó con apoyo de capital latinoamericano, los Cisneros y José Germán Ribón eran los mayores y preferenciales accionistas; otros accionistas colombianos fueron Diego de Castro, Nicolás Pereira Gamba, Pío Rengifo, Muñoz y Espriella, Federico Párraga, Dámaso Zapata, Enrique Cortés y Carlos Uribe,<sup>444</sup> todos amigos de Cisneros, y muchos de ellos grandes importadores y exportadores. En marzo de 1889, cuando Cisneros transfirió el Ferrocarril de La Dorada a una corporación británica, el grupo de control

---

la provisión del capital para la construcción de unos 210 kilómetros de ferrocarril del río Carare hasta Bogotá, con garantía bancaria, pero por causa de dificultades financieras y económicas de la compañía, el Gobierno canceló esta concesión en 1877. Ver: "Compañía Nacional del Ferrocarril del Norte", *Diario Oficial* (Bogotá), 16 de agosto de 1876, p. 4320; ver también: "Ley 42 de 1877 que manda promover la liquidación del Ferrocarril del Norte", *Diario Oficial* (Bogotá), 23 de mayo de 1877, p. 4799; y "Fracaso del empréstito para el Ferrocarril del Norte", *El Repertorio Colombiano* (Bogotá), 1, N.º 3 (septiembre, 1878), pp. 255-259.

- 443 Cisneros (editor), *Leyes y contratos relativos a las empresas de obras públicas*, pp. 162-163.
- 444 Cisneros, *A propósito de una sentencia* (Bogotá: Tipografía de La Luz, 1898), p. 5, 11-20, 24; ver también: "Empresa de Navegación", *La Industria* (Bogotá), 18 de octubre de 1883, p. 257; "Informes anuales", *La Industria* (Bogotá), 7 de marzo de 1884, p. 389; "El señor Diego de Castro", *La Industria* (Bogotá), 3 de mayo de 1884, p. 449; y Cisneros, *Reglamentos para la organización de los trabajos de construcción y del servicio de explotación de ferrocarriles* (Bogotá: Imprenta de La Luz, 1884), p. 71.

estuvo bajo la dirección de Ribon Frères de París<sup>445</sup>. La Compañía del Ferrocarril de La Dorada se constituyó, como

*El ferrocarril más rentable poseído por los británicos en Colombia.<sup>446</sup> En realidad la compañía era propiedad y estaba controlada por los hermanos Ribon, hijos del héroe de la independencia Pantaleón Germán Ribon. Los Ribon, colombianos que residían en Europa y en Estados Unidos, pertenecían a una familia distinguida de la Colonia con vínculos criollos y europeos, y fueron unos de los primeros colombianos que ‘internacionalizaron’ sus inversiones.<sup>447</sup>*

## V

Cisneros no se involucró directamente en la construcción del Ferrocarril de La Dorada y dejó los trabajos de construcción a sus ingenieros. En este proyecto, aunque la mayoría de trabajadores provenía del Tolima, Antioquia y la costa Atlántica, también hubo escasez de fuerza de trabajo, debido a las pésimas condiciones climatológicas que reinaban en la región. La dirección técnica del ferrocarril fue confiada al cubano Ernesto

445 "Legalización de la Compañía El Ferrocarril de la Dorada Limitada", *Diario Oficial* (Bogotá), 16 de abril de 1889, p. 450; ver también: "Ministerio de Fomento", *Diario Oficial* (Bogotá), 29 de diciembre de 1894, pp. 1254-1255. En 1894, el Ferrocarril de La Dorada Limitada había capitalizado unos 222.000 puntos. En 1884, el avalúo total del Ferrocarril de La Dorada ascendía a 500.000 pesos y Cisneros buscó una salida fácil. Ver: "El Ferrocarril de La Dorada", *La Industria* (Bogotá), 17 de noviembre de 1884, p. 673; y "El Ferrocarril de La Dorada", *La Industria* (Bogotá), 23 de agosto de 1884, p. 13765.

446 J. Fred Rippy, *Inversiones británicas en Latinoamérica, 1822-1849* (Hamden, Connecticut, Archon Books, 1966), p. 80.

447 Quizá la gran documentación negociable con los Ribón y la élite neurálgica colombiana de finales del siglo XIX es parte del Archivo de Salvador Camacho Roldán. Ver: Miguel Bretos, "El Archivo Camacho Roldán", *Boletín de Historia y Antigüedades* (Bogotá), LVII, N.º 666-668 (abril-junio de 1970), pp. 311-315

Luaces, a los norteamericanos Henry Hallam y N. J. Nichols y a los colombianos Nicolás Tanco y Eusebio Grau.<sup>448</sup>

Las primeras tres millas del ferrocarril se construyeron con equipo y materiales abandonados del proyecto del Ferrocarril del Norte, los demás suministros e instrumentos técnicos se adquirieron a través de proveedores latinoamericanos residentes en Estados Unidos e Inglaterra.<sup>449</sup>

Cisneros tuvo que enfrentar muchas dificultades en la ejecución del proyecto tolimense, sin embargo, todas se resolvieron gracias a su astucia y diplomacia; sus principales opositores precisamente eran ciudadanos locales. En esta ocasión, el contrato firmado con el Gobierno nacional no le garantizó tierras públicas, ni siquiera para el uso directo del proyecto. Cisneros pensaba que su agente José M. Lombana había obtenido las tierras públicas de los alrededores de Honda, pero fue informado que la mayoría de estas, por las que tenía que cruzar el ferrocarril, ya habían sido reclamadas; y quienes las reclamaron elevaron los precios cuando conocieron que se había firmado el contrato. El empresario, conocedor de las implicaciones legales que le podría traer la construcción del ferrocarril, detuvo la construcción hasta que comenzaron los juicios legales en referencia al estado de los terrenos en disputa.<sup>450</sup> En una ocasión, debido a las demandas contra la compañía, la construcción se detuvo por casi un año.<sup>451</sup>

---

448 "Ferrocarril de La Dorada", *La Industria* (Bogotá), 20 de marzo de 1884, p. 408; ver también: "Ferrocarril de La Dorada: entrega de la octava milla", *La Industria* (Bogotá), 28 de junio de 1884, p. 532; "Ferrocarril de La Dorada: entrega de la décima milla", *La Industria* (Bogotá), 26 de julio de 1884, p. 557; y "Baratura en los transportes", *La Industria* (Bogotá), 20 de septiembre de 1884, pp. 617-618.

449 "Ferrocarril de La Dorada", *La Industria* (Bogotá), 4 de diciembre de 1883, pp. 289-290; ver también: "Ferrocarril de La Dorada", *La Industria* (Bogotá), 15 de marzo de 1884, pp. 397-398; y "Ferrocarril de La Dorada", *Diario Oficial* (Bogotá), 30 de noviembre de 1882, p. 11241.

450 "Ferrocarril de La Dorada", *La Industria* (Bogotá), 20 de marzo de 1884, pp. 406-407.

451 Cisneros, "Ferrocarril de La Dorada", *La Industria* (Bogotá), 6 de octubre de 1884, pp. 633-637.

Además de ser objeto de fuertes críticas de la dirigencia política de los estados del Tolima y Cundinamarca, a mediados de 1882, cuando el empresario norteamericano Charles Brown<sup>452</sup> estaba construyendo el Ferrocarril del Occidente (río Magdalena-Guaduas-Bogotá) con capital del Gobierno y capital norteamericano, hicieron una serie de ataques contra el proyecto de Cisneros, en los cuales ficticiamente se argumentaba que el ferrocarril era extremadamente inseguro.<sup>453</sup> Afirmaban los agentes de Brown, que sus empleados podrían construir un mejor ferrocarril, y lo mejor que podía hacer la nación era cancelar el contrato de Cisneros para transferírselo a Brown.

Por un tiempo Brown logró crearle algunas dificultades al cubano, incluso el Gobierno nacional decidió suspender los subsidios del ferrocarril; sin embargo, en un esfuerzo por salvar su empresa, el cubano solicitó voluntariamente al Gobierno una comisión que inspeccionara el proyecto y retó a Brown a que sometiera a sus empresas al mismo tipo de auditoría.<sup>454</sup> El secretario del tesoro y obras públicas nombró un comité de ingenieros nacionales y extranjeros quienes emitieron un reporte favorable sobre el Ferrocarril de La Dorada. Después de esto, sus detractores finalizaron los ataques. Por otra parte, las actividades financieras de Brown no salieron favorecidas en la investigación llevada a cabo por oficiales del Gobierno,<sup>455</sup> lo

---

452 Charles Brown tenía el privilegio de construir el ferrocarril entre el río Magdalena y Bogotá en 1874, pero ocho años después la construcción fue totalmente detenida y luego se negó a continuarla. Ver: "El Ferrocarril de Occidente", *El Conservador* (Bogotá), 2 de diciembre de 1881, p. 187; ver también: "El Ferrocarril de la Sabana", *El Conservador* (Bogotá), 23 de diciembre de 1881, pp. 210-211; "El Ferrocarril de los Manzanos", *El Conservador* (Bogotá), 7 de noviembre de 1881, p. 158; y Cisneros, "Ferrocarril de Bolívar", *El Heraldo* (Bogotá), 27 de enero de 1895, (Suplemento, p. 1).

453 "Variedades", *El Orden* (Bogotá), 14 de abril de 1883, p. 3.

454 "Ferrocarriles de Occidente y La Dorada", *La Industria* (Bogotá), 19 de abril de 1883, pp. 81-83; ver también: "El Ferrocarril de Mr. Brown", *La Industria* (Bogotá), 10 de mayo de 1883, p. 109.

455 "Las apreciaciones oficiales sobre el Ferrocarril de Occidente", *La Industria* (Bogotá), 7 de junio de 1883, p. 129.



que provocó una interrupción del apoyo financiero y gubernamental al Ferrocarril de Occidente.

Como ya era la costumbre, hubo muchas demoras en la construcción por la falta de subsidios del Gobierno y por las guerras civiles<sup>456</sup>, y el Tolima no era ajeno a la política y a la oposición de ciertos grupos, como el de los comerciantes que alegaban que las tarifas autorizadas por el Gobierno a Cisneros eran muy altas. Las caravanas de arrieros se opusieron férreamente al empresario, pues vieron en el ferrocarril una competencia que amenazaba la reducción de sus ingresos por concepto de cargas de fletes que hasta ahora ellos cobraban, desde el Bajo hasta el Alto Magdalena y viceversa. En 1885, cuando Cisneros estuvo inspeccionando los trabajos del ferrocarril en Honda, un grupo de manifestantes y matones incitados por arrieros rodearon los edificios de la compañía para tomárselos a la fuerza y linchar al empresario. Sobre este acontecimiento, el historiador colombiano Alfonso J. Gómez comentó que la retórica persuasiva de Cisneros y el pago de una fuerte suma de dinero influyeron sobre la amenazante turba y evitó su linchamiento.<sup>457</sup>

Durante la guerra civil de 1885, la construcción se suspendió por completo y no se reanudó sino hasta 1889, cuando Cisneros transfirió la concesión a la compañía colombiana de registro inglés, British Incorporated. En septiembre de 1884, Cisneros terminó los 23 kilómetros más abruptos del proyecto, a los que se había comprometido.<sup>458</sup> Se estimaba que el costo de cada milla de ferrocarril había alcanzado la suma de 64.000 pesos, mientras que los estudios calculaban que la distancia restante tenía un precio promedio de 16.000 pesos

---

456 "Ferrocarril de La Dorada: informe correspondiente al año de 1883", *La Industria* (Bogotá), 15 de marzo de 1884, p. 397.

457 Cisneros, "El exabrupto de la nación", *La Industria* (Bogotá), 16 de mayo de 1889, p. 762-763; ver también: Alfonso Javier Gómez, "Cisneros", *Repertorio Histórico* (Medellín), N.º 5-8 (junio de 1914), pp. 107-326.

458 "Ferrocarril de La Dorada", *Diario Oficial* (Bogotá), 30 de noviembre de 1882, p. 11241.

milla construida.<sup>459</sup> El empresario consideraba que los restantes 23 kilómetros se podían completar en un año. Esta apreciación parecía válida, pues se suponía que las últimas cuatro millas serían tendidas en un mes.<sup>460</sup>

Después de la guerra civil de 1885, la construcción del ferrocarril no se reanudó inmediatamente a pesar de que Cisneros ya había adquirido la mayoría de materiales y equipos necesarios para terminarlo;<sup>461</sup> durante los siguientes cuatro años el mantenimiento y la operación del ferrocarril fueron los trabajos más duros, en gran medida por la falta de subsidios del Gobierno y las difíciles relaciones entre el empresario y algunos ciudadanos de Honda, quienes seguían pidiendo altos precios por las tierras por las que tenía que cruzar el ferrocarril. Honda, la región más densamente poblada, contribuyó a que los precios de las tierras fueran mucho más altos.

El malentendido financiero y administrativo entre Cisneros y sus socios, Diego Castro y José G. Ribón, se dio por el rumor de que Cisneros había recibido apoyo financiero de sus socios y que él les había negado ejercer cualquier dirección sobre el proyecto; el impase finalmente se resolvió con un acuerdo interno, en el cual José M. Cortés y Salvador Camacho Roldán actuaron como mediadores imparciales. Aun así, Cisneros perdió el control sobre el ferrocarril más rentable de Colombia.<sup>462</sup>

---

459 Del cónsul de Estados Unidos S. M. Whelpley para el asistente del secretario de Estado G. R. Reves, 10 de marzo de 1888, *Informe N.º 72*, Despacho Consular - Barranquilla, vol. ó, III.

460 "Baratura en los transportes", *La Industria* (Bogotá), 20 de septiembre de 1884, p. 617.

461 "El Ferrocarril de La Dorada", *La Industria* (Bogotá), 17 de noviembre de 1884, p. 673.

462 Cisneros, *A propósito de una sentencia*, p. 40; ver también: Carta de Francisco J. Cisneros para Ribón, Castro y Compañía, Londres, 27 de agosto de 1883; Carta de Francisco J. Cisneros para Diego de Castro, Barranquilla, 8 de febrero de 1884; Carta de Francisco J. Cisneros para Salvador Camacho Roldán, Bogotá, 26 de junio de 1884; Carta de Francisco J. Cisneros para Salvador Camacho Roldán, Bogotá, 11 de agosto de 1884; Carta de Diego de Castro para Salvador Camacho Roldán, Bogotá, 27 de junio de 1884, en *Archivo de Salvador Camacho Roldán*.

Este sería otro inconveniente que se le presentaría al ingeniero cubano para tener el control total de la navegación por el río, en el Bajo y Alto Magdalena.

Incluso después de que Cisneros se retirara del proyecto de La Dorada, continuaron los conflictos entre el cubano y los nuevos dueños del ferrocarril,<sup>463</sup> pero el empresario era afortunado al contar con el constante apoyo del Gobierno y poder operar en un país cuya economía se basaba en el cultivo del café y su exportación. Sin embargo, el apoyo se vio finalizado en 1896, cuando el Gobierno nacional, por ley, transfirió todos los derechos del Ferrocarril de La Dorada a la Compañía Colombiana de Transportes.<sup>464</sup>

## VI

A pesar del corto recorrido del Ferrocarril de La Dorada, este se convirtió en el único medio efectivo que unía el Alto y el Bajo Magdalena; los 23 kilómetros de línea férrea habían logrado franquear los rápidos más peligrosos del río. El Ferrocarril de La Dorada inició su servicio tan pronto como se culminó la primera milla y, a medida que el proyecto avanzaba, se elevaba el volumen de carga; el novedoso medio de transporte tuvo un impacto inmediato en la reducción de los costos de transporte y pudo proveer a Honda con abundantes suministros mercantiles económicos; tanto es así que, apenas se pusieron en funcionamiento las primeras tres millas, los costos por concepto de fletes hasta La Dorada se redujeron en

---

463 Carta de Tomás Germán Ribón para el Ministerio de Hacienda, Bogotá, 25 de septiembre de 1897, en *Diario Oficial* (Bogotá), 23 de octubre de 1897, p. 1027.

464 "Ley 137 de 1896", *Diario Oficial* (Bogotá), 26 de diciembre de 1896, pp. 1237-1239; ver también: "Carta de Jacobo Cortissoz para el ministro de Hacienda, Barranquilla, 14 de septiembre de 1897", *Diario Oficial* (Bogotá), 23 de octubre de 1897, pp. 1026-1027.

67.800 pesos anuales; se transportaban 6.000 piezas de flete (cada una con un promedio entre 125 y 140 kilos de peso), y 1.000 personas empleaban mensualmente el novedoso medio de transporte.<sup>465</sup>

Estas estadísticas son muy significativas, si se tiene en cuenta que se trataba de las primeras tres millas de rieles tendidos, en las cuales el Gobierno tan solo había invertido 21.000 pesos.<sup>466</sup> En 1884 los costos por flete de un producto (entre 125 y 140 kilos de peso) se había reducido en 2,40<sup>467</sup> pesos con respecto al transporte en mula, empleado antes de la construcción del ferrocarril; la reducción significó en la moneda local una cifra de 45 centavos de peso.<sup>468</sup> Sin embargo, la reducción de los costos de transporte por el Ferrocarril de La Dorada no trajo ganancias inmediatas a Cisneros. No fue sino hasta el quinto año de operar que el empresario comenzó a reportar ganancias.<sup>469</sup>

---

465 "Una cuestión grave", *La Industria* (Bogotá), 31 de diciembre de 1883, p. 317.

466 "Ferrocarriles", *La Industria* (Bogotá), 19 de junio de 1884; ver también: "Tolima: por el Ferrocarril de La Dorada", *El Conservador* (Bogotá), 30 de noviembre de 1882, p. 743.

467 "Baratura en los transportes", *La Industria* (Bogotá), 20 de septiembre de 1884, p. 617.

468 "Asuntos económicos", *La Industria* (Bogotá), 29 de septiembre de 1884, p. 628.

469 Del vicecónsul de Estados Unidos S. M. Whelpley para el asistente del secretario de Estado William F. Wharton, 3 de junio de 1889, *Informe N.º 51*, Despacho Consular - Barranquilla, vol. 6, IV.

## CAPÍTULO VII

### El Ferrocarril de Girardot

#### I

La historia del Ferrocarril de Girardot se puede remontar hasta los primeros esfuerzos que se dieron en la Nueva Granada con el ánimo de vincular la capital, Santa Fe de Bogotá, con el río Magdalena. La vía debía transcurrir por todos los tipos de climas y por una geografía abrupta.<sup>470</sup> Durante el periodo de especulación británica y la inversión en la recién emancipada América Latina, el hijo del inventor del ferrocarril, Robert Stephenson, se acercó personalmente al libertador Simón Bolívar con el fin de proponerle la construcción de una línea férrea que comunicara a Bogotá con el río Magdalena, sin embargo, la desconfianza de Bolívar hacia el proyecto,<sup>471</sup>

---

470 Jesús Cuervo y Alejandro Caycedo D., *Camino de Santa Isabel: su historia, conveniencia y practicabilidad* (Bogotá: Imprenta de Vapor de Zalamea Hermanos, 1888), pp. 14-23; ver también: Pío Lozano, *Camino de occidente* (Bogotá: Imprenta de Gaitán, enero 8, 1882), p. 1. (Hoja suelta).

471 José María Cordovez Moure, *Reminiscencias de Santa Fe de Bogotá*, editado por Elisa Mujía (Madrid: Imprenta Aguilar, 1962), p. 822; ver también: Michael Robbins. *La edad de tren en Gran Bretaña y su impacto en el mundo* (Baltimore, Maryland: Penguin Books, 1965), p. 27.

así como la falta de capacidad de pago que tenía Colombia por la deuda externa adquirida en la década de 1820 postergaron cualquier discusión que se pudiera dar en torno a la construcción del *caballo de hierro*. Solo hasta 1848, durante el primer Gobierno del general Tomás C. de Mosquera, se encomendó la exploración de una posible ruta al ingeniero francés Antoine Poncet, pero concluida la investigación el proyecto de Poncet terminó siendo un proyecto más.<sup>472</sup>

En 1865, el estado de Cundinamarca confió al ingeniero colombiano Indalecio Liévano examinar los informes de Poncet y proponer planes específicos para la realización del proyecto; en ellos se pudo evidenciar que Bogotá y el río Magdalena se podían conectar por dos posibles rutas: una, por el Puerto de Bogotá, situado al otro lado del río Honda; la otra, por Girardot, a 111 kilómetros más al sur.<sup>473</sup> A pesar de que entre 1865 y 1881 se realizaron concesiones y contratos con extranjeros y nacionales para la construcción del ferrocarril, ni un solo riel fue puesto hasta que Cisneros se hizo cargo del proyecto de Girardot.

Los retrasos principalmente se debían a la falta de conocimientos tecnológicos y a la incapacidad de los concesionarios y del mismo Gobierno, a la hora de planear un sistema que pudiera financiar el proyecto.<sup>474</sup> Por otra parte, el Gobierno nacional era bastante escéptico en la idea de subsidiar a empresarios aventureros que no tenían cómo acreditar experiencia exitosa en proyectos ferroviarios similares. Fueron muchos los obstáculos y las disputas que se presentaron durante la ejecución del proyecto; especialmente representativos fueron los conflictos entre el estado de Cundinamarca y el Gobierno nacional, en

---

472 Indalecio Liévano, *Comparación de los proyectos: Ferrocarril del Carare y Guarumo* (Bogotá: Tipografía de Nicolás Pontón y Compañía, 1875), p. 4.

473 *Ibid.*, pp. 7-14; ver también: "Ferrocarril de Girardot", *Diario Oficial* (Bogotá), julio 31. 1886, pp. 774-776.

474 Memoria que el encargado de la Secretaría de Fomento dirige al presidente de los Estados Unidos de Colombia (Bogotá: Imprenta de Torres Amaya e Hijo, 1883), p. 19.

el que cada uno trató de transferir la responsabilidad de la construcción del ferrocarril al otro. A finales de 1870, Cundinamarca y el Gobierno decidieron que se debían construir dos ferrocarriles: uno debía transcurrir por el Puerto de Bogotá y el otro por Girardot, pero con unión en Facatativá, a 42 kilómetros al oeste de la capital de la nación, en donde otra línea férrea sería la encargada de la unión con Bogotá. La ruta por Girardot se presentaba supuestamente como más expedita y menos costosa que la ruta del Puerto de Bogotá.<sup>475</sup> La primera ruta implicaba el dragado y la modernización de la principal arteria fluvial y comercial de Colombia, en el Alto Magdalena, para permitir la navegación de los barcos a vapor, y así poder cubrir las demandas por el aumento del café de exportación de los estados del Tolima y Cundinamarca.<sup>476</sup>

En 1881, Cisneros además de demostrar su capacidad para obtener éxito allí donde todos los demás habían fallado, también mostró su habilidad en la adquisición de importantes conexiones financieras en Colombia y en el extranjero; estas razones motivaron al Gobierno nacional a solicitarle que se hiciese responsable de la construcción del Ferrocarril de Girardot. Sin embargo, el empresario no mostró interés por la ejecución del proyecto y solo la insistencia del presidente Núñez<sup>477</sup> y de Salvador Camacho Roldán llevó al cubano a aceptar este nuevo reto. Cisneros y Camacho Roldán llegaron a ser buenos amigos y socios comerciales, y es importante señalar que Camacho Roldán fue director del Banco Nacional Estatal y uno de los mayores propietarios de tierras cerca de

---

475 "Ferrocarril de Girardot-Tocaima", *Papel Periódico Ilustrado* (Bogotá), marzo 1, 1884, pp. 190-194; ver también: Liévano, *Exploraciones y estudios de las mejores líneas para caminos carreteras y ferrocarriles de Bogotá al río Magdalena* (Bogotá: Imprenta de Vapor de Zalamea Hermanos, 1885), pp. 14, 46-50, 64-78.

476 Cisneros (ed.), *Documentos relativos a las empresas del señor Francisco J. Cisneros* (Bogotá: Imprenta de Zalamea, 1880), p. 5; ver también: Cisneros, *Reporte de la construcción de un ferrocarril de Puerto Berrio a Barbosa* (Nueva York: D. Van Nostrand, 1878), p. 17; y "Nota del gobierno del departamento del Tolima", *Diario Oficial* (Bogotá), agosto 3, 1887, pp. 867-868.

477 Cisneros, "Ramo de negocios generales", *La Industria* (Bogotá), agosto 7,

la ruta propuesta para el ferrocarril.<sup>478</sup> A las alianzas establecidas en la ejecución del proyecto por los dos empresarios, se sumaron los hermanos Ribón y Diego de Castro.<sup>479</sup> El contrato firmado el 22 de junio de 1881 preveía la construcción de un ferrocarril de vía estrecha de 86 kilómetros de longitud, vía Girardot-Tocaima, población al sudeste de Bogotá.

## II

La primera tarea que adoptaron los empresarios fue crear una estrategia que pudiera proveer recursos para la financiación de los ferrocarriles; era evidente que Cisneros, por sí solo, no tenía la capacidad de proveer al proyecto de los requerimientos técnicos y de ingeniería ni los recursos financieros.<sup>480</sup> Cisneros y Salvador Camacho Roldán con el apoyo financiero del Estado, el trabajo de tropas del ejército y de convictos, y el soporte de la familia Camacho Roldán auguraban, en cierta medida, el éxito del proyecto. No obstante, los dos empresarios entraron en desacuerdos y Camacho Roldán amenazó con retirar su apoyo, mientras Cisneros controlara la tecnología de los ferrocarriles, y tuviera el apoyo financiero y político de la élite bogotana. Sin embargo, estas mismas circunstancias eran lo que de alguna manera lo llevaba a enfrentar con éxito las amenazas de las competencias locales y extranjeras.

---

1884, pp. 573; ver también: "Ferrocarril de Bolívar", *El Heraldo* (Bogotá), enero 27, 1895. (Suplemento, p. 3).

478 *Libro de caja de hacienda de Útica*, en *Archivo de Salvador Camacho Roldán*: ver también: "Correspondencia", *Boletín del Ferrocarril de Girardot* (Bogotá), noviembre 15, 1881, p. 34; "Actos de la Junta", *Boletín del Ferrocarril de Girardot* (Bogotá), diciembre 1, 1881, p. 41.

479 Carta de Francisco J. Cisneros a Salvador Camacho Roldán. Bogotá, junio 26, 1884, *Archivo de Salvador Camacho Roldán*.

480 Memoria que el encargado de la Secretaría de Fomento dirige al presidente de los Estados Unidos de Colombia, p. 19.



El proyecto había avanzado satisfactoriamente, hasta que se presentaron las discrepancias entre los dos empresarios.<sup>481</sup>

El contrato estipulaba que las ejecuciones de la obra debían ser realizadas con fondos gubernamentales, en los cuales la mitad de las ganancias del Banco Nacional se destinarían al subsidio del proyecto de Girardot, 10 % de las ganancias de las aduanas de Barranquilla, Cartagena, Santa Marta, Riohacha y Cúcuta serían empleadas en el mismo proyecto; igualmente, el ejecutivo nacional decretó que los ingresos de la venta de 1.000 hectáreas de tierras públicas de las regiones por las cuales cruzaba el ferrocarril, así como las ganancias de la mina de sal de Ibagué, Tolima, se debían asignar al mismo fin.

Cundinamarca debía contribuir con los ingresos procedentes de los impuestos sobre los productos extranjeros consumidos dentro del estado,<sup>482</sup> el contrato estipulaba que se creara la Junta del Ferrocarril de Girardot con la finalidad de canalizar los subsidios del Gobierno para el concesionario.

Aunque Cisneros se financió en buena parte con las asignaciones gubernamentales, en un principio contó con la importante colaboración de empresas financieras colombianas como las de Ribón, Castro y Compañía, Camacho Roldán y Hermanos, y Stephenson Clarke Company de Londres. La función de estas instituciones financieras era la de pagar por los suministros y materiales en el exterior y el interior de Colombia, y comprarle los bonos del Gobierno a Cisneros, cuando Colombia le pagaba en valores en lugar de "dinero en efectivo".<sup>483</sup>

---

481 Estando preso en la penitenciaría de Bogotá, Carlos Sáenz fue conducido como trabajador convicto para el proyecto del Ferrocarril de Girardot. Ver: "Mensaje", *El Zepa* (Bogotá), 9 de octubre de 1879, pp. 180-181. Ver también: correspondencia entre Sáenz y Cisneros, en *Colección Miscelánea de Cisneros*, ACCH, B.

482 Cisneros, *Leyes y contratos relativos a las empresas de obras públicas*, p. 180.

483 "Ferrocarril de Girardot", *La Industria* (Bogotá), noviembre 6, 1883, p. 274; ver también: "La redacción de El Comercio y el Ferrocarril de Girardot", *La*

A sugerencia de Cisneros y Salvador Camacho Roldán, en abril de 1883 se fundó en Bogotá una compañía, compuesta casi en su totalidad por accionistas colombianos para financiar la prolongación del ferrocarril desde Tocaima hasta Facativá.<sup>484</sup> Entre los principales accionistas se encontraban: Camacho Roldán y Compañía, Cisneros y Compañía, José M. y E. Cortés, De La Torre Hermanos, Jaramillo e Hijos, Lorenzana y Montoya, Pérez Triana Hermanos, Posada Hermanos, Hermanos Nieto, Jorge Holguín, Indalecio Liévano y José M. Valenzuela,<sup>485</sup> quienes representaban una alianza entre las élites Antioqueña y los más connotados miembros del centro del país.

### III

Desde el inicio de la construcción, Cisneros enfrentó numerosos ataques de sus detractores congresistas y, en general, de la burocracia gubernamental; el principal problema giraba en torno a que Cisneros y el clan Camacho Roldán habían diseñado el contrato de tal manera que podían controlarlo en su totalidad. La alianza entre el empresario cubano y la élite local generó tal controversia que el secretario de Hacienda Pública, Gregorio Obregón, llegó a renunciar como símbolo de protesta.<sup>486</sup> Cisneros, sus negocios y sus capacidades técnicas fueron llevados a un minucioso escrutinio público por la pren-

---

*Industria* (Bogotá), enero 25, 1884, pp. 338-339; Carta de Francisco J. Cisneros a Carlos Sáenz, Honda, noviembre 27, 1884, *Colección Miscelánea de Cisneros*, ACCH, B; y "Actos de la Junta", *Boletín del Ferrocarril de Girardot* (Bogotá), diciembre 1, 1881, p. 41.

484 Carta de Francisco J. Cisneros a Carlos Sáenz, Buenaventura, junio 22, 1882, en *Colección Miscelánea de Cisneros*, ACCH, B.

485 "Ferrocarril de Girardot: organización de una compañía nacional", *La Industria* (Bogotá), abril 12, 1883, pp. 73-74.

486 "Renuncia", *El Conservador* (Bogotá), junio 30, 1881, p. 10; ver también "sin noticias, buenas noticias", *El Repertorio Colombiano* (Bogotá), VI, N.º 36 (junio, 1881), pp. 476-480.

sa bogotana y el análisis científico de los ingenieros nativos desempleados.

La Junta del Ferrocarril de Girardot, deseando disipar cualquier duda sobre el proyecto, comenzó a imprimir, en septiembre de 1881, un boletín semanal conocido como *Boletín del Ferrocarril de Girardot*<sup>487</sup> con el ánimo de apaciguar a la oposición. José María Samper, intelectual y conocido crítico del ferrocarril de vía estrecha de Cisneros, fue nombrado como su editor. El disgusto del empresario con la política de la Junta se hace evidente en una carta escrita a Carlos Sáenz, administrador del proyecto Girardot, en la cual señala:

*Hago todo lo que puedo para beneficio del proyecto con la esperanza de responder a mis obligaciones, sin embargo, la Junta y una gran parte de la sociedad bogotana no está satisfecha con todos mis esfuerzos; esta situación me da un disgusto profundo. Además, pensé que me iba a trabajar con gente amable, pero lo que la Junta ha hecho es entregarme al señor José María Samper que está bajo influencia de Manuel Ponce's...<sup>488</sup>*

*Todas estas circunstancias han destruido por completo mi entusiasmo por esta empresa, mi única alternativa es separarme de ella... Por lo tanto, el mejor favor que usted y el doctor Dámaso Zapata pueden hacer para mí es la cancelación del contrato. No importa si me veo obligado a pagar daños y perjuicios a causa de ella... Yo no quiero que piensen que estoy diciendo todo esto por resentimiento.<sup>489</sup>*

---

487 José María Samper, "Objeto de esta publicación", *Boletín del Ferrocarril de Girardot* (Bogotá), 1 de septiembre de 1881, p. 1.

488 Manuel Ponce de León era un ingeniero colombiano que abogó por la construcción de ferrocarriles de vía ancha en lugar de los ferrocarriles de vía estrecha que estaban siendo construidos por Cisneros. Ver: Estanislao Navia, "Ferrocarril de Cauca", *El Conservador* (Bogotá), 24 de noviembre, 1881, p. 179.

489 Carta de Francisco J. Cisneros a Carlos Sáenz, Barranquilla, 12 de septiembre de 1882, en *Colección Miscelánea de Cisneros.*, ACCH, B.

Sin embargo, su solicitud fue rechazada por la Junta, así como por el Gobierno nacional;<sup>490</sup> sin otra opción decidió continuar con el proyecto, promoviendo una gran campaña a través del medio escrito *La Industria*, en el cual comentó:

*El Ferrocarril de Girardot es una de las obras de mayor importancia que se haya concebido para el beneficio de la nación; el impacto será especialmente significativo para los estados de Cundinamarca, Tolima, Cauca y Antioquia. Es cierto que su construcción impone grandes sacrificios pecuniarios, pero sus beneficios van a compensar abundantemente esos sacrificios en proporciones útiles y ventajosas al erario y a los colombianos... Aunque el tráfico actual de mercancías no traerá beneficios, en el futuro, el flete más barato traerá a los mercados de muchos pueblos innumerables artículos que hoy en día, debido a los altos costos de transporte, no se pueden obtener...*<sup>491</sup>

Cisneros consideraba que el ferrocarril sería el medio que desarrollaría la industria ganadera del Tolima y de Cundinamarca, hasta el punto de poder atender toda la demanda de carne de Bogotá y, al mismo tiempo, estimular el crecimiento industrial del centro de Colombia. La mina de sal de Zipaquirá, 49 kilómetros al noreste de Bogotá, sería explotada intensivamente para que pudiera abastecer la mayor parte de la demanda de sal de la nación y así llevar al oeste de Colombia a ser menos dependiente de la importación de sal peruana.<sup>492</sup> Cisneros también era consciente que el Ferrocarril de Girardot promovería la buena salud de los bogotanos, quienes en algunas ocasiones debían salir del clima húmedo y frío de la capital hacia un clima más caliente como el de Girardot; igualmente, consideraba que el ferrocarril crearía mercados de la

---

490 "Ferrocarril de Girardot", *La Industria* (Bogotá), 20 de septiembre de 1883, p. 229.

491 "Ferrocarril de Girardot", *La Industria* (Bogotá), 5 de abril de 1883, pp. 68-69.

492 *Ibid.*, p. 69-70.

chicha y la cerveza bogotanas.<sup>493</sup> A pesar de esta extensa campaña publicitaria, Cisneros y sus compañeros siguieron siendo fuertemente atacados.<sup>494</sup> Los periódicos de Bogotá *El Comercio* y *El Conservador*, se convirtieron en los principales medios de crítica a Cisneros.<sup>495</sup>

Se designaron varias comisiones gubernamentales para investigar los rumores y comentarios que propagaban los detractores de Cisneros, pero todos los informes siempre fueron favorables al empresario y sus actividades.<sup>496</sup> Estas inspecciones formaron parte de una lucha interminable que solo sirvió para retrasar el progreso del proyecto y para crear desconfianza y hostilidad. En muchos sentidos, el centro de Colombia (Bogotá) era, quizá, la región menos receptiva a los extranjeros y forasteros, por lo que, a pesar de su carisma, Cisneros no fue inmune a este comportamiento social.

#### IV

Desde cuando se inició la construcción, surgieron una serie de inevitables contratiempos y retrasos; el proyecto se convirtió en un reto que requería de la gran atención y experiencia de Cisneros, no obstante, también le acarreó muchas decepciones. Uno de los contratiempos más funestos sucedió en mayo de

---

493 *Ibid.*, p. 70.

494 "Importantes datos oficiales", *El Conservador* (Bogotá), 14 de noviembre de 1883, p. 167; ver también: Rufino Gutiérrez, "Remitidos", *El Conservador*, 7 de noviembre de 1881, p. 160; y "Las ventas de las reservas del ferrocarril", *El Conservador*, 30 de diciembre de 1882, p. 794.

495 "Ferrocarril de Girardot: primer artículo", *La Industria* (Bogotá), 30 de agosto de 1883, pp. 209-212; véase también: "Renuncia", *El Conservador* (Bogotá), 30 de junio de 1881, p. 11; "Compromisos del señor Cisneros", *El Conservador*, 4 de julio de 1881, pp. 13-15; y "El señor Cisneros y el exsecretario de Fomento", *El Conservador*, 3 de octubre de 1881, p. 119.

496 "Ferrocarril de Girardot", *La Industria* (Bogotá), 3 de mayo, 1883, p. 100; véase también: "Ferrocarril de Girardot: rectificaciones", *La Industria*, 18 de octubre, 1883, p. 260.

1881, por cuenta de una epidemia de viruela en Girardot que llegó a toda la sabana de Bogotá;<sup>497</sup> el terrible contagio se cobró un gran número de víctimas trabajadores del ferrocarril; de los 250 trabajadores registrados con viruela, murió aproximadamente el 80 %<sup>498</sup>. La epidemia y la cifra de víctimas dieron la reputación de que el ferrocarril se encontraba en una zona infectada, convirtiéndose quizá en la peor situación que complicó aún más la contratación de trabajadores en este proyecto.<sup>499</sup>

Tres meses después de que la epidemia de viruela brotara, surgió una nueva epidemia: la fiebre amarilla; esta fue aún más voraz que la viruela, además de cobrar las vidas de muchos trabajadores, también murió el jefe de máquinas de toda la operación, Rafael Arboleda Mosquera, uno de los constructores colombianos nativos más jóvenes y distinguidos de esta época. Arboleda Mosquera estaba a cargo de la construcción del Ferrocarril del Norte, nació en el estado del Cauca, se educó en Europa y trabajó en las construcciones de los ferrocarriles de Francia, España y Portugal.<sup>500</sup> La tristeza que invadió a Cisneros por la muerte del jefe de máquinas se vio reflejada en dos cartas enviadas desde Nueva York a Carlos Sáenz.

*“Rafael Arboleda: no se puede imaginar lo que el dolor profundo de la muerte de un buen amigo me ha causado; él fue un caballero muy estimado. Me temo que vamos a tener dificultades a causa de su ausencia...”*<sup>501</sup> En otra carta a Sáenz afirma: *“Cada vez que pienso en la muerte de Ar-*

497 “A última hora: boletín 70 sobre la viruela”, *El Conservador* (Bogotá), julio 11, 1881, p. 24; ver también: “Última epidemia de viruela”, *Revista de la Facultad de Medicina* (Bogotá), XXXV, N.º 2-4 (abril-diciembre, 1967), pp. 187, 196-197.

498 “Girardot”, *Boletín del Ferrocarril de Girardot* (Bogotá), 20 de enero de 1882, p. 69.

499 Carta de Francisco J. Cisneros a Carlos Sáenz. Nueva York, 30 de octubre de 1881, en *Colección Miscelánea de Cisneros*, ACCH, B.

500 “Rafael Arboleda M.”, *El Conservador* (Bogotá), 3 de octubre de 1881, p. 118.

501 Carta de Francisco J. Cisneros a Carlos Sáenz, Nueva York, 30 de octubre 1881, en *Colección Miscelánea de Cisneros*, ACCH, B.

*boleda siento un dolor muy inconsolable; él tenía un gran futuro...".*<sup>502</sup>

La desaparición de Arboleda Mosquera era en efecto perjudicial para el progreso del proyecto, no solo porque era difícil de reemplazar, sino porque su muerte atrajo una gran deserción entre los trabajadores del ferrocarril. Frente a esta situación, el empresario cubano fue confrontado por el ambicioso Modesto Garcés,<sup>503</sup> expresidente del Cauca y quien había trabajado con la dirección de Arboleda Mosquera y tenía intenciones de heredar su posición; desafortunadamente, Cisneros se había visto obligado a contratar a Garcés, por razones de orden político, más que por sus habilidades y conocimientos: "Mr. Garcés no sabía nada sobre ferrocarriles".<sup>504</sup> Por su parte, el concesionario de Cuba designó como ingeniero jefe, en lugar de Garcés, a Juan B. Dougherty, que para ese momento trabajaba en el Ferrocarril del Cauca y a quien Cisneros consideraba como el único ingeniero que conocía su profesión, como él mismo la conocía.<sup>505</sup> Dougherty no tuvo una bienvenida muy hospitalaria en Girardot por parte de los trabajadores ferroviarios, pues previamente Garcés había trabajado en su desacreditación.

La hostilidad entre Garcés y Arboleda Mosquera era tan acentuada que llegaron a los puños entre los seguidores de cada uno; Cisneros preocupado por el incidente, despidió a Garcés, devolvió a Dougherty al Cauca<sup>506</sup> y apartó a un grupo de

502 Carta de Francisco J. Cisneros a Carlos Sáenz, Nueva York, 30 de octubre de 1881, en *Colección Miscelánea de Cisneros*, ACCH, B.

503 Modesto Garcés (1849-1906) fue un ingeniero y un liberal. Ver: Joaquín Ospina, *Diccionario biográfico y bibliográfico de Colombia*, 3 vol., II (Bogotá: Editorial Cromos, 1927-1939), pp. 38-39.

504 Carta de Francisco J. Cisneros a Carlos Sáenz, Bogotá, 10 de septiembre de 1884; véase también: Carta de Francisco J. Cisneros a Carlos Sáenz, Barranquilla, 22 de diciembre de 1881. En *Colección Miscelánea de Cisneros*, ACCH, B.

505 Carta de Francisco J. Cisneros a Juan B. Dougherty, Barranquilla, 21 de diciembre de 1881, en *Colección Miscelánea de Cisneros*, ACCH, B.

506 Ante la influencia política de Garcés, Cisneros fue posteriormente recontratado en otro proyecto. Ver: "Mejora del Alto Magdalena", *La Industria* (Bogotá), 27

altos funcionarios que habían participado en el incidente. En una carta a Carlos Sáenz el empresario comentó:

*Es mejor estar solo que ser ayudado por los empleados indisciplinados, primero hay que entender muy bien que las costumbres de la nación tienen mucho que ver con ello; pero ya que ese tipo de costumbre no es buena, nuestra tarea es corregir, para el bien general de la nación.*<sup>507</sup>

Esta vez, fue el escándalo lo que afectó la continuidad del proyecto, además de generar una sensación aún más hostil en contra del empresario, tanto es así que llegaron a tensar las relaciones con Carlos Sáenz, quien habría tomado partido por Garcés.<sup>508</sup>

A las epidemias y a los conflictos internos se sumaron complicaciones técnicas en el desarrollo de la construcción del ferrocarril; al asumir Cisneros la responsabilidad de la construcción evaluó los costos y fijó una fecha para su realización, sobre la base de los estudios realizados por Indalecio Liévano. De acuerdo con los planos dejados por Liévano, esta obra era considerada como la más barata y fácil de llevar a cabo; sin embargo, otros estudios realizados por Dougherty, señalaban que, si el ferrocarril se construía a lo largo de la ruta elegida por Liévano sería vulnerable a las lluvias e inundaciones de los ríos, escenario que obligó a Dougherty a diseñar una nueva ruta con la dirección de los estadounidenses Myers C. Cornell y S. P. Yeatman, y el cubano Juan F. Pérez.<sup>509</sup>

---

de noviembre de 1884, p. 688.

507 Carta de Francisco J. Cisneros a Carlos Sáenz, Buenaventura, 22 de mayo de 1882, en *Colección Miscelánea de Cisneros*, ACCH, B.

508 Carta de Francisco J. Cisneros a Carlos Sáenz, Barranquilla, 12 de septiembre de 1882, en *Colección Miscelánea de Cisneros*, ACCH, p. 3.

509 "Ferrocarril de Girardot: rectificaciones", *La Industria* (Bogotá), 18 de octubre de 1883, p. 261. Véase también: Carta de Francisco J. Cisneros a Carlos Sáenz, Girardot, 25 de agosto 1882; Carta de Francisco J. Cisneros a Carlos Sáenz, Puerto Berrío, 23 de abril, 1884. Carta de Francisco J. Cisneros a Carlos Sáenz, Honda, 18 de febrero de 1885, en *Colección Miscelánea de Cisneros*, ACCH, B.



La mayor parte de la mano de obra civil estaba conformada por indígenas que provenían del Tolima, Girardot y los distritos occidentales de Cundinamarca,<sup>510</sup> lo que resultó ser un problema importante, pues estos trabajadores no tenían experiencia en la construcción de ferrocarriles; además resultaron difíciles de entrenar. Solo con la colaboración del general Trujillo y sus tropas se pudo asegurar un número suficiente de personas que mantuvieran el proyecto en marcha,<sup>511</sup> aunque ya se había empleado en el proyecto ferroviario del Cauca la mano de obra militar es en Girardot en donde se institucionaliza esta práctica. Años más tarde, los ferrocarriles estatales se encargarían de la formación de ingenieros y oficiales militares. Cisneros sobre la profesionalización análoga de militares y técnicos ferroviarios señaló:

*Creo sinceramente que esta política permitirá a la nación mantener un ejército a bajo costo que va a promover la paz; Esos hombres, que en los cuarteles del ejército se acostumbran a una vida de ociosidad, se acostumbran a una vida de trabajo, trabajando para el ferrocarril al mismo tiempo aprenderán una profesión; de esta manera se constituye en fuerza para el desarrollo de la nación.*<sup>512</sup>

Los problemas salubres de Girardot obligaron al hospital de la compañía, el único en Girardot, a servir a trabajadores del

---

510 "Ferrocarril de Girardot", *Diario Oficial de la Federación* (Bogotá), 9 de enero de 1882, I (X); véase también: "Ferrocarril de Girardot: administración general", *La Industria* (Bogotá), 23 de febrero de 1884, p. 375 y "Ferrocarril de Girardot: rectificaciones", *La Industria* (Bogotá), 18 de octubre de 1883, p. 261.

511 Carta de Francisco J. Cisneros a Carlos Sáenz, Nueva York, 19 de octubre de 1881, en *Colección Miscelánea de Cisneros*, ACCH, B; véase también: "Ferrocarril de Girardot: primer artículo", *La Industria* (Bogotá), 30 de agosto 1883, p. 211; "Ferrocarril de Girardot", *La Industria* (Bogotá), febrero 18, 1884, p. 365; y Francisco Marino C., "Los ingenieros nacionales y el Ferrocarril de Girardot", *El Conservador* (Bogotá), 25 de julio de 1881, p. 38.

512 Carta de Francisco J. Cisneros a Carlos Sáenz, Nueva York, 30 de octubre de 1881. En *Colección Miscelánea de Cisneros*, ACCH, B.

ferrocarril, habitantes de la ciudad y gente de áreas cercanas.<sup>513</sup>

Quizás, el factor que influyó más en el retraso de la construcción del ferrocarril fue el suministro de equipos y materiales. El río Magdalena, la única vía por la que los suministros podían llegar, demostró ser extremadamente peligrosa, especialmente durante los periodos secos de verano. En condiciones climáticas favorables, el recorrido de Barranquilla a Girardot de un barco a vapor cargado era aproximadamente de dos meses.<sup>514</sup> Por ejemplo, de enero de 1882 a agosto de 1883, seis naves que transportaban materiales sufrieron graves accidentes. En un esfuerzo para sortear los peligros en el Alto Magdalena, Cisneros contrató al cubano Ernesto Luaces, como encargado de suministrar al Ferrocarril de Girardot los materiales y equipos necesarios a través de la parte alta del río.<sup>515</sup> También ordenó a la Corporación de Wilmington Delaware, Pussey y Jones diseñar un pequeño vapor y seis grandes bongos de acero (barcazas) para la navegación en aguas superficiales.<sup>516</sup> En Inglaterra, otro barco de vapor había sido construido para el mismo fin, pero este fue confiscado por el Gobierno colombiano y transformado en un buque de guerra.<sup>517</sup>

En otro esfuerzo para resolver la falta de suministros, Cisneros recurrió a un amplio uso de materiales y equipos de produc-

513 "Ferrocarril de Girardot", *La Industria* (Bogotá), 26 de abril de 1883, p. 91; ver también: "Ferrocarril de Girardot", *La Industria* (Bogotá), 14 de junio de 1883, p. 140; y "Ferrocarril de Girardot: primer artículo", *La Industria* (Bogotá), 30 de agosto de 1883, pp. 210-211.

514 "Ferrocarril de Girardot", *La Industria* (Bogotá), 3 de mayo, 1883, p. 100; véase también: "Crónica interior", *El Conservador* (Bogotá), 21 de noviembre, 1882, p. 726; y "Navegación del Alto Magdalena", *El Conservador* (Bogotá), 28 de octubre de 1882, p. 691.

515 Carta de Francisco J. Cisneros a Carlos Sáenz, Nueva York, 19 de agosto, 1881, en *Colección Miscelánea de Cisneros*, ACCH, B.

516 "Las empresas del señor Cisneros", *La Industria* (Bogotá), 20 de septiembre de 1883, p. 225.

517 "Ferrocarril de Girardot", *La Industria* (Bogotá), 20 de septiembre de 1883, p. 228.

ción local, desde rieles hasta piezas metálicas para locomotoras. El molino de hierro La Pradera, diez kilómetros al norte de Subachoque (Cundinamarca) se convirtió en el importante proveedor local que cubrió estas necesidades. Cisneros, preocupado por la baja eficiencia del molino, propuso modernizarlo y rediseñarlo, por lo que, en septiembre de 1884, llevó a un grupo de ingenieros capacitados en el Troy Instituto Politécnico (norteamericano y colombiano) a inspeccionar y sugerir nuevas técnicas en la fabricación de repuestos ferroviarios.<sup>518</sup>

Cisneros asumió el contrato para construcción del Ferrocarril de La Dorada contando con el proyecto de Girardot, pues buscaba introducir la navegación a vapor en el Alto Magdalena. El funcionamiento de estos proyectos hizo que el ritmo de la construcción del Ferrocarril de Girardot se acelerara y con la inauguración de las primeras tres millas del ferrocarril en La Dorada, en junio de 1882, se dio un importante impulso a los trabajos en Girardot.

Al igual que en otros proyectos, la construcción se retrasaba constantemente por la irregularidad en los pagos de los subsidios del Gobierno central. Pero a pesar de estos obstáculos, en mayo de 1883 se completó el segmento Girardot-Tocaima.<sup>519</sup> Como en otras ocasiones, el empresario pidió al Gobierno hacerse cargo del proyecto, mas la presión ejercida por los accionistas, por el temor a que esta decisión pusiera en peligro la culminación del ferrocarril, llevaron de nuevo a Cisneros a seguir al frente.<sup>520</sup> A mediados de 1885, 7 kilómetros más de carriles entraron en funcionamiento pero la guerra civil

---

518 "Una visita a la ferrería de La Pradera", *La Industria* (Bogotá), 5 de septiembre de 1884, pp. 603-605; ver también: "Una visita a la ferrería de La Pradera", *La Industria* (Bogotá), 13 de septiembre, 1884, pp. 611-612; "Una visita a la ferrería de la Pradera", *La Industria* (Bogotá), 20 de septiembre, 1884, pp. 622-623, 624; "Ferrocarril de Girardot", *Diario Oficial de la Federación* (Bogotá), 31 de julio, 1886, pp. 174-176; y "Ferrocarril de la Sabana", *El Sol* (Bogotá), 29 de junio de 1887, p. 38.

519 "Ferrocarril de Girardot", *La Industria* (Bogotá), 14 de junio de 1883, p. 138.

520 Dámaso Zapata, "Ferrocarril de Girardot", *La Industria* (Bogotá), 11 de septiembre de 1883, p. 229.

detuvo casi por completo la construcción; a eso se le añadió la incautación del vapor, que transportaba la mayor parte de los materiales a través del Alto Magdalena por parte de los revolucionarios, lo cual llevó al Gobierno nacional a suspender por completo los subsidios. El empresario cubano, lamentando la gravedad de los hechos, explicó: "*La captura del barco Emilia Durán y la suspensión de los subsidios del Gobierno enterrará todas las esperanzas de éxito de ese proyecto*".<sup>521</sup>

Durante los siguientes tres años después de la guerra civil de 1885, se produjo un estancamiento casi total en las actividades de construcción y giros de fondos del Gobierno; durante este periodo, lo que se pudo realizar fue con tropas del Gobierno. En 1888, el Gobierno nacional decidió reanudar el ritmo de construcción y pidió a Cisneros, quien en ese momento se encontraba en Londres, que creara un consorcio encargado de la financiación del ferrocarril hasta llegar a Bogotá. Rápidamente, el empresario organizó una empresa financiera en Inglaterra y retornó a Colombia para negociar y firmar el contrato.

A su llegada a Bogotá en octubre del mismo año, le informaron que el Congreso había cancelado la concesión; la razón fundamental eran las constantes críticas de la oposición, liderada por un grupo de ingenieros colombianos quienes consideraban que el Gobierno favorecía indebidamente a Cisneros por lo que la oposición descontenta levantó la bandera nacionalista y acusó al poder ejecutivo de una falta de patriotismo, al no utilizar los servicios de los nacionales. Un ingeniero colombiano enojado señaló:

*¿Por qué la parcialidad por el Sr. Cisneros, cuando la misma propuesta está siendo hecha por los señores Manuel H. Peña, Manuel Ponce, Indalecio Liévano, y otro de los mejores ingenieros nacionales?... dice Modesto Garcés que*

---

521 Carta de Francisco J. Cisneros a Carlos Sáenz, Puerto Berrío, enero 10, 1885, en *Colección Miscelánea de Cisneros*, ACCH, B.

*el Sr. Cisneros es el único de nosotros que construye, pero se olvida que solo el Sr. Cisneros está llamado a construir algo para que pueda ser aplaudido... dejemos esta rutina viciosa, y la nación tendrá la oportunidad de ver cómo sus propios hijos son capaces. Vamos a favor de cualquiera de los ingenieros nacionales con el contrato proyectado por el Sr. Cisneros, y el Gobierno se sorprenderá al ver que no solo el ferrocarril será construido, sino también que el ingeniero elegido adquirirá prestigio y competencia.*<sup>522</sup>

La cancelación del contrato de Girardot tuvo dos causas principales: la primera, era que Colombia había desarrollado una élite de ingeniería<sup>523</sup> de años y, la segunda, que sus competidores trataban de controlar las tierras cafeteras (las tierras de Viotá, por ejemplo) adyacentes a la ruta ferroviaria.<sup>524</sup> La lucha por controlar el Ferrocarril de Girardot y las tierras era tan intensa que llegó a dividir a la jerarquía bogotana, incluyendo a los hermanos Salvador y José Camacho Roldán. Cisneros quedó inmerso en la lucha interna de este grupo regional, y los hermanos Ribón que querían que los subsidios gubernamentales se utilizaran en la modernización del transporte en el noroeste de Cundinamarca, constituyeron el mayor revés empresarial del cubano en el centro de Colombia.

Cisneros expresó su indignación:

---

522 Andrés Villareal E., *Las empresas del Sr. Cisneros: por tercera vez* (Bogotá: Imprenta de Vapor de Zalamea Hermanos, 1888), p. 1. Después de que se cancelara el contrato de Cisneros, el proyecto fue otorgado a una corporación británica de propiedad de Tomás Germán Ribón y el inglés John H. Pennington. Ver: "Ferrocarril de Girardot", *Diario Oficial de la Federación* (Bogotá), 29 de marzo, 1893, pp. 403-404; véase también: "Ferrocarril de Honda", *Diario Oficial de la Federación* (Bogotá), 8 de octubre de 1897, p. 974.

523 Frank Salford, *El ideal de lo práctico. El desafío de formar un élite técnica y empresarial en Colombia* (Austin, Universidad de Texas Press 1976), pp. 209 a 226.

524 La compañía del ferrocarril iba a recibir por lo menos cincuenta mil hectáreas de tierras públicas. Ver: El Ferrocarril Nacional de Colombia. BT31 / 16224 (Londres, Oficina de Registro Público).

*Cisneros nunca ha tenido, o tiene, el entusiasmo generado por la codicia del Ferrocarril de Girardot; si hubiesen confiado, habría cumplido con sus obligaciones a causa del amor por la nación y su respeto por el Dr. Núñez, después de todo lo que ha sucedido, después de tantas peticiones de su reanudación (del ferrocarril), después de haber organizado un consorcio respetable en Londres, después de haber regresado de Inglaterra a Bogotá, el tratamiento hacia él, en su concepto, no tiene otro nombre sino el de burla y Cisneros, que nunca permitió que nadie se burlara de él, ha decidido que no debe ser burlado ahora tampoco. Eso es todo.*<sup>525</sup>

Afortunadamente, cinco meses antes de su fallecimiento en un momento en que se retiraba poco a poco de las empresas colombianas, su participación en otras actividades rentables amortiguó su ira por la decisión tomada por la Corte Suprema de la nación.<sup>526</sup> El empresario cubano que había sostenido el proyecto ferroviario de Girardot hasta diciembre de 1888, había recibido un total de 445.142 pesos en subsidios del Gobierno.<sup>527</sup>

Como efecto de la construcción del ferrocarril llevada a cabo por Cisneros y el establecimiento de la navegación en la parte alta del río Magdalena, el tráfico a través del puerto se triplicó.<sup>528</sup> Sin embargo, el empresario no se encontraba completamente satisfecho con los resultados obtenidos y, en 1887, expresó su decepción:

*Al estar acostumbrado a ver en los Estados Unidos de América del Norte un ferrocarril construido en las regiones desérticas y enormes corrientes de inmigrantes dirigiéndose allí y una cantidad considerable de tráfico desarrollado al*

525 "Ferrocarril de Girardot", *La Industria* (Bogotá), 30 de mayo, 1889, p. 800.

526 "Ministerio de Gobierno", *Diario Oficial de la Federación* (Bogotá), 19 de marzo de 1898, pp. 277-279.

527 Cisneros, "Ferrocarril de Bolívar", *El Heraldo* (Bogotá), 27 de enero de 1895. (Suplemento, p. 3).

528 "Navegación", *La Industria* (Bogotá), 25 de enero de 1884, p. 341.

*instante, en mis primeros trabajos en Colombia (ferrocarriles de Antioquia y Cauca), hice cálculos esperanzadores de un rápido aumento en la producción y la población... Es cierto que el tráfico se desarrolla año tras año, pero se desarrolla muy lentamente, es perfectamente claro que la verdadera causa es la actitud de la población.*<sup>529</sup>

Las relaciones entre Cisneros y el proyecto de Girardot terminaron en tensas circunstancias, en medio de la desconfianza, de malos sentimientos y de descalificación. Desde un comienzo, Cisneros y sus socios fueron tildados de xenófobos, villanos y estafadores de la confianza de la nación; a pesar de ello, la pandilla de Cisneros había sido capaz de construir allí donde todos habían fallado. Cisneros, ya en 1882, había previsto la naturaleza de su situación y la de sus seguidores: *"Sobre nosotros se dirá que hemos tenido el acierto de haber roto el círculo vicioso que caracteriza el discurso de tantos años de nuestros predecesores"*.<sup>530</sup>

---

529 Del vicecónsul de Estados Unidos S. M. Whelpley al subsecretario de Estado William F. Wharton, 3 de junio de 1889, *Respuesta N.º 51, Despacho Consular - Barranquilla*, 6 vol., IV.

530 Carta de Francisco J. Cisneros a Carlos Sáenz, Rionegro, 18 de diciembre, en *Colección Miscelánea de Cisneros*, ACCH, B.

## CAPÍTULO VIII

### El Ferrocarril de Bolívar

En 1870, el estado de Bolívar contaba con una superficie aproximada de 30.000 millas cuadradas y una población de 241.704 habitantes; entre las ciudades más pobladas e importantes se encontraban Cartagena, la capital, con 8.603 habitantes; Barranquilla con 11.595 y Mompox con 7.775.<sup>531</sup> El Estado limitaba al norte con el mar Caribe, al sur con Antioquia, al este con el río Magdalena y el estado de Santander: el estado soberano del Magdalena se presentaba como una frontera natural, y al oeste con el estado del Cauca. Bolívar está conformado casi en su totalidad por tierras bajas, solo en su región sur tenía un área montañosa, resultado de algunas ramificaciones menores de las cordilleras Occidental y Central.<sup>532</sup>

---

531 *Itinerario general de distancias y poblaciones de la República de Colombia* (Bogotá: Imprenta Oficial, 1882), pp. 7-8.

532 Tomás Cipriano de Mosquera, *Compendio de geografía general de política, física y especial de los Estados Unidos de Colombia* (Londres: Imprenta Inglesa y Extranjera de HC Panzer, 1886), pp. 290-291; véase también: Clímaco Calderón y Edward E. Britton, *Colombia 1893* (Washington, D. C.: Departamento de Estado, 1893), p. 46.



El estado de Bolívar era de sabanas fértiles, regadas por los ríos Cauca, San Jorge, Sinú y el canal del Dique, también tenía grandes bosques; solo la región costera era un tanto árida y seca. En 1883, Thomas Dawson, el cónsul de Estados Unidos en Barranquilla, señaló: "*Este territorio es seco y reseco como California en agosto...*"<sup>533</sup> Por su parte, el geógrafo de origen italiano neogranadino Agustín Codazzi clasificó su clima como húmedo y cálido, y con solo dos temporadas: seca y húmeda.<sup>534</sup> Es un estado rico en maderas, frutas, zarzaparrilla, resinas y bálsamos; producía oro, plata, piedras preciosas y yeso. Sin embargo, Codazzi diría: "*De todos los departamentos de Colombia, Bolívar es uno de los más pobres en recursos minerales*".<sup>535</sup>

Barranquilla, por más de dos siglos opacada por las ciudades de Cartagena y Santa Marta, remonta su desarrollo como puerto principal del Caribe suramericano solo hasta la segunda mitad del siglo XIX. Quizá la explicación se halle en consideraciones de orden geográfico y comercial.<sup>536</sup> La fundación de Barranquilla data del año 1629. A pesar de la poca información sustancial relativa a su establecimiento inicial, una leyenda narra que, en 1620, un grupo de ganaderos, indígenas y criollos de la cercana Galapa se trasladó a las zonas más bajas del río de la Magdalena en busca de tierras con agua. El crecimiento de Barranquilla inició con una serie de chozas de paja no organizadas y con una afluencia desordenada de agricultores, pescadores y ganaderos. El nombre de Barranquilla se debe a la existencia de muchas barrancas pequeñas, o barrancos, en esa región.<sup>537</sup>

---

533 Del cónsul de Estados Unidos Thomas Dawson al subsecretario de Estado John Davis, 28 de marzo de 1883. *Informe N.º 8, Despacho Consular - Barranquilla*, 6 vol., I.

534 Agustín Codazzi, *Atlas geográfico e histórico de la República de Colombia* (París: Imprenta A. Lahure, 1889), pp. 15-16.

535 *Ibid.*, p. 15.

536 Nichols, "El ascenso de Barranquilla", *HAHR*, XXXIV (mayo de 1954), 158.

537 *Ibid.*, p. 159.

Durante la Colonia, Cartagena y Santa Marta gozaron de mayor importancia; Cartagena alcanzó su liderazgo como centro comercial por la comercialización de esclavos, las excelentes fortificaciones y por ser sede de la Inquisición. Poco a poco, Barranquilla se convirtió en estación de paso entre Santa Marta y Cartagena; con el progresivo aumento comercial con el interior, Barranquilla llegaría ser el principal puerto fluvial de Suramérica. Dos eran las cualidades que la llevaron a situarse en esta posición: la primera era que se encontraba relativamente a salvo de un posible ataque corsario y, la segunda, que Bogotá se encontraba más cerca del mar Caribe por el puerto de Barranquilla, que por los otros dos puertos. A pesar de estos favorables factores, Barranquilla se vio degradada en importancia durante la Colonia por la poca navegabilidad en Bocas de Ceniza, desembocadura del río Magdalena.<sup>538</sup>

El desarrollo de la navegación a vapor por el río Magdalena durante la tercera década del siglo XIX contribuyó al crecimiento de Barranquilla. A pesar de ello la ciudad todavía se encontraba a la sombra de Santa Marta y Cartagena. Uno de los mayores inconvenientes que presentaba la ciudad era la ineficiente comunicación con el puerto marítimo de Sabanilla, 10 millas al norte. Durante 1820, las mercancías eran transportadas desde Santa Marta y Sabanilla a Barranquilla a través de champanes; los principales productos importados eran telas, equipos y productos primarios, entre los que se encontraban el algodón y diferentes clases de tintes para madera,<sup>539</sup> y no fue sino hasta después de 1850 que Barranquilla comenzó a tomar relevancia.

El temprano desarrollo mercantil de Barranquilla tiene origen en las actividades comerciales de locales y extranjeros, quienes se dieron cuenta de que los productos podían ser importados a menor costo por Sabanilla a Barranquilla y de ahí al

---

538 *Ibid.*, p. 160.

539 *Ibid.*, p. 174.

interior en pequeñas embarcaciones, en vez de la ruta Cartagena-Santa Marta. Por decreto, Sabanilla se estableció en 1842 como puerto de exportación e importación en el mismo año; una de las casas de aduanas permaneció allí hasta que fue trasladada a Barranquilla 41 años más tarde.<sup>540</sup>

Aunque a Barranquilla solo la separaban 10 millas de Sabanilla, no existía ningún camino que comunicara los dos puertos. La principal conexión era el Caño de la Piña, una vía fluvial peligrosa que requería de un dragado constante, al igual que el canal del Dique. En 1852 John May, ingeniero del canal del Dique, fue contratado para limpiar el Caño de la Piña, pero el proyecto fue abandonado desde su inicio. Algunos esfuerzos dispersos a partir de 1860 fueron realizados por contratistas privados, el estado de Bolívar y el Gobierno nacional, pero el dragado fue en vano y todos los intentos fueron fallidos.<sup>541</sup>

El Ferrocarril de Bolívar era parte de un esfuerzo nacional que buscaba superar el cruce peligroso del canal del Dique, el Caño de la Piña y Bocas de Ceniza.<sup>542</sup> En 1846, la falta de capital y cálculos técnicos erróneos llevaron al fracaso del primer proyecto empresarial para construir el ferrocarril. El segundo intento se realizó 20 años más tarde cuando dos empresarios colombianos, uno peruano y cuatro ingleses, apoyados por una corporación londinense para financiar la construcción del ferrocarril que conectaría a Puerto Salgar con Barranquilla en el Atlántico.<sup>543</sup> Durante una protesta en 1868 dirigida por los contratistas originales, el Gobierno nacional decidió transferir el privilegio de su construcción a los colom-

---

540 Eusebio Grau, *El Ferrocarril de Barranquilla* (Bogotá: Imprenta de La Luz, 1890), pp. 12, 13.

541 *Ibid.*, p. 14.

542 León Helguera, "La primera administración de Mosquera en la Nueva Granada, 1845-1849" (LN público Ph. D. tesis de la Universidad de Carolina del Norte, 1958), pp. 488-489.

543 Barranquilla y Sabanilla Compañía del Ferrocarril Limitada, en *Junta de Comercio*, 31/1268, número de serie 3116 (The Public Record Office, Londres, Inglaterra).

bianos Nicolás Jimeno Collante y Santiago Vila, quienes junto con inmigrantes alemanes y sus conexiones en Bremen, ejecutaron el proyecto.<sup>544</sup> El Gobierno garantizó un 7 % de interés sobre el dinero invertido, hasta alcanzar la cifra de 600.000 pesos.<sup>545</sup> El nuevo ferrocarril, de 15 kilómetros de longitud, fue relativamente fácil de construir, pues se hallaba en terreno plano, lo que permitió que se realizara en dos años. Este ferrocarril llegó a ser muy rentable desde el principio, pero cuando los dueños trataron de registrar la empresa en Alemania, el Estado colombiano ya la había nacionalizado (1875).<sup>546</sup> En las décadas de 1870 y 1880 se generó un espíritu antialemán en el norte de Colombia; a diferencia de los comerciantes ingleses que contaban con la protección de su país de origen, los alemanes que habían adoptado la ciudadanía local, se convirtieron en víctimas de la política y de las intrigas internas de Colombia.<sup>547</sup>

La dirección del Ferrocarril de Bolívar fue confiada a una junta integrada por Carlos Uribe, Diego de Castro, Jorge Holguín y Cisneros.<sup>548</sup> Se aprobaron nuevos planes y se acordó extender

---

544 Ramón B. Jimeno, *Ferrocarril de Bolívar. Refutación* (Bogotá: Imprenta de Foción Mantilla, 1871), pp. 1-17; véase también: Juan B. Mainero T., *Cuestión Jimeno-Hoenigsberg en su parte moral* (Cartagena: Imprenta Hernández e Hijos, 1871), pp. 1-20; *Segundo alegato de la Compañía del Ferrocarril y Telégrafo de Bolívar sobre el pleito entre el señor Ramón B. Jimeno y el Gobierno de Colombia* (Bogotá: Imprenta de Silvestre y Compañía 1885), pp. 1-75.

545 "Contrato sobre compra del Ferrocarril y del Telégrafo de Bolívar", *Diario Oficial de la Federación* (Bogotá), 17 de diciembre de 1875, p. 310; ver también: *Memorial de Salomón Koppei al secretario del Tesoro*, Bogotá, 14 de enero de 1882, folios 81-83, en la *Secretaría del Tesoro* (enero-junio, 1882), Archivo Nacional (Biblioteca Nacional, Bogotá, Colombia).

546 Francisco J. Cisneros, *Informes y documentos en el ferrocarril de Bolívar* (Londres: Edward y Jones, Impresoras, 1887), pp. 6-10, 20-21; véase también: "Ley 43 de 1877", *Diario Oficial de la Federación* (Bogotá), 23 de mayo de 1877, p. 4799; Documentos 909 a 910, en *Ferrocarril de Bolívar*, 5 vol., II, Archivo Nacional (Biblioteca Nacional, Bogotá, Colombia).

547 "Santander", *El Zipa* (Bogotá), 4 de marzo de 1880, p. 482; ver también: Horacio Rodríguez Plata, *La inmigración alemana al estado soberano de Santander en el siglo XIX* (Bogotá: Editorial Kelly, 1968), pp. 123-142.

548 Cisneros, *Reglamentos para la organización de los trabajos y del servicio de explotación de ferrocarriles* (Bogotá: Imprenta de la Luz, 1884), p. 64.

el ferrocarril desde Puerto Salgar hasta Punta de Nisperal, 8 kilómetros al norte, pues las aguas costeras de Puerto Salgar eran poco profundas y los grandes barcos no podían anclar allí. A pesar de la obsolescencia progresiva de la vía férrea, la junta no tuvo éxito en su modernización.<sup>549</sup> En octubre de 1879, durante la administración del presidente Julián Trujillo, se le pidió al empresario cubano construir una extensión de ferrocarril y el muelle; Cisneros presentó una estimación de 242.803 pesos,<sup>550</sup> pero fue blanco de la crítica, y se señalaba que Trujillo mostraba favoritismo por Cisneros, lo cual impidió que se realizara un contrato.<sup>551</sup>

En el primer Gobierno de Núñez (1880-1882) se continuó con los arreglos para la construcción y ampliación del carril ferroviario, así como la construcción de un muelle y otras instalaciones necesarias en la terminal. Sin embargo, la lucha interna de los grupos financieros locales no permitió modernizar las instalaciones del ferrocarril. Como última medida, en junio de 1883 el Gobierno arrendó el ferrocarril por 30.000 pesos anuales a Luis G. Rivas, empresario bogotano de gran alcance, con conexiones financieras bien establecidas en el país y en el extranjero, y amigo personal y de negocios de Cisneros.<sup>552</sup>

A pesar de las conexiones y del prestigio del que gozaba Rivas, la extensión del ferrocarril no se llevó a cabo, y en julio de 1884 el ferrocarril fue vendido por 684.000 pesos al empresario colombiano Carlos Uribe quien, a su vez, tres meses

---

549 Documentos, pp. 913-920, 922, 925, 966, en *El Ferrocarril de Bolívar*, 5 vol., II, Archivo Nacional.

550 Documento 925, en *El Ferrocarril de Bolívar*, 5 vol., II; ver también: Memoria del secretario de Hacienda y Fomento dirigida al presidente de la Unión para el Congreso de 1879 (Bogotá: Imprenta de H. Andrade, 1879), pp. 86-88.

551 Grau, *El Ferrocarril de Barranquilla*, pp. 16-19.

552 "El Ferrocarril de Bolívar", *El Conservador* (Bogotá), 14 de agosto de 1884, p. 1942; véase también: Cartas de Luis G. Rivas a Francisco J. Cisneros en *Borrador B de la familia Raimundo Rivas*, pp. 1-50. Esta valiosa fuente de información es de propiedad privada por los descendientes de Luis G. Rivas de Bogotá.

después se lo vendió a su amigo y compañero Cisneros.<sup>553</sup> Se podría decir que la compra del ferrocarril por parte de Uribe era una maniobra táctica de Cisneros y Asociados para evitar la oposición y la controversia que hubieran podido generar entre sus enemigos. Ya era tarde cuando se percataron de que el control del ferrocarril estaba a cargo del empresario cubano,<sup>554</sup> esta maniobra se sustenta en que, inmediatamente después de que Uribe comprara el Ferrocarril de Bolívar, la Junta y su presidente, Luis G. Rivas, iniciaron las negociaciones para transferírselo a Cisneros;<sup>555</sup> es más, Uribe nunca tomó el control físico del ferrocarril. Cisneros también se hizo a su posesión, reclamando la deuda que tenía el Gobierno y que había contraído con él por la cancelación del contrato del Ferrocarril del Cauca y la garantía de 100.000 pesos proporcionados por Dámaso Zapata.<sup>556</sup>

La larga experiencia que Cisneros había adquirido frente a los falsos testimonios, las intrigas, la reacción nacionalista contra sus empresas y la inestabilidad política de Colombia, lo impulsaron a buscar protección. Así, desde 1885, transfirió gradualmente el ferrocarril a sus sociedades bien mediante la venta de acciones o bien mediante el alquiler de sus empresas en Inglaterra; esta última jugada comercial le permitía obtener

553 Carta de Luis G. Rivas al secretario de Hacienda, Bogotá, 3 de septiembre de 1884. En *Borrador B de la familia Raimundo Rivas*, pp. 275-278.; véase también: *Ferrocarril de Bolívar. Inventario y avalúo* (Bogotá: Imprenta de La Luz, 1884), pp. 3-66.

554 En 1887, Cisneros sostuvo que si bien los ingresos del ferrocarril Bolívar estaban pasando por una tendencia a la baja entre 1880 y 1885, tal ferrocarril seguía siendo más rentable que el ferrocarril argentino promedio. Se calcula que para el período 1884-1885, el Ferrocarril de Bolívar tuvo un beneficio neto favorable por milla y anual de 424 libras sobre el ferrocarril argentino promedio. Ver: *Cisneros, informes y documentos en el Ferrocarril de Bolívar*, pp. 6-8.

555 Carta de Felipe Pablo a Luis G. Rivas, Bogotá, 10 de octubre 1884; véase también: Carta de Luis G. Rivas a Enrique González, Bogotá, 17 de octubre de 1884; Carta de Luis G. Rivas a Enrique González, Bogotá, 22 de octubre 1884; y Carta de Felipe Pablo a Enrique González, Bogotá, 10 de diciembre de 1884, en *Borrador B de la familia Raimundo Rivas*, pp. 253-254, 237-238, 260-265, 271-272.

556 Documentos 170, 320, en *Ferrocarril de Bolívar*, 5 vol., V, Archivo Nacional.

apoyo inglés y promover una alianza más estrecha entre el capital extranjero y el nacional. En 1887, el empresario se estableció en Inglaterra y fundó la empresa Ferrocarril y Pier Company Barranquilla Limitada, con el apoyo financiero de la casa bancaria Lloyds de London.<sup>557</sup> La nueva corporación emitió 20.000 suscripciones en acciones de 10 libras esterlinas cada una, por lo que técnicamente Cisneros ya no era el dueño del ferrocarril, aunque la familia Cisneros permaneció como la mayor accionista de acciones preferenciales.

Después de la guerra civil de 1885, Colombia abandonó el patrón oro en las transacciones internas y la inversión del ferrocarril garantizó la convertibilidad económica. Los ferrocarriles de Bolívar y La Dorada, los trenes colombianos más rentables del país, pasaron a propiedad de grupos financieros diferentes. El Ferrocarril de La Dorada, bajo el control de los hermanos Ribón y Diego de Castro, solo permitía a Cisneros mover la empresa a Inglaterra con la ayuda de amigos locales influyentes, entre ellos Daniel J. Reyes, Felipe Zapata, Enrique Cortés, José M. Vengochea, Rafael Parga y Clímaco Vargas, quienes celebraron acciones preferenciales y se convirtieron en los principales usuarios de los servicios del ferrocarril.<sup>558</sup> Los nuevos accionistas representaban clanes empresariales de todas las regiones de la nación, que se dedicaban al negocio de la exportación e importación y que tenían sucursales en América Latina, Estados Unidos y Europa. La asociación con el influyente Cisneros les permitió pasar por alto las leyes monetarias locales y pagaron en Colombia con dinero local y bienes y servicios, mientras que la recepción de divisas por exportación se realizaba en moneda extranjera. La compañía ferroviaria simplemente era parte de un mecanismo de conver-

---

557 Documento 293, en el Ministerio de Relaciones Exteriores, 55/368, p. 293 (Oficina de Registro Público, Londres, Inglaterra).

558 *El Barranquilla ferroviario*, Compañía del Muelle Limitada. Con número de serie 26163, vol. F, 1889-1899; véase también: *Inversiones Barranquilla Limitada*, N.º de serie 26163 / A, vol. IV, pp. 6-7 (Oficina de Registro de Empresas, Londres, Inglaterra).

tibilidad financiera para capital nativo y extranjero. Los amigos de Cisneros se consolidaron como los primeros socios locales del capitalismo internacional. Es interesante anotar que Cisneros, así como los Ribón, trasladó las empresas de los ferrocarriles a Londres<sup>559</sup> donde las compañías inglesas podían acceder a préstamos y a bonos de los Rothschild y Lloyds de Londres.

A la extensión a Puerto Salgar y a la construcción de un muelle, dos de los compromisos adquiridos por Cisneros cuando adquirió el Ferrocarril de Bolívar, se sumaba el de la construcción de un sistema de tranvía para Barranquilla. El servicio público se construyó con fondos propios de Cisneros, de inversionistas colombianos y con créditos de la Compañía de Stephenson Clarke London.<sup>560</sup> La sección inicial del tranvía se abrió al público en 1890. En un principio el sistema funcionaba alimentado por una locomotora a vapor, lo que generaba temor entre la población de que se produjera un incendio, pues las calles de la ciudad eran muy estrechas y la mayoría de casas tenían techos de paja, lo que obligó a la sustitución de las locomotoras por mulas.<sup>561</sup> La construcción y operación del tranvía fue confiada a la Compañía del Tranvía de Barranquilla, de la cual con el tiempo Cisneros se convertiría en un importante accionista y miembro de su Consejo de Administración.<sup>562</sup>

La adquisición del Ferrocarril de Bolívar por Cisneros, significó un periodo de modernización y eficiencia: equipos nuevos,

559 Ministerio de Fomento, *Diario Oficial de la Federación* (Bogotá), 29 de diciembre de 1894, pp. 1254-1255.

560 Carta de Pablo a Felipe Cisneros y Compañía, Bogotá, 28 de noviembre de 1884; Carta de Luis G. Rivas a Cisneros y Compañía, Bogotá, 17 de octubre de 1885, en *Borrador de la familia B. Raimundo Rivas*, pp. 266-270; véase también: "Materiales del Tranvía de Barranquilla", *La Industria* (Bogotá), 16 de diciembre de 1884, pp. 705-706; y "Ferrocarril urbano", *La Industria* (Bogotá), noviembre 27 de 1884, p. 681.

561 Miguel Goenaga, *Lecturas Locales: apuntes sobre Cisneros* (Barranquilla: Tipografía Goenaga, 1939), pp. 3, 48.

562 "El Tranvía de Barranquilla", lista de envío (Barranquilla), 30 de marzo de 1896, p. 4; véase también: "Compañía del Tranvía de Barranquilla" en *A la memoria de Francisco Javier Cisneros, 1836, 1895*, editado por Rafael María Merchán (Bogotá: Imprenta de La Luz, 1900), pp. 185-186.



locomotoras, vagones de carga y pasajeros fueron importados desde Gran Bretaña.<sup>563</sup> Por primera vez en la historia del ferrocarril, el embarque y desembarque de carga en la terminal de Barranquilla era directo desde los buques de vapor del río Magdalena; anteriormente, la operación se realizaba a través de intermediarios privados que cargaban y descargaban manualmente los vagones de ferrocarril y los barcos de vapor. La nueva práctica sin duda alguna representaba la modernización. Sin embargo, también generó un gran malestar entre los comisionistas y balseros que se vieron expulsados del negocio.<sup>564</sup> En 1888, la nueva gestión del ferrocarril duplicó el tráfico de pasajeros y el transporte de mercancías, a pesar de que, un año antes, una inusual fuerte corriente marina destruyera por completo el muelle de madera en Puerto Salgar (Atlántico).<sup>565</sup> El desarrollo tecnológico del transporte a gran escala y el apoyo del Estado permitieron a Cisneros obtener ganancias suficientes para derrotar a los pequeños transportistas y operadores.

A su regreso a Colombia en 1888, Cisneros propuso un cambio de ruta del ferrocarril en su extremo norte, a raíz de la penetración constante de agua de mar que deterioraba la vía. La propuesta que incluía una extensión del ferrocarril dirección oeste, hasta Puerto Cupino, hoy Puerto Colombia, fue aprobada después de una agitada controversia y deliberación en el Congreso. El proyecto se completó a principios de 1889, con una extensión total de 33 kilómetros.<sup>566</sup>

---

563 Del cónsul de Estados Unidos Victor Vifquain al subsecretario de Estado James D. Porter, diciembre 15 de 1886, *Informe N.º 27, Despacho Consular - Barranquilla*, 6 vol., II., véase también: Documentos, pp. 526, 529, 535, en *El Ferrocarril de Bolívar*, 5 vol., V, Archivo Nacional.

564 "Rapidez en los transportes", *La Industria* (Bogotá), 16 de octubre de 1884, p. 641; véase también: "Transportes directos", *La Industria* (Bogotá), 13 de octubre de 1884, p. 657.

565 Del vicecónsul de Estados Unidos S. M. Whelpley al secretario de Estado adjunto G. L. Reeves, 10 de marzo de 1888, *Informe N.º 72, Despacho Consular - Barranquilla*, 6 vol., III.

566 Informe del ministro de Fomento al Congreso de la República de Colombia, 1890 (Bogotá: Imprenta de Antonio María Silvestre, 1896), pp. 13-14.

Realizada la obra, John B. Dougherty comenzó la construcción de un muelle de hierro en Puerto Colombia con equipos y materiales británicos.<sup>567</sup> Sería el tercer puerto más grande del mundo y una de las mayores obras de ingeniería jamás presenciadas en Colombia. La obra estuvo en manos de ingenieros cubanos e internacionales. Estaba destinada a convertirse en el mayor embarcadero de la nación de las exportaciones de café, pues fácilmente podía acomodar cinco grandes barcos de una sola vez.<sup>568</sup> Un estudiante modelo de la historia de Barranquilla describió así el nuevo muelle: *Para comparar el malecón de Puerto Colombia con el anterior sistema de transferencias de buque a barcaza, de tren a muelle, es comparar el automóvil a la oxcart.*<sup>569</sup>

La inauguración del muelle se celebró fastuosamente: de un extremo al otro de la vía férrea las celebraciones y fiestas duraron aproximadamente un mes, los ciudadanos más distinguidos, altos funcionarios del Gobierno y las autoridades clericales asistieron a las competencias de *champagne* en Barranquilla, Puerto Salgar y Puerto Colombia. El Regenerador de Barranquilla, como era conocido Cisneros después de la inauguración del muelle, era el centro de atención de las fiestas y de los gloriosos discursos. El periódico barranquillero *The Shipping List*, editado en inglés, describió parte de la celebración:

*No satisfecho con una simple demostración de carteles individuales anunciando una reunión en la Plaza de San Ni-*

567 Muelle de Puerto Colombia, *El Heraldo* (Bogotá), 17 de septiembre de 1890, p. 2.

568 Phanor James Eder, *Colombia* (New York: Hijos de Charles Scribner, 1913), p. 90; véase también: José María Cordovez Moure, *Reminiscencias de Santa Fe de Bogotá*, editado por Elisa Mujica (Madrid: Imprenta Aguilar, 1962), p. 1229; y Carta del cónsul de Estados Unidos Irvin Shaw al asistente del secretario de Estado William R. Day, 2 de noviembre de 1898, *Informe N.º 14*, Despacho Consular - Barranquilla, ó vol., VI.

569 Nichols, "El Caribe, puerta de entrada a Colombia: Cartagena, Santa Marta y Barranquilla y sus conexiones con el interior", 1820-1940 (tesis Ph. D. inédita de la Universidad de California en Berkeley, 1951), p. 164.

colás... Cientos de personas se congregaron, y un coche alegórico representaba el muelle, con un fino retrato de Cisneros y unos cuarenta trenes bien llenos arribaron a La Floresta, la mansión del empresario; Cisneros fue colocado en un coche y la procesión triunfal desfiló por las calles. Nunca ningún individuo había sido el destinatario de tan distinguido honor en Barranquilla.<sup>570</sup>

Es casi imposible estimar la importancia del Ferrocarril de Barranquilla y su aporte a la economía de la nación, a finales del siglo XIX. La línea ferroviaria controlaba prácticamente todo el comercio exterior de Colombia, como fue señalado por el cónsul norteamericano en Barranquilla: "En gran medida este ferrocarril fue, y sigue siendo, el pilar del comercio de esta nación",<sup>571</sup> y el historiador colombiano Miguel Goenaga, quien describió al Ferrocarril de Barranquilla y al muelle como el agente del progreso que transformó a Barranquilla, de pueblo a ciudad.<sup>572</sup> La modernización y el crecimiento de Barranquilla dieron a Cisneros y a sus socios un mayor control sobre la infraestructura del país, del comercio y, especialmente, del transporte de café de exportación. Entre 1894 y 1898, el 87 % del café salía del país por los ferrocarriles de Barranquilla y Cúcuta.<sup>573</sup>

---

570 "Finis Coronat Opus", *The Shipping List* (Barranquilla), 30 de junio de 1893, p. 4.

571 Nichols, "El Caribe, puerta de entrada a Colombia: Cartagena, Santa Marta y Barranquilla y su conexión con el interior", 1820-1940, p. 166.

572 Goenaga, *Lecturas Locales: apuntes sobre otro extranjero ilustre que amó a Barranquilla* (Barranquilla: Imprenta Departamental, 1953), p. 47.

573 Robert Carlyle Beyer, "La industria del café colombiano: orígenes y tendencias principales, 1740-1940" (Ph. D. tesis inédita de la Universidad de Minnesota, 1947), p. 203. El kilómetro 71 del Ferrocarril de Cúcuta fue construido casi en su totalidad con capital colombiano. Fue construido con el propósito exclusivo de transportar café para la exportación desde Cúcuta hasta el río Zulia, cerca de la frontera con Venezuela. Desde el principio este ferrocarril fue uno de los más rentables jamás construido en Colombia. Ver: *Documentos del Gobierno: informe sobre los ferrocarriles de Colombia* (Londres: Harrison and Sons, 1910), pp. 42-45, 47.

A pesar de que Cisneros no participó directamente en la construcción del Ferrocarril de Cúcuta, fue uno de sus principales accionistas preferenciales, gracias a que dos de sus mejores ingenieros tuvieron un papel destacado en su construcción,<sup>574</sup> y a que Juan A. Pérez y Cía., subsidiario de Cisneros, se había convertido en uno de los principales proveedores de equipo ferroviario.<sup>575</sup> En 1891, el Ferrocarril de Barranquilla registró la más alta estadística de despachos de Colombia, dentro y fuera del país, lo que representaba más de 100.000 pesos anuales.

A pesar de la innegable contribución de Cisneros para la urbanización y prosperidad de Barranquilla durante la década de 1890, el empresario seguía siendo blanco de la antipatía de varios círculos locales y nacionales. La prensa informaba persistente e irresponsablemente sobre el polémico poder de Cisneros; se le acusaba de sangrado económico a la nación y de falta de respeto a la soberanía de Colombia. No obstante, el elocuente empresario siempre encontró palabras persuasivas para responder:

*Soy muy consciente de los lemas que dicen que esta compañía británica ferroviaria pretende violar las leyes monetarias de la nación con el fin de tomar ventaja de todos los colombianos; soy muy consciente de que tal consigna solo se ha diseñado para despertar el resentimiento en el sentimiento patriótico y provocar al Gobierno y otros empresarios colombianos a una guerra en contra de esta compañía.*<sup>576</sup>

574 Theodore A. Leisen, "Memorias de Francisco Javier Cisneros", *El envío Lis* (Barranquilla), 28 de febrero de 1899, p. 1. Véase también *The Shipping List* (Barranquilla), 30 de diciembre de 1895, p. 4; "El empresario señor Cisneros", *El Heraldo* (Bogotá), 18 de diciembre de 1894, p. 810; y "Frederick Anzoátegui", *The Shipping List* (Barranquilla), 30 de septiembre de 1894, p. 4.

575 "Ferrocarril de Santander", *La Industria* (Bogotá), 5 de julio de 1884, pp. 543-544.

576 "Ferrocarril de Bolívar", *El Heraldo* (Bogotá), 10 de septiembre de 1892, p. 2; ver también: Carta de Francisco J. Cisneros al ministro de Estado, Barranquilla, 11 de diciembre de 1891, en *Archivo de Salvador Camacho Roldán*.

Los grandes exportadores de café, favorecidos por Cisneros, podían cuadrar sus cuentas en Nueva York o Londres, y así eludir el sistema monetario colombiano. Los pequeños caficultores que no fueron beneficiados con concesiones y descuentos especiales en la carga, protestaron y se movilaron políticamente. En 1891, el Congreso de la República y el ministro de Finanzas prohibieron a la Compañía de Barranquilla elevar sus tarifas.<sup>577</sup> Cisneros se negó a cumplir con la resolución y afirmó que el contrato sancionado por la compra del ferrocarril le había dado el derecho de aumentar las tarifas en proporción a la devaluación del peso colombiano y, de no ser así, su empresa habría sido condenada al fracaso desde el inicio.<sup>578</sup> En ese momento de crisis, Cisneros se comprometió públicamente a cumplir con las protecciones dadas a su compañía por las leyes colombianas: *"La compañía continuará observando su actual política hasta que la Corte Suprema decida en la materia, pues dicha institución es la única que tiene la autoridad constitucional para decidir sobre esto..."*<sup>579</sup>

La controversia generada por el poder de la empresa de elevar sus tarifas, no se decidió en el Tribunal Supremo. Fue el presidente interino Miguel Antonio Caro, quien se vio obligado a someterse a las demandas de Cisneros con la dura presión de la diplomacia británica. En una carta a la Oficina de Relaciones Exteriores del ministro británico en Colombia se describió el episodio:

*Para el Sr. Cisneros se debe el único crédito de las negociaciones por parte de la Compañía Ferrocarril de Barranquilla.*

---

577 Cisneros, "Impugnación", *El Correo Nacional* (Bogotá), 17 de julio 1891, a partir de una página suplementaria sin numerar. Véase también: "Otra vez la cuestión de fletes", *La Industria* (Barranquilla), 22 de abril de 1892, pp. 6-12.

578 "Conclusión necesaria", *El Promotor* (Barranquilla), 23 de mayo de 1894, pp. 1-2.

579 Cisneros, "Ferrocarril de Barranquilla", *El Correo Nacional* (Bogotá), 17 de julio de 1891, desde una página suplementaria sin numeración; ver también: Cisneros, "Cuestión tumo", *La Industria* (Barranquilla), 22 de abril de 1892, pp. 1-2.

*Mi participación en la controversia se limita a una sugerencia amistosa al presidente, informándole que, en representación de su majestad, ella está interesada en hacer justicia para una compañía británica.<sup>580</sup>*

Cisneros y varios empresarios barranquilleros abordaron otros temas en torno a establecer si el ferrocarril y sus servicios eran de utilidad pública, si se empleaban para subsidiar indirectamente el crecimiento económico de la nación o si simplemente se trataba de un emprendimiento privado. Al respecto Cisneros afirmó que mientras que el ferrocarril fuera un servicio público, también sería una empresa privada diseñada para producir beneficios a sus propietarios. El problema radicaba en que algunos dueños de fábricas en Barranquilla querían transportar sus mercancías por el ferrocarril a tasas preferenciales, sobre la base de que las mercancías iban a ser destinadas para el desarrollo económico de la nación. Cisneros sabía que se trataba de un asunto absurdo, por lo que decidiría retener sus cargas hasta que pagaran la totalidad de las tarifas.<sup>581</sup>

La disputa entre Cisneros y Rafael Salcedo, uno de los más poderosos empresarios colombianos con amigos muy influyentes en Bogotá, fue especialmente acalorada. Salcedo se negaba a pagar las tarifas exigidas por la compañía ferroviaria y Cisneros le retenía la carga, hasta que al final las fábricas de Salcedo cerraran por falta de suministros; este conflicto alcanzó tal intensidad, que el hijo de este último, Rafael Salcedo Jr., llegó a atacar violentamente a Cisneros con un látigo.<sup>582</sup> El asunto finalizó el 18 de febrero de 1892, con un duelo de espadas, en el que el noble cubano infligió heridas casi mortales sobre su joven oponente. Este relato evidencia la intensidad y el alcance de los conflictos que se vivían en las élites colom-

---

580 Carta de G. Jenner al Ministerio de Asuntos Exteriores, Bogotá, 22 de diciembre de 1892, en el Ministerio de Relaciones Exteriores, 55/37, pp. 74-75, (Oficina de Registro Público, Londres, Inglaterra).

581 "Movilización de cargas", *La Industria* (Barranquilla), 20 de abril de 1892, p. 1.

582 "Asunto Cisneros-Salcedo", *El Heraldo* (Bogotá), 18 de mayo de 1892, p. 4.

bianas y el *ethos* social de la época. El historiador colombiano Julio H. Palacio manifestaría: “*Se puede afirmar que nunca en Colombia ocurrió un duelo que hubiese acatado las normas del código de honor*”.<sup>583</sup>

Otro de los temas polémicos que envolvió a Cisneros en Barranquilla fue su oposición a los esfuerzos de los antiguos centros comerciales de Santa Marta y Cartagena para construir líneas de ferrocarril hasta el río Magdalena, iniciativas que habrían amenazado el monopolio de Cisneros en el transporte de café. El empresario cubano reaccionó con todo el empuje de su reputación, como el señor de los ferrocarriles colombianos, para evitar la ejecución de estos proyectos y advertir, tanto a capitalistas extranjeros como nacionales, que las inversiones en los ferrocarriles no serían rentables, que solo cruzarían zonas inhabitadas y competirían con su eficiente y bien establecido Ferrocarril de Barranquilla.

En 1894, los todavía poderosos comerciantes de Cartagena, con el apoyo financiero de los capitalistas norteamericanos, abrieron la posibilidad de construir 105 kilómetros de línea de ferrocarril a un costo de 1.397.765 pesos, pero este Ferrocarril no podía competir con el Ferrocarril de Barranquilla y con el control que ejercía Cisneros sobre el café, gracias a los vapores de la Compañía Colombiana de Transportes. Sin carga de mercancías, el Ferrocarril de Cartagena se convirtió en un centro de pasajeros que no podría sobrevivir solo con la demanda de pasajes. El Ferrocarril de Cartagena fue un fiasco financiero que terminó con su venta a una empresa británica en 1906. Por otra parte, la oposición de Cisneros al Ferrocarril de Santa Marta fue una de las principales causas que motivaron su venta, en razón a que su construcción se tardó demasiado y que cuando se inició, en 1891, no tenía el propósito de vincular el río Magdalena con Santa Marta, sino

---

583 Julio H. Palacio, *Historia de mi vida* (Bogotá: Editorial Antena, 1942), p. 154.

más bien se pensó el proyecto para la exportación de banano de las plantaciones adyacentes.<sup>584</sup>

La guerra civil de 1885, que terminó con la derrota de los liberales, indujo a Cisneros a mover su sede de Bogotá a Barranquilla. El cubano se llamó a sí mismo un liberal de escuela, de experiencia activa ideológica, un convencido de los principios básicos del liberalismo europeo del siglo XIX. Una vez se instaló (Barranquilla), trasladó la mayor parte de sus negocios a Santander, Venezuela y el resto del Caribe colombiano; posteriormente pasó gran parte de su tiempo en el extranjero, especialmente en Estados Unidos y Europa. Barranquilla se convirtió en una especie de casa de verano para él y su familia, quienes escapaban de los gélidos inviernos del Atlántico Norte.

La lujosa villa de Cisneros en Barranquilla se convirtió en lugar de reuniones, fiestas y salones de baile de la élite local con presencia de distinguidos visitantes extranjeros.<sup>585</sup> Las páginas sociales de los periódicos colombianos informaban con frecuencia sobre Cisneros, las fiestas, los invitados, los viajes y otras de sus actividades públicas y sociales en Barranquilla. El popular Cisneros era considerado como un patriota cubano y como uno de los hombres más adinerados en Colombia.<sup>586</sup>

---

584 Cisneros, *Informes y documentos en el Ferrocarril de Bolívar*, p. 21; véase también: Carta del vicecónsul de Estados Unidos S. M. Whelpley al secretario de Estado adjunto Alvey A. Adee, 19 de noviembre de 1889. *Informe N.º 76, Despacho Consular - Barranquilla*, 6 vol., IV; Goenaga, *Lecturas Locales. Apuntes sobre Cisneros*, pp. 6-47. "¿Barranquilla o Cartagena?", *El Heraldo* (Bogotá), 5 de octubre de 1892, 2; Cisneros, "Ferrocarril de Bolívar: Conclusión". *El Heraldo* (Bogotá), 11 de diciembre de 1894, p. 798; y los *Documentos de reuniones: informe sobre los ferrocarriles de Colombia*, pp. 14-19, 49.

585 "Parque Cisneros", *El Heraldo* (Bogotá), 2 de julio de 1890, p. 2; ver también: "Obra de coronación terminada", p. 4.

586 Del cónsul de Estados Unidos Víctor Vifquain al asistente del secretario de Estado James Porter, 15 de diciembre de 1886, *Informe N.º 27, Despacho Consular - Barranquilla*, 6 vol., III.



Cisneros desde el inicio de su relación con Barranquilla, optó por una postura magnánima y contribuyó a causas humanitarias y civiles. Al respecto, en 1884 la junta hospitalaria local de síndicos informó que la única persona que contribuía de manera privada a su mantenimiento era el cubano;<sup>587</sup> seis años más tarde el empresario donó a la ciudad anfitriona un parque público.<sup>588</sup> Cisneros llegó a convertirse en líder local, al defender el desarrollo de las mejoras públicas, la industria y la agricultura. De manera personal trajo equipos para el riego de los campos de Puerto Salgar y acondicionó establecimientos en las plantaciones bananeras. Sin embargo, la desaparición repentina e inesperada del manantial natural de agua, Chorro de la Mojana, sumada a la incapacidad de sus ingenieros para encontrar una nueva fuente de agua, condenaron el proyecto al fracaso.<sup>589</sup>

En 1895, Cisneros tenía la intención de extender el terminal del sur del Ferrocarril de Bolívar hasta el valle de Usiacurí, 30 millas al suroeste de Barranquilla; el objetivo del proyecto era aprovechar las aguas medicinales (termales) de la región y promover la inmigración y el cultivo del banano.<sup>590</sup> Cisneros, que desde el principio tenía la intención de participar más activamente en esta empresa, gradualmente se fue retirando del proyecto, pues el Consejo Revolucionario Cubano, exiliado en Londres, a finales de 1895, había decidido apoyar a los cubanos revolucionarios que luchaban en la Isla, hasta la independencia. Cisneros y Rafael María Merchán, miembros del Consejo, decidieron poner todas sus energías en este esfuerzo, como se puede apreciar en la carta enviada a Ramón Urueta a finales de ese mismo año:

---

587 Goenaga, *Lecturas Locales: apuntes sobre otro extranjero ilustre que amó a Barranquilla*, pp. 22-23.

588 "Parque Cisneros", p. 2.

589 "Junta Agrícola de Barranquilla", *El Heraldo* (Bogotá), 30 de agosto 1894, p. 621; véase también: Goenaga, *Lecturas Locales: apuntes sobre Cisneros*, p. 11.

590 Carta de Francisco J. Cisneros a Ramón Urueta, Londres, 22 de julio de 1895, en *Lecturas Locales: apuntes sobre Cisneros*, por Goenaga, pp. 46-47.

*Los asuntos en Cuba están avanzando bien, estamos ganando terreno día a día. No solo he enviado a analizar las aguas de Usiacurí, sino que también tengo dos manantiales más de agua de una pequeña hacienda del Sr. Vicente Lafurié, los tres manantiales son muy buenos. Quiero hacerle saber que un famoso médico inglés, el físico B. Sieves, afirma que estas aguas podrían ser embotelladas y vendidas en el mercado, y se ha ofrecido a ayudarme en esa empresa, pero no creo que yo pueda participar en esta empresa; los asuntos en Cuba requieren mi atención y tiempo, mi plan es dejar poco a poco mis negocios en Colombia y dedicarme a la causa cubana.<sup>591</sup>*

La prolongación de la vía férrea nunca se llevó a cabo, en gran medida por la oposición del Congreso<sup>592</sup> que veía necesaria la salida de Cisneros de Colombia por su participación en la revolución cubana. Aunque Cisneros gozaba de nacionalidad estadounidense, nunca perdió contacto con el movimiento de emancipación cubana, razón por la cual los agentes españoles mantuvieron una estrecha vigilancia sobre sus actividades en Colombia.<sup>593</sup> Desde el comienzo de su estancia en Colombia, los refugiados cubanos vieron en Cisneros y Rafael María Merchán a los líderes espirituales de la causa cubana en el país<sup>594</sup> y, frecuentemente, proclamaban discursos públicos en favor del apoyo latinoamericano en contra del yugo español. Cisneros demostraba su gratitud a los voluntarios colombianos reclutados, que habían luchado bajo su mando durante la guerra de los Diez Años.<sup>595</sup> Además de Cisneros y Merchán,

591 *ibid.*, p. 47.

592 Ministerio de Hacienda, *Diario Oficial de la Federación* (Bogotá), 2 de diciembre de 1897, pp. 1161-1162; ver también: "Contrato adicional y reformativo", *Diario Oficial de la Federación* (Bogotá), 16 de junio de 1898, p. 586.

593 Carta de Bernardo J. de Colgan al ministro de Estado, Bogotá, 22 de enero de 1883, en *Minutas de despachos al Ministerio: Colombia, política*, Legajo 2333, 2 folios (Archivo de Asuntos Exteriores, Madrid).

594 "Manifestaciones", *Colombia y Cuba* (Bogotá), XVI, N.º 6 (octubre de 1897), pp. 39-40.

595 "Anuncios varios", *La Voz Juvenil* (Cali), 17 de enero de 1878, 8; ver también:

otros cubanos como Maceo, Martí y Rius también promovían moral y financieramente la causa cubana y la coordinación de actividades con grupos de exiliados similares existentes en otros países de América Latina, Estados Unidos y Europa.<sup>596</sup>

La guerra de los Diez Años (1868-1878) fue el detonante de la primera migración importante en la historia cubana: cerca de 100.000 refugiados huyeron a las islas vecinas del Caribe, Estados Unidos e incluso llegaron a Europa. Las actividades de Cisneros y los cubanos en Colombia son resultado de este proceso histórico; Cisneros, en lo más alto de sus actividades en Colombia, empleó el mayor número posible de refugiados cubanos. La gran mayoría de migrantes cubanos se establecieron en Barranquilla, donde estaban las empresas de Cisneros; una vez allí, crearon tiendas, fábricas de jabón, curtidurías, et cétera.<sup>597</sup> Aunque se desconoce la cifra exacta de inmigrantes isleños que se establecieron en Barranquilla, una nota sobre una manifestación pública, publicada en del diario *El Promotor* en enero de 1896, en contra de las instituciones británicas en

---

James H. Neal, "La Edad del Pacífico llega a Colombia: la construcción de la ruta Cali-Buenaventura, 1854-1882" (Disertación inédita Ph. D., Universidad de Vanderbilt, 1871), p. 200; y Ulpiano González, "Inmenso duelo para Colombia", en *A la memoria de Francisco Javier Cisneros*, pp. 836 a 1898, editado por Merchán, p. 108.

596 "El señor Cisneros", *El Heraldo* (Bogotá), 14 de julio de 1895, p. 929; ver también: "Cuba", *El Heraldo* (Bogotá), 19 de enero de 1898, p. 3; "Cuba y Colombia", *El Heraldo* (Bogotá), 26 de enero de 1898, p. 3; y "Por Cuba", *El Heraldo* (Bogotá), 12 de febrero de 1898, p. 3.

597 Del vicecónsul de Estados Unidos S. M. Whelpley al secretario de Estado adjunto G. L. Reeves, noviembre 6, 1888, *Informe N.º 28, Despacho Consular - Barranquilla*, p. 6, vol. IV; véase también: "Manufactureras", *The Shipping List* (Barranquilla), 30 de noviembre de 1895, p. 4; "Desastroso incendio", *The Shipping List* (Barranquilla), 30 de junio de 1893, p. 6; Eleuterio Cisneros, *La Barranquilla Compañía de Mercado* (Nueva York: ningún editor, 1881), pp. 1-16.

la frontera oriental de Venezuela,<sup>598</sup> deja entrever su magnitud: era *una multitud de hijos de Colombia y Cuba*.<sup>599</sup>

En 1895 Cisneros, que estaba muy comprometido con la causa cubana, puso todas sus energías y gran parte de su fortuna en ella<sup>600</sup>. Durante los últimos tres años de su vida se dedicó a vender o transferir varias de sus empresas en busca de recursos financieros para apoyar la revolución una vez que se enteró, por fuente de altos funcionarios en Washington, que Estados Unidos había decidido participar en la guerra de la emancipación cubana. Cisneros murió cuando se disponía a viajar a Londres en julio de 1898, víctima de bronconeumonía, peritonitis y otras complicaciones<sup>601</sup> en una habitación de un hotel en Nueva York.<sup>602</sup> En Colombia existe una falsa creencia historiográfica que afirma que Cisneros habría muerto en la pobreza, algo que está muy lejos de la realidad.

---

598 Desde el principio del siglo XIX, Venezuela e Inglaterra se disputaban el límite de Venezuela y la Guayana Británica. Pero el tema pasó sin demasiada atención, debido a que el área de la disputa era considerada una tierra de nadie. En la década de 1890, sin embargo, hubo también falsos rumores de que el oro podría estar allí, con lo que hubo un enfrentamiento entre las dos naciones. La controversia se resolvió finalmente a favor de Inglaterra por la mediación estadounidense.

599 "Manifestación Patriótica", *El Promotor* (Barranquilla), 11 de enero de 1896, pp. 1-2; véase también: "Manifestación", *La Hartón* (Barranquilla), 8 de enero de 1896, p. 1.

600 Miguel Aguilera, "Las huellas de Cisneros en Antioquia", *El Colombiano Literario* (Medellín), 18 de agosto de 1965, p. 1).

601 Merchán, "Francisco Javier Cisneros", *El Repertorio Colombiano* (Bogotá), XVIII, N.º 3 (julio de 1898), pp. 231-232.

602 "La muerte del señor Francisco J. Cisneros", *The Shipping List* (Barranquilla), 30 de julio de 1898, p. 4.

## CONCLUSIONES

El proyecto ferroviario en Colombia durante el siglo XIX permitió a la nación un mayor progreso en la exportación de productos agrícolas. El aumento de la producción obedeció a prácticas relacionadas con el cultivo intensivo en tierras públicas (baldíos), pues la producción comunitaria indígena en territorios comunales indígenas o minifundios no alcanzaba para comenzar un proceso de comercialización internacional. Las grandes extensiones de tierras públicas que existían en la época fue un tema que deslumbraba a Cisneros y a las élites locales desarrollistas, ya que estaban convencidos de que se presentarían procesos migratorios y colonizadores necesarios para el éxito de los proyectos ferroviarios al oír el silbato del tren. Esta situación, ya vista en el oeste norteamericano y en las pampas argentinas, traería desarrollo a Colombia permitiendo al país un acercamiento a la civilización y el blanqueamiento<sup>603</sup> y ambos efectos serían naturales por la modernización del transporte.

Aunque la Constitución de 1863 dio a los colombianos la libertad de religión y de culto, ocho años más tarde el Gobierno nacional aprobaría una Ley de Inmigración que limitaba la entrada de extranjeros católicos,<sup>604</sup> fenómeno legal que frenó

---

603 Mejoramiento racial.

604 "Inmigración", *El Heraldo* (Bogotá), 17 de octubre de 1891, p. 2.

la promoción que se llevaba a cabo en Europa en torno a la inmigración al país de los vascos, canarios e italianos.<sup>605</sup>

La primera vez que Cisneros llegó a Colombia, simpatizaba con la promoción de la inmigración europea en los terrenos por los cuales cruzarían sus ferrocarriles; prueba de ello fue que, sin excepción, todos los contratos que firmaba incluían disposiciones para la promoción y el fomento de la inmigración extranjera; así como información detallada de Colombia y de los proyectos que llevaba a cabo. Contrariamente a esta dinámica, el Estado antioqueño exigía que se contratara personal de la región.<sup>606</sup> Ejemplo de ello fue el caso de Puerto Berrío, población en tierras bajas infectadas de malaria que no atrajeron ni a colonos extranjeros ni al resto de pobladores antioqueños.<sup>607</sup>

En un esfuerzo por promover la colonización y el desarrollo agrícola de 200.000 hectáreas de tierras adyacentes al ferrocarril, Cisneros y sus socios antioqueños Francisco Villa y Jorge Bravo fundaron la Sociedad Agrícola y de Inmigración, en abril de 1878.<sup>608</sup> A pesar de la inversión inicial de 100.000 pesos y los esfuerzos realizados por los agentes de Cisneros para reclutar inmigrantes italianos, tan solo 200 atendieron el llamado de esa sociedad;<sup>609</sup> la mayoría solo permanecieron por un par de semanas o meses, antes de abandonar el país o trasladarse a los centros urbanos más poblados de la Re-

---

605 *Ibíd.*, p. 2; ver también: "Inmigrantes", *El Heraldo* (Bogotá), 3 de mayo de 1872, p. 685; e "Inmigración china", *Diario Oficial* (Bogotá), 6 de mayo de 1893, pp. 569-570.

606 *Apuntes y borradores de Francisco Javier Cisneros*, I Parte (Jardín Zoológico - Museo de Santa Fe, Medellín, Colombia).

607 Durante el período 1881-1882, alrededor del 90 por ciento de los trabajadores del ferrocarril en Antioquia se contagiaron de la fiebre amarilla o malaria. Ver: *Hospital: Ferrocarril de Antioquia, 1880-1881* (Archivo del Ferrocarril de Antioquia, Medellín, Colombia).

608 *Compilación de los principales documentos sobre la Sociedad Agrícola y de Inmigración* (Medellín, Imprenta Oficial, 1921), pp. 33-34.

609 *Ibíd.*, p. 37.

pública.<sup>610</sup> Con la llegada de inmigrantes italianos, también llegaron colonos antioqueños de Rionegro, El Peñol, Nare y colonos de la costa Atlántica, para poblar las tierras por donde rodaba el ferrocarril.<sup>611</sup> Pequeñas colonias se establecieron a lo largo de la ruta del ferrocarril en sitios conocidos como La Cruz, San Antonio, Cuero Duro, La Virginia y La Magdalena. En 1878, Cisneros trajo al agrónomo cubano Julio Durán, con el fin de establecer plantaciones de azúcar; un año después, tres haciendas azucareras reportaron su funcionamiento. La Sociedad Agrícola de Inmigración también se dedicó a actividades como la minería, el corte de madera y la cría de ganado; esta última actividad llevó a familias antioqueñas como las de Alberto Ángel, Celedonio Arizmendy, Felipe Duque, Bernardo Mora, Luis Restrepo Mesa, y otros, a establecer grandes ranchos ganaderos,<sup>612</sup> convirtiendo al oriente antioqueño en la zona ganadera del país por excelencia y hogar de grandes hacendados, más que de campesinos.<sup>613</sup>

Desde su llegada al país Cisneros se sentía decepcionado por la lentitud del proceso de colonización, por lo que con apoyo de su influente amigo y socio, Salvador Camacho Roldán,

610 Cisneros, Memoria al secretario de Estado, en *Ferrocarril de Antioquia, 1879-1889*, vol. 2, MMCMXXXI, p. 29. (Biblioteca Pública Piloto, Medellín, Colombia); ver también: *Carta de Francisco J. Cisneros para Salvador Camacho Roldán*, Medellín, 30 de julio de 1878, en Archivo de Salvador Camacho Roldán.

611 Documento N.º 10, en *Contabilidad: balances, cuentas y comprobantes, 1879*, CCCXI, II Parte (Archivo del Ferrocarril de Antioquia; Medellín, Colombia).

612 Hernán Horna, "La variedad de las actividades de Francisco Javier Cisneros", *Boletín de Historia y Antigüedades* (Bogotá), LVII, N.º 666-668 (abril-junio de 1979), pp. 197, 199; ver también: *Minas de Antioquia: catálogo de las minas que se han titulado en 161 años desde 1739 hasta 1900* (Medellín, Imprenta Oficial, 1906), pp. 125-127, 254; "Nota", Registro Oficial (Medellín), 28 de abril de 1883, p. 3720; Cuenta corriente del Sr. Francisco J. Cisneros con el Sr. Francisco Villa C., en *Contabilidad: balances, cuentas y comprobantes, 1878*, CCCIX, pp. 2-4, 6-10 (Archivo del Ferrocarril de Antioquia, Medellín, Colombia), y *Carta de Francisco J. Cisneros para Salvador Camacho Roldán*, Nueva York, 29 de noviembre de 1878, en *Archivo de Salvador Camacho Roldán*.

613 James J. Parsons, *La colonización en el oeste antioqueño*, edición revisada (Berkeley: Periódico de la Universidad de California, 1968), p. 94.

solicitó permiso oficial para poder traer colonos chinos desde California.<sup>614</sup> En Colombia reinaba el escepticismo, se pensaba que a los europeos no les interesaba viajar medio globo terráqueo para venir a trabajar como peones en tierras infectadas de malaria; también era creencia entre la población, que los chinos encarnaban un peligro amarillo, el mismo temor que vivió Estados Unidos. El punto más álgido de esta reacción xenofóbica se dio en 1887, cuando el Congreso nacional aprobó una ley que prohibía la entrada de inmigrantes chinos.<sup>615</sup>

El desarrollo agrícola de las tierras fértiles y los grandes recursos minerales del Valle del Cauca fueron foco de los ambiciosos planes del empresario, aunque en el Valle del Cauca la atracción de colonos no representaba un problema pues proporcionaba la mano de obra necesaria para la explotación y el desarrollo del Ferrocarril del Cauca; eran cerca de 200.000 hectáreas de tierras públicas para llevar a cabo proyectos agrícolas. Cisneros se vio en la necesidad de impedir que las tierras de los colonos fuesen arrebatadas por las élites políticas del estado caucano; gracias a la riqueza de las tierras,<sup>616</sup> estas fueron tomadas por muchos de sus enemigos locales, cuando Cisneros rescindió el contrato del Ferrocarril del Cauca.<sup>617</sup>

614 Cisneros, *Memoria al secretario de Estado, en Ferrocarril de Antioquia*, 1879-1889, vol. 2., MMCMXXXI, pp. 15, 29-30; ver también: "La inmigración china", *El Correo Nacional* (Bogotá), 3 de diciembre de 1890, p. 78; "Inmigración", *El Herald* (Bogotá), 24 de septiembre de 1890, p. 2.

615 "Inmigración", *El Herald* (Bogotá), 24 de septiembre de 1890, p. 2; ver también: "La inmigración china", *Repertorio Oficial* (Medellín), 14 de febrero de 1891, p. 4225; "Inmigración Asiática", *Gaceta Agrícola* (Cartagena), 26 de marzo de 1881, p. 3; "Inmigración", *La Voz del Tolima* (Honda), 23 de noviembre de 1896, pp. 54-55.

616 Durante la década de 1880 hubo muchas ofertas para apropiarse de las tierras de Cisneros por parte de especuladores de la Compañía Panameña para el Canal. Ver: "Esperanzas para el Cauca", *La Voz Nacional* (Bogotá), 14 de junio de 1884, p. 127; ver también: "La comisión del canal de Panamá", *La Industria* (Bogotá), 4 de junio de 1884, p. 498.

617 José María Cordovez Moure, *Reminiscencias de Santa Fe de Bogotá*, Edición de Elisa Mujica (Madrid, Imprenta Aguilar, 1962), pp. 1520-1521.



La fascinación de Cisneros con la fertilidad, el carbón y otros recursos minerales del Valle del Cauca, le llevó a emplear a Henry B. White, uno de los mayores mineralógos estadounidenses, quien se dedicó a estudiar la riqueza del Estado caucano, en especial de las tierras del ferrocarril. Posteriormente trabajaría en la minería antioqueña. Como era de esperar, las tierras de Cisneros resultaron ser realmente fértiles y ricas en recursos minerales. El *Informe blanco*, publicado dos veces en inglés y una vez en español, es considerado como la investigación mineralógica más completa y fascinante de la región de ese tiempo.<sup>618</sup>

Desde que Cisneros comenzó a trabajar con su paisano Aniceto García Menocal en el proyecto del canal de Nicaragua, se sentía seducido por el proyecto de un canal interoceánico. Para él, como para muchos otros de sus contemporáneos latinoamericanos, la ausencia de un canal interoceánico era uno de los obstáculos más serios que afectaban el comercio de la región y su crecimiento agrícola.<sup>619</sup> Cisneros sostenía que su construcción traería un impacto inmediato, que generaría un rápido crecimiento y desarrollo del occidente colombiano. Con un entusiasmo, casi mesiánico, publicó su libro *El Ferrocarril del Cauca*, en el que los defensores más acérrimos del desarrollo de la región ocuparon un lugar especial. Para Cisneros, la clave del crecimiento del occidente colombiano radicaba en la inminente apertura del canal de Panamá. Convicción romántica que le permitió promover la construcción del canal interoceánico y conectar el Valle del Cauca con el río Amazonas por medio de una vía férrea, uniendo así el Pacífico y el Atlántico a través del corazón de Suramérica.<sup>620</sup>

---

618 Cisneros, *Ferrocarril del Cauca: Informe sobre el proyecto para la construcción del ferrocarril entre la bahía de Buenaventura sobre el océano Pacífico y el río Cauca* (Nueva York: D. Van Nostrand, 1878), pp. 66-75.

619 Cisneros, "Canal de Panamá", *La Industria* (Bogotá), 21 de junio de 1883, p. 145; ver también: Cisneros, "Canal de Panamá", *La Industria* (Bogotá), 28 de junio de 1883, pp. 153-154.

620 Óp. cit., p. 28.

Los planes de desarrollo de Cisneros para el occidente de Colombia también se articulaban al proyecto de un Ferrocarril Intercontinental, precursor de la Autopista Panamericana. En sus diseños, las rutas del ferrocarril tomaron en consideración las posibilidades de esos ferrocarriles y el gran sueño de unir geográficamente a toda América, de norte a sur.<sup>621</sup>

Los planes de Cisneros para el occidente de Colombia también incluían el desarrollo agrícola de la región de Itzmina. En febrero de 1882, el empresario cubano, en colaboración con su amigo John L. Thorndike, un ingeniero norteamericano que había conocido mientras trabajaba en Perú y el hombre de negocios de Nueva York, Héctor J. Kingman, crearon una Sociedad Agrícola que buscaba colonizar y explotar 10.000 hectáreas de tierras públicas adyacentes a la ruta del canal de Panamá; la empresa inició con un capital de 50.000 pesos.<sup>622</sup> El esquema de colonización panameña falló por la negativa de muchos inmigrantes extranjeros de ocupar los territorios ofrecidos, a pesar de la riqueza mineral de la zona, los que finalmente fueron explotados por una subsidiaria de Cisneros, la Compañía Agrícola y Minera Belén de Nueva York. En 1891 Cisneros vendería sus intereses al Gobierno colombiano.<sup>623</sup>

Muchas de las aspiraciones de Cisneros en la colonización del occidente de Colombia y Panamá fueron rotas por la desconfianza generada por la compañía francesa, encargada de la construcción del canal de Panamá; específicamente por el

---

621 Durante la década de 1870 hubo mucho entusiasmo por la construcción del ferrocarril intercontinental entre Estados Unidos y Latinoamérica. A través de las publicaciones de Cisneros sobre los proyectos de los ferrocarriles del Cauca y Antioquia, a él se le pidió que enfatizara que cuando dicho ferrocarril intercontinental fuera construido, sus proyectos se entrelazarían con su trayectoria. Ver: J. D. Harrison, "Las encuestas del Ferrocarril Panamericano", *Revista de Ingeniería*, IV, (enero de 1883), pp. 577-590.

622 Cisneros, *Leyes y contratos relativos a las empresas de obras públicas* (Bogotá: Imprenta de La Luz), 1882, pp. 250-253; ver también: "Ferrocarril del Cauca", *Diario Oficial* (Bogotá), 5 de febrero de 1884, p. 12967.

623 "Contratos", *Diario Oficial* (Bogotá), 1 de mayo de 1891, p. 584.

control del occidente colombiano<sup>624</sup>. Otra de las causas que impidieron el éxito de Cisneros fue la guerra civil de 1885.

La guerra civil de 1885 fue el evento más devastador para Cisneros; en el sangriento enfrentamiento, participaron muchos de sus trabajadores liberales,<sup>625</sup> otros se aliaron con sus enemigos. La crisis política y financiera de Colombia, más la asociación del empresario con elementos poco leales, significaron el abandono de sus esquemas de colonización. Cisneros en 1887, comentaría sobre este respecto:

*Hice cálculos esperanzadores de un rápido incremento en la población, ciertamente nunca en la misma escala como los que se hicieron en Estados Unidos para este caso sin igual, ni tampoco en la misma escala con los que se hicieron en la República de Argentina; este país que ha resuelto el problema de inmigración más importante, no solamente con base en sus leyes, sino en una mayor proporción de lo que hubiera podido ocurrir. La experiencia de un estudio continuo de trece años del país me llevó a ver mi error y a saber su causa. La inmigración ocurre de un departamento a otro del mismo país, si hay mayores oportunidades de subsidio en el otro. La ausencia de un medio de comunicación es también una barrera para cualquier movimiento de población de una localidad a otra más favorable; más aún cuando lo que es necesario para el consumo se produce allí, por lo tanto, los productores no pueden ofrecer el exceso a otras localidades donde hay las demandas de sus artículos. Este fenómeno es peculiar a los países que no tienen medios de comunicación...*<sup>626</sup>

624 "Esperanzas para el Cauca", *La Voz Nacional* (Bogotá), junio 14 de 1884, p. 127; ver también: "El Ferrocarril del Cauca y los comisionados franceses", *La Industria* (Bogotá), junio 13 de 1894, pp. 510-512.

625 "El empresario señor Cisneros", *El Herald* (Bogotá), diciembre 18 de 1894, p. 810; ver también: Documentos N.º 372, 375 y 391, en *Ferrocarril de Bolívar*, 5 vol., V (Archivo Nacional, Bogotá, Colombia).

626 Carta del vicecónsul de Estados Unidos S. M. Whelpley al asistente del secretario de Estado Alvey A. Adee, noviembre 19 de 1889, *Reporte* N.º 76,

Cisneros recibió 100.000 hectáreas de tierras públicas en Bolívar por la compra del Ferrocarril de Barranquilla; en ellas se desarrollaron las grandes plantaciones de banano en el siglo XIX, gracias al capital cubano y norteamericano.<sup>627</sup> Después de que fracasaran los esquemas de inmigración planteados por Cisneros, no se realizaron más esfuerzos para traer inmigrantes europeos a Colombia;<sup>628</sup> como consecuencia de ello, los dueños de plantaciones, más realistas, optaron por la inmigración oriental como solución a la necesidad de trabajadores, que además resultaban ser más baratos y serviles. Una apreciación sobre la inmigración china publicada en El Correo Nacional en 1890 refleja el nuevo enfoque de las élites dueñas de las tierras:

*El día en que el Cauca obtenga diez o quince mil chinos frugales y laboriosos, que no se embriaguen ni sean vanidosos, que sean constantemente sumisos y que no hablen con insolencia, ni exijan derechos y democracia, ese día el Valle se convertirá en un emporio.*<sup>629</sup>

A pesar de todos los esfuerzos realizados para traer a inmigrantes chinos, estos fallaron. Cisneros y sus colaboradores no podían entender que los incentivos que motivaban a los inmigrantes a venir a Latinoamérica, no era precisamente el pito del tren, sino las tierras fértiles y no reclamadas de las naciones del río de La Plata y del sur de Brasil. La experiencia de colonización vivida en Colombia durante el siglo XIX confirma la tesis general de que Latinoamérica carecía de trabajadores por lo que no podía expandir la producción agrícola. Aunque

---

*Despacho Consular - Barranquilla*, 6 vol., IV.

627 "Documentos", *Diario Oficial* (Bogotá), julio 18 de 1893, pp. 837-838; ver también: "Junta Agrícola de Barranquilla", *El Heraldo* (Bogotá), agosto 30 de 1894, p. 621.

628 "Agente General de Inmigración", *El Heraldo* (Bogotá), septiembre 23 de 1894, p. 661; ver también: "El Valle del Cauca", *El Pasatiempo* (Bogotá), abril 2 de 1880, pp. 205-206.

629 "La inmigración china", *El Correo Nacional* (Bogotá), diciembre 3 de 1890, p. 70.

no se trataba netamente de un problema de escasez de fuerza laboral, también era necesario que trabajadores y colonos fueran del mismo color y de la misma raza. Ciertamente, la cuestión radicaba en que las élites contemporáneas latinoamericanas tenían la ilusión de extender su mundo blanco.

Aunque Cisneros, como revolucionario y como empresario, tenía una visión sofisticada y positivista de la historia, era una perspectiva demasiado futurista para esa época. Sin embargo, alcanzó el éxito pues se constituyó como un eficiente instrumento para las fuerzas socioeconómicas que controlaban los destinos de su sociedad. Cisneros, al igual que el vizconde Mauá<sup>630</sup> del Brasil, representa la versión latinoamericana de los angloamericanos Andrew Carnegie, Cornelius Vanderbilt y J. P. Morgan, empresarios yanquis como Henry Meiggs, Minor Keith y William Wheeler, constructores de ferrocarriles y empresarios en Latinoamérica, sobre quienes se puede asegurar que no solo se trataba de aventureros que emularon a los magnates de la industria de los ferrocarriles de Estados Unidos. Cisneros y Maua son historias exitosas, representan las encrucijadas de su propia realidad y la aceptación de los modelos capitalistas para un desarrollo económico.

Como muchos norteamericanos de finales del siglo XIX, Cisneros fue hombre influyente en el contexto local, exitoso en sus emprendimientos, que pasó de la pobreza a la riqueza. Se puede decir, sin temor a equivocarse, que solo hasta su llegada a Colombia comenzó a liderar procesos e iniciativas empresariales; antes de ello, su papel se reducía a un segundo plano como ingeniero y empresario. Como muchos norteamericanos contemporáneos, Cisneros se formó con Herbert Spencer y en el darwinismo social;<sup>631</sup> conocía las teorías

---

630 Ver: *El comerciante Anyda, vizconde Mauá y el imperio del Brasil* (Berkeley: Prensa de la Universidad de California, 1965).

631 En el Archivo de Camacho Roldán existe una lista de libros encontrados en la biblioteca privada de Cisneros, los cuales circulaban entre sus amigos y asociados. La mayoría de estos libros son *El darwinismo social*, *El positivismo* y *Dejar que la economía sea*.

planteadas por Adam Smith y Richard Cobden, pero se identificaba más con Frederic Bastiat. Esta formación lo llevo a plantear conceptos económicos que llegaron a ser populares en Estados Unidos y Europa.<sup>632</sup>

Las empresas de Cisneros en Colombia fueron foco de elogios y críticas; su empuje, sus amigos influyentes, las buenas relaciones con el sector público y la banca extranjera le facilitaron su vía al éxito. Su linaje y hoja de vida cubana también lo llevaron a contar con el apoyo de los más altos círculos de la élite colombiana que, por otra parte, sentía simpatía al igual que toda Latinoamérica por la lucha cubana para liberarse del yugo español.

El liberal Cisneros llegó a Colombia en una época de hegemonía política liberal, pero también fue protagonista cuando la política colombiana pasó del liberalismo al conservatismo por medio de la Regeneración y Cisneros y sus poderosos copartidarios apoyaron a la nueva hegemonía política. Aunque Rafael Núñez y otros miembros de su partido sospecharon de su lealtad, sus contribuciones al desarrollo de la modernización del transporte y sus positivos efectos en la economía de exportaciones, los obligó a cambiar de opinión. Como muchos empresarios extranjeros en Latinoamérica, Cisneros pretendía no matricularse con ningún grupo político, posición que puede evidenciarse en la siguiente declaración:

*... Nunca y aún ahora he intervenido en asuntos políticos de esta nación, y no he planeado hacerlo, no importa hacia quienes vayan mis simpatías. Mi misión en esta nación es dedicar mis energías a su desarrollo material y a estar retirado de la política...*<sup>633</sup>

632 Cisneros, "Canal de Panamá", *La Industria* (Bogotá), junio 28 de 1883. *Dejar que la economía sea*, de Federico Bastiat, también fue un libro muy popular en Estados Unidos a finales del siglo XIX. Ver: Sidney Fine, *Que la economía sea y El estado de bienestar general* (Ann Arbor, Prensa de la Universidad de Michigan, 1966), pp. 8, 18, 52.

633 Telegrama de Francisco J. Cisneros a Eustaquio Palacios, Buenaventura,

A pesar de la anterior afirmación, Cisneros terminó involucrado profundamente en la política colombiana; cómo se puede apreciar en sus empresas que contaron con el apoyo de las más importantes figuras políticas de la época; también se puede notar su participación en mediaciones en los conflictos políticos y en apoyo a políticos que le pudieran ser útiles en sus proyectos. Un ejemplo sobre su intervencionismo político es una carta escrita a su amigo, el gerente del Ferrocarril de Girardot:

*Confidencialmente, voy a informarle que nuestro buen amigo Ricardo Núñez no desea ser derrotado en la elección para diputado de la Asamblea de Cundinamarca... Usted sabe muy bien qué tan útil sería para el proyecto de Girardot, si don Ricardo pudiera ser miembro de la asamblea, pues su presencia podría servir para ejercer mayor influencia directa sobre el presidente, en favor del Ferrocarril de Girardot... aunque se supone que no debo tener nada que ver con la política, no puedo dejar de inmiscuirme esta vez por estar muy interesado en este asunto, claro está que lo que le estoy diciendo debe mantenerse en la intimidad de nuestra amistad, Dámaso Zapata, (empleado de Cisneros) le explicará con más en detalle sobre este asunto...*<sup>634</sup>

La naturaleza de las actividades de Cisneros en Colombia era ganar el apoyo de los intereses extranjeros y sus gobiernos, por lo que no solamente se mantenía muy cerca del Departamento de Estado y del Ministerio del Exterior, sino que también mantenía relaciones personales con diplomáticos norteamericanos y británicos; incluso un gran número de ellos llegaron a ser sus empleados o exempleados. Denning J, Thayer, quien fuera cónsul de Estados Unidos en Buenaventura y agente comercial en el Cauca (1881-1883), trabajó para Cisneros en

---

noviembre 15 de 1882, en *La Industria* (Bogotá), mayo 31 de 1884, p. 491.

634 Carta de Francisco J. Cisneros a Carlos Sáenz, Bogotá, agosto 22 de 1884, en *Colección Miscelánea de Cisneros*, ACCH, V.

el Ferrocarril del Cauca.<sup>635</sup> Henry Hallam, un ingeniero del proyecto de La Dorada, fue vicecónsul en Honda de Estados Unidos e Inglaterra.<sup>636</sup> Federico Anzoátegui, socio de Cisneros, fue nombrado como vicecónsul norteamericano en Barranquilla (1886), pero por razones personales tuvo que dimitir al cargo.<sup>637</sup> El cargo vacante fue aceptado por S. M. Whelpey, secretario y eventualmente gerente de la Compañía del Ferrocarril de Barranquilla.<sup>638</sup> J. B. Adams, cabeza física del Ferrocarril de Antioquia, fue agente consular de Estados Unidos en Puerto Berrío (1884).<sup>639</sup> Elijah E. Pellet, cónsul diputado británico, llegó a ser el editor de *The Shipping List* y apoyo perenne para Cisneros.<sup>640</sup>

Cisneros llegó a Colombia junto con Rafael María Merchán, uno de los más grandes escritores cubanos del siglo XIX; Merchán llegaría en calidad de secretario personal del empresario cubano. A Merchán y los profesores colombianos Dámaso Zapata y Luis Lleras, se les encomendó la publicación de *La Industria*, periódico semanal, defensor confidencial de las empresas de Cisneros y promotor del apoyo público para la construcción del ferrocarril. *La Industria* se distribuía a nivel nacional por la

635 Carta del cónsul de Estados Unidos Denning J. Thayer al asistente del secretario de Estado William Hunter, agosto 13 de 1881, *Despacho Consular - Buenaventura*; ver también: Carta del cónsul de Estados Unidos Denning J. Thayer al asistente del secretario de Estado William Hunter, septiembre 3 de 1883, *Despacho Consular - Buenaventura*.

636 Carta de Henry Hallam a James G. Blaine, septiembre 3 de 1883, *Despacho Consular - Bogotá*, 4 vol., I; ver también: Carta de G. Jenner a la *Oficina Extranjera*, Bogotá, enero 1 de 1893, en F. O., 55/357, pp. 105-107. (Oficina de Registros Públicos, Londres, Inglaterra).

637 Carta del cónsul de Estados Unidos Thomas Dawson al asistente del secretario de Estado James D. Porter, enero 27 de 1886, Reporte N.º 204, *Despacho Consular - Barranquilla*, 6 vol., III; ver también: Carta del cónsul de Estados Unidos Víctor Vifquain al asistente del secretario de Estado James Porter, febrero 21 de 1887, Reporte N.º 31, *Despacho Consular - Barranquilla*, 6 vol., III.

638 "Ferrocarril de Barranquilla y Compañía", *The Shipping List* (Barranquilla), septiembre 30 de 1894, I.

639 Carta del cónsul de Estados Unidos Thomas Dawson al asistente del secretario de Estado John Davis, julio 29 de 1884, Reporte N.º 103, *Despacho Consular - Barranquilla*, 6 vol., I.

640 "Cuerpos consulares", *The Shipping List* (Barranquilla), septiembre 30 de 1894, p. 1.



red de transporte de Cisneros y fue financiado en su etapa inicial por las familias bogotanas emprendedoras de Nicolás Pereira Gamba y José María Cortés. El diario se convirtió en instrumento de difusión práctica de la ciencia y la industria, en sus páginas se publicaron las aplicaciones de los últimos inventos en proyectos industriales; también la popularización de la tecnología a vapor y el motor era de especial interés para sus editores. Pero fue la sección de Preguntas y respuestas en ciencia práctica, en torno a los artículos de Julio Verne y James Watt, las principales características de la publicación. Se podría decir que los empresarios tenían fe en el poder de la ciencia para resolver los problemas socioeconómicos de la nación por parte de los científicos nacionales de ese tiempo.

La carrera de Cisneros en Colombia tuvo dos etapas bien marcadas: la primera (1874-1885), se caracterizó por sus esfuerzos de colonización con la esperanza de imitar la experiencia de los ferrocarriles norteamericanos; aunque sus primeros ferrocarriles disminuyeron los costos de las tarifas en los fletes, no fueron realmente empresas rentables, a pesar de que el Gobierno colombiano pagaba entre el 6 y 7 % del capital invertido en los proyectos; con excepción del Ferrocarril de La Dorada, ninguno de los demás proyectos ferroviarios generó ganancias bajo su administración, pues el movimiento de carga de los arrieros de mulas representaba una gran competencia. El proyecto de La Dorada solo comenzó a generar ganancias después del quinto año, cuando al proyecto se articularon la navegación a vapor por el Alto y el Bajo Magdalena, monopolizando las cargas de café destinadas al mercado de exportaciones.<sup>641</sup>

---

641 Carta del vicecónsul de Estados Unidos S. M. Whelpley al asistente del secretario de Estado William F. Wharton, junio 3 de 1889, Reporte N.º 51, *Despacho Consular - Barranquilla*, 6 vol., IV; ver también: Hernán Horna y Miguel Bretos, "Transporte fluvial en el Bajo Magdalena, 1888", *UN* (Bogotá), N.º 11 (octubre de 1972, pp. 111-122).

Después de 1885, las empresas de Cisneros produjeron mayor rentabilidad, gracias al monopolio de la red de transportes en Colombia. Una de las características más significativas de las empresas de Cisneros fue el apoyo financiero de grandes importadores y exportadores. En Colombia, las empresas de importación y exportación se encontraban en manos de los comerciantes y plantadores, que han sido reseñados por la historia de los negocios del siglo XIX como hombres prácticos, con la racionalidad empresarial para obtener ganancias. Aunque Cisneros fue traído a Colombia por empresarios mineros antioqueños, su mayor respaldo fue el de José Germán Ribón, poderoso empresario del departamento de Bolívar. Cuando se produce la separación entre Ribón y Cisneros (1886), el último continuó recibiendo apoyo financiero para sus proyectos localizados en otras regiones. La mayor parte de los conflictos creados en contra de Cisneros, durante sus últimos años en Colombia, se deben a la presión que ejercieron Ribón y sus asociados. Al final, la multiplicidad de sus activos y sus conexiones internas y extranjeras le permitieron de nuevo compartir con el grupo de Ribón la monopolización del sistema de transporte de Colombia.

Las obras de los ferrocarriles colombianos se iniciaron con subsidios del Gobierno, con capital privado local, con dinero cubano y otras inversiones extranjeras; en ellos trabajaron especialmente convictos y militares. En 1909, aproximadamente el 60 % de los ferrocarriles de la nación estaban controlados por filiales de corporaciones inglesas<sup>642</sup>; aunque la mayoría del café se exportaba a Estados Unidos, era Inglaterra el socio comercial más grande de Colombia. Los ferrocarriles controlados por las corporaciones filiales de Gran Bretaña, sin excepción alguna, eran de líneas troncales cortas y no conectadas construidas con el propósito limitado de proporcionar el café industrializado junto con otros productos tropicales y materias

---

642 *Documentos parlamentarios: reporte sobre los ferrocarriles de Colombia*, pp. 13, 43-45.

primas al mundo. Durante su primera etapa en Colombia, intentó construir una red ordenada de ferrocarriles estrechos, que podrían servir a las necesidades de los mercados internos y aunque se generaron estupendos ingresos con el transporte de café de exportación y otros productos “tropicales”, los problemas políticos internos derivaron en el abandono de sus grandiosos proyectos.

Cisneros alcanzó sus metas iniciales en el desarrollo económico colombiano, gracias a la difusión de una nueva tecnología y a la creación de un sistema de transporte más eficiente para Colombia. Su presencia fue altamente positiva, escribió manuales y entrenó a los técnicos que debían continuar con la construcción de los ferrocarriles, lo mismo que los operadores de botes a vapor en el transporte fluvial. Colombia construyó alrededor de 500 kilómetros de vías férreas durante el siglo XIX, al doble del costo que las construidas en las topografías más planas europeas y americanas.<sup>643</sup> Aunque los ferrocarriles estrechos eran mucho más baratos, el costo de capital y lo abrupto del terreno montañoso incrementaron los precios. En 1920 el costo por milla se había triplicado, y el carro a motor ya había hecho su aparición ocasionando una competencia mortal para el *caballo de acero* y sus planes de expansión. Con el retorno de los liberales a la presidencia en 1930, las carreteras se posicionaron como la máxima prioridad del Estado para la modernización del transporte, en lugar de las vías férreas.

La modernización del transporte se constituyó como un nuevo tipo de negocio en la Colombia del siglo XIX y la base para las empresas corporativas del siglo XX. Los rieles, las exportaciones de productos tropicales y el capital empresarial se convirtieron en el soporte del capital accionario de las empresas colombianas, a pesar de que los ferrocarriles involucraban

---

643 Safford, *Lo ideal de lo práctico: los problemas de Colombia formaron una élite técnica*, p. 190.

el riesgo de volatilidad de las acciones preferenciales y no preferenciales. Las acciones preferenciales eran controladas por las élites de familias locales en alianza con capitalistas extranjeros, en cuyos negocios se involucraron cultivadores y élites de comerciantes, quienes tenían negocios y conexiones familiares en el extranjero.

En este estudio sobre las élites empresariales cubanas se evidenciaron antiguos contactos con capitalistas internacionales, entre ellos colombianos, que se remontaban hasta antes de la independencia de España. Se puede concluir que la fortuna de la familia de Cisneros no se había hecho solamente en los países latinoamericanos, y lo mismo se puede decir del colombiano Ribón, residente en París. La historia de las familias empresariales latinoamericanas hizo prosperar a larga distancia el comercio internacional: se sigue estudiando y continúa siendo el punto de unión para explicar la partida histórica de la acumulación de capitales locales.

Cisneros y sus amigos pertenecieron a una generación de la élite latinoamericana que creía en el progreso material como meta de la sociedad; su racionalidad empresarial se puede rastrear desde los tiempos de la Colonia, cuando la modernización vino de la mano tanto de los líderes conservadores como de los liberales. Durante la hegemonía liberal en el siglo XIX en Colombia, se desarrollaron proyectos orientados al incremento de la producción para responder a las crecientes demandas del Atlántico Norte. Como lo señaló el teórico del desarrollo, Walter W. Rostow:

*Las necesidades del progreso económico... estarán a cargo de un pequeño grupo de hombres modernos de la sociedad para que se inicie el despegue... En términos de grupos sociales y su visión, el progreso económico necesita de elementos efectivos en la élite que acepten el crecimiento como*

*una meta antes de llegar a asumir el verdadero crecimiento.*<sup>644</sup>

Rostow debió haber agregado que, en términos locales, dicho crecimiento se creó principalmente para beneficiar a aquellos hombres modernos que aceptaron la modernización como una meta. Esos hombres modernos socialmente obedecían a unas características muy particulares: pertenecían a la historia de las élites latinoamericanas y, aún más, el despegue se limitó, por incapacidad de visión, al desarrollo exportador del monocultivo cafetero.

---

<sup>644</sup> Walter W. Rostow, *La política y los estados del crecimiento* (Londres: Prensa de la Universidad de Cambridge, 1971), p. 62.

## REFERENCIAS

### Fuentes primarias.

#### Documentos inéditos.

Apuntes y borradores de Francisco Javier Cisneros. It is located in "El Jardín Zoológico -Museo de Santa Fe", (Medellín, Colombia). It comprises a collection of some twelve hundred unnumbered pages. The bound volume is written in Cisneros' handwriting and it includes his personal observations on the Antioquia railroad, many of them were repeated on later occasions in the printed form. Some of Cisneros' notes are purely technical and on railroad construction. Cisneros' Apuntes y borradores are completely unorganized and written in English and Spanish. Colombia, Política, Legajo 2333, 2 folios.

Archivo de Salvador Camacho Roldán (Bogotá, Colombia). This private archive contains about 4.000 items. It is privately owned by Gabriel F. Salazar Camacho of Bogotá.

#### Archivo Histórico de la Biblioteca Pública Piloto (Medellín, Colombia).

Ferrocarril de Antioquia, 1879-1889. Vol. MMCMXXXI-MMC-MXXXII. These two volumes include accounts, reports, letters, and

documents during the period 1879-1889. All the material is completely unclassified and it has never been published.

Ferrocarril de Antioquia, 1879-1889, 2 vol. MMCMXXXI and MMCMXXXIII. These two volumes include numerous unclassified letters, reports, documents, and maps dealing with the Antioquia Railroad.

## **Archivo Nacional (Bogotá, Colombia).**

Archivo del general Julián Trujillo. This archive has never been published or completely examined.

Ferrocarril de Bolívar, 5 vol. A collection of reports, accounts, letters and miscellaneous documents concerning the Barranquilla railroad during the late 1870's and 1880's.

Secretaría del Tesoro. Multi-volume collection of financial transactions made by the Colombian government.

Barranquilla Railway and Pier Company Limited, Serial N.º 26163 (Companies Registration Office, London, England). This is a collection of reports, accounts, commercial letters and miscellaneous documents concerning the Barranquilla Railway and Pier Company transactions for the 1889-1950 period.

Board of Trade, 31/1268, Serial N.º 3116: The Barranquilla and Sabanilla Railway Company, Limited (Companies Registration Office, London, England). Charter of association and record of stockholders.

Borrador A de la Familia Rivas (Bogotá, Colombia). A collection of some 400 carbon copies of letters written by Luis Rivas to Cisneros and his agents. The letters are mostly of business character and deal with the Bolívar Railroad during the period 1885-1890. It is privately owned by Raimundo Rivas of Bogotá.

Borrador B de la Familia Raimundo Rivas. Most of the letters found in this source are of a business nature. The Borrador is especially

rich for the period 1883-1885. It is privately owned by Raimundo Rivas of Bogotá.

Foreign Office, 55 (Public Record Office, London, England).

Ferrocarril de Antioquia: Contabilidad, balances, cuentas y comprobantes. Vol. CCCVI-CCCXXII (Medellín, Colombia). These volumes are located in the Archives of the Ferrocarril de Antioquia, Medellín, Colombia. They include accounts, letters and documents during the period 1874-1885. Most of the material is unclassified, and, although the documents are arranged by year, that is not always the case. Most of the material is of an economic nature.

### **Biblioteca Luis Ángel Arango (Bogotá, Colombia).**

Cartas de Rafael Núñez. This is an extensive collection of private and public letters of Rafael Núñez.

Libro de la Hacienda de Útica, in Archivo de Salvador Camacho Roldán. Financial transactions and production records of one of the biggest Colombian haciendas in the late nineteenth century.

### **Archivos nacionales (Washington, D. C.).**

Despatches from United States Consuls in Barranquilla, 1883-1906, vol. 1-6.

Despatches from United States Consuls in Bogotá, 1851-1906, vol. 1-4.

Despatches from United States Consuls in Buenaventura, 1867-1885, 1 vol.

Despatches from United States Consuls in Cartagena, 1822-1906, vol. 1-14.

Despatches from United States Consuls in Havana, 1783-1906, vol. 1-133.



Despatches from United States Consuls in Medellín, 1859-1902, 1 vol.

Despatches from United States Consuls in Sabanilla, 1856-1884, vol. 1-5.

Despatches from United States Consuls in Santa Marta, 1823-1883, vol. 1-2.

## Sección Archivos de la Academia Colombiana de Historia (Bogotá, Colombia).

Cartas Misceláneas de Francisco Javier Cisneros. This collection contains some 150 miscellaneous letters to and from Cisneros. Most of the letters were written by Cisneros to Carlos Sáenz during the period 1880-1886. The letters are unclassified and have never been published.

### Documentos publicados

Abello, Juan Bautista. *Informe del interventor oficial del ferrocarril de Bolívar al señor secretario de Hacienda y Fomento de la Unión*. Barranquilla: Imprenta Americana, 1874.

*American Guide Series: A Guide to Key West*. Revised Second Edition. New York: Hastings House, Publishers, 1949.

*Apéndice a los documentos publicados sobre contratos para la construcción del Ferrocarril de Antioquia*. Medellín: Imprenta del Departamento, 1893.

*Articles of Association of the Barranquilla Railway and Pier Company Limited*. London: E. F. Turner and Sons, 1917.

*Camino de Buenaventura: Informes*. Cali: Imprenta de E. Palacios, 1871.

*Cartas de Carlos M. de Céspedes a su esposa Ana de Quesada*. La Habana: Comisión Nacional de la Academia de Ciencias de la República de Cuba, Instituto de Historia, 1964.

*Código de las resoluciones dictadas por el Senado e informes de Comisiones.* Bogotá: Imprenta de la Nación, 1869.

*Código de las resoluciones dictadas por el Senado; por la Corte Suprema Federal: comprende los años de 1870 a 1874.* Bogotá: Imprenta de Medardo Rivas, 1874.

*Compañía del Ferrocarril de Amagá: reglamentos dictados por el Consejo Administrativo de la compañía por el Gobierno Nacional.* Medellín: Tipografía del Externado, 1912.

*Compilación de estudios conceptos e informes elaborados por el Consejo de Vías de Comunicación y la Comisión de Tarifas Ferroviarias y Fluviales, cuerpos consultativos del Gobierno.* Tomos III. Bogotá: Imprenta Nacional, 1932.

*Compilación de los principales documentos sobre la Sociedad Agrícola y de Inmigración.* Medellín: Imprenta Oficial, 1921.

*Concepto del ministro de Justicia para los ferrocarriles de Antioquia y Santander.* Bogotá: Imprenta de Vapor de Zalamea Hermanos, 1893.

Correa, Ramón (compilador). *Codificación nacional de todas las leyes de Colombia desde el año de 1821.* 22 vol. Bogotá: Imprenta Nacional, 1925-1932.

*Datos oficiales referentes a los bienes mandados embargar en la isla de Cuba.* La Habana: Imprenta del Gobierno y Capitanía General, 1870.

*Disposiciones relativas a bienes embargados e incautados a los infidentes.* La Habana: De Castro, Hermanos y Compañía, 1874.

*Documentos facsimilares de la vida colombiana.* Bogotá: Seguros Colombia y el Banco de la Construcción y Desarrollo, 1966.

*Documentos relativos al Ferrocarril de Antioquia, 1882-1890.* Medellín: Imprenta Oficial, 1892.

*El río Magdalena.* Bogotá: Editorial Cromos, 1933.

*Estadística del comercio exterior y de cabotaje y de los demás ramos relacionados con la Hacienda Nacional correspondiente al año de 1871 a 1872.* Bogotá: Imprenta de Gaitán, 1873.

*Estado soberano del Cauca: informe del secretario de Hacienda a la legislatura de 1873.* Popayán: Imprenta del Estado, 1875.

*Ferrocarril de Bolívar: inventario y avalúo.* Bogotá: Imprenta de La Luz, 1884.

*Ferrocarril de la Sabana.* Bogotá: Ministerio de Hacienda, 1885.

Holguín, Luis M. *Ferrocarril del Pacífico.* Bogotá: Imprenta Nacional, 1916.

*Informe del administrador P. de Hacienda Nacional de Barranquilla a los secretarios de Estado de la Unión.* Barranquilla: Imprenta de los Andes, 1880.

*Informe del ministro de Fomento al Congreso de la República de Colombia en sus sesiones ordinarias de 1890.* Bogotá: Imprenta de Antonio María Silvestre, 1890. *Informe del secretario de Gobierno del estado soberano de Antioquia en el año de 1877.* Medellín: Imprenta del Estado, 1877.

*Informe del secretario de Hacienda a la legislatura de 1869.* Popayán: Imprenta del Colegio Mayor, 1869.

*Informe del secretario de Hacienda a la legislatura del Estado en sus sesiones ordinarias de 1871.* Popayán: Imprenta del Estado, 1871.

*Informe del secretario de Hacienda a la legislatura del Estado en sus sesiones ordinarias de 1881.* Popayán: Imprenta del Estado, 1881.

*Informe del secretario general a la legislatura del Estado en sus sesiones ordinarias de 1879.* Popayán: Imprenta del Estado, 1879.

*Informes y estudios comparativos sobre el Ferrocarril de Occidente.* Bogotá: Imprenta de Gaitán, 1883.

*Informes y estudios sobre el Ferrocarril de Occidente.* Bogotá: Imprenta de Gaitán, 1883.

*Itinerario general de las Distancias que existen de la capital de Colombia a las diferentes poblaciones de cada uno de los estados.* Bogotá: Imprenta del Gobierno, 1883.

*Itinerario general de las Distancias que existen de la capital de Colombia a las diferentes poblaciones de cada uno de los estados.* Bogotá: Imprenta de Gaitán, 1870.

Liévano, Indalecio. *Exploraciones y estudios de las mejores líneas para caminos carreteros y ferrocarriles de Bogotá al río Magdalena.* Bogotá: Imprenta de Vapor de Zalamea Hermanos, 1885.

*Los ferrocarriles del Perú: colección de leyes, decretos, contratos.* Tomos I-III. Lima: Imprenta del Estado, 1871.

*Memoria que el encargado de la Secretaría de Fomento dirige al presidente de los Estados Unidos de Colombia.* Bogotá, Imprenta Torres Amaya e Hijo, 1883.

*Memoria que el secretario de Fomento dirige al presidente de los Estados Unidos de Colombia, parte I.* Bogotá: Imprenta Echeverría Hermanos, 1881.

*Memoria del secretario de Hacienda del estado soberano del Cauca, a la Convención: 1872.* Popayán: Imprenta del Estado, 1872.

*Memoria del secretario de Hacienda y Fomento dirigida al presidente de la Unión para el Congreso de 1879.* Bogotá: Imprenta a Cargo de H. Andrade, 1879.

*Memoria que el secretario de Fomento dirige al presidente de los Estados Unidos de Colombia, parte II.* Bogotá: Imprenta Echeverría Hermanos, 1881.

*Mensaje del presidente constitucional del estado de Bolívar a la Asamblea Legislativa, en sus sesiones ordinarias de 1879.* Cartagena: Tipografía de Antonio Araujo L., 1879.

*Mensaje del presidente del estado soberano del Cauca a la legislatura de 1873.* Popayán: Imprenta del Estado, 1877.

*Mensaje del presidente del estado soberano del Cauca dirigido a la legislatura de 1877.* Popayán: Imprenta del Estado, 1877.

*Minas de Antioquia: catálogo de las minas que se han titulado en 161 años desde 1739 hasta 1900.* Medellín: Imprenta Oficial, 1906.

*Parliamentary Papers: Report on the Railways of Colombia.* London: Harrison and Sons, 1910.

Pinzón, José Rafael. *Ferrocarril de la Sabana.* Bogotá: Imprenta de F. Torres Amaya, 1880.

Pocaterra, Jaime. *Boca de Ceniza del río Magdalena.* Barranquilla: Imprenta de los Andes, 1873.

*Reglamento del Ferrocarril de la Sabana.* Bogotá: Imprenta Echeverría, 1888.

Reinales, B. *Ferrocarril del Cauca: documentos relacionados con esta obra.* Bogotá: Imprenta de Vapor Zalamea Hermanos, 1882.

*República de Colombia: informe que el subsecretario de Relaciones Exteriores presenta al Congreso de 1898.* Bogotá: Imprenta de Luis M. Holguín, 1898.

Sedano y Cruzat, Carlos. *Cuba desde 1850 a 1873.* Madrid: Imprenta Nacional, 1873.

*Segundo alegato de la Compañía del Ferrocarril y Telégrafo de Bolívar sobre el pleito entre el señor Ramón B. Jimeno y el Gobierno de Colombia.* Bogotá: Imprenta de Silvestre y Compañía, 1885.

*Tribunal Arbitral Internacional du Chemin de Fer d' Antioquia Sentence Arbitrale.* Berne: Imprimerie Staemfli et Cié., 1900.

Tudsberry, J. H. T. (ed.). *Minutes of the Proceedings of the Institution of Civil Engineers with other Selected and Abstracted Papers*. Volume CXXXV, Sessions 1898-1899, Part I. London: Institution of Civil Engineers, 1899.

Uribe, U., Rafael y Álvarez C., Manuel. *Ferrocarril de Antioquia: informe de una comisión*. Medellín: Imprenta del Estado, 1883.

## Libros, panfletos y artículos de Francisco Javier Cisneros

Cisneros, Francisco J. *A propósito de una sentencia*. Bogotá: Tipografía de La Luz, 1898.

— . "Canal de Panamá", *La Industria* (Bogotá), junio 28, 1883, 153-154.

— . *Contract between Colombia and Francisco J. Cisneros, for the Construction of a Railway between Buenaventura and the River Cauca*. New York: D. Van Nostrand, 1878.

— . *Contract between the National Government and F. J. Cisneros, for the Transportation of Mails Over the Lower Magdalena, and the Navigation and Improvement of the Upper River*. New York: D. Van Nostrand, 1878. 15.

— . "Cuestión turno", *La Industria* (Barranquilla), abril 22, 1892, 1-2.

— . (ed.). *Documentos relativos a las empresas del señor Francisco J. Cisneros*. Bogotá: Imprenta de Zalamea, 1880.

— . *El Ferrocarril de Antioquia*. Bogotá: Imprenta Torres de Amaña, marzo 8, 1880. (Folleto).

— . *El Ferrocarril de Antioquia*. Bogotá: Imprenta Torres de Amaña, marzo 8, 1882. (Folleto).

— . "El por qué de este periódico", *La Industria* (Bogotá), febrero 15, 1883, 1-2.

- . “Exposición del concesionario señor Cisneros”, *La Industria* (Bogotá), junio 19, 1884, 519.
- . *Ferrocarril de Antioquia*. Medellín: Imprenta de Echeverría Hermanos, agosto 24, 1880. (Folleto).
- . *Ferrocarril de Antioquia: memoria sobre la construcción de Puerto Berrío a Barbosa*. Nueva York: Imprenta y Librería de N. Ponce de León, 1880.
- . *Ferrocarril de Antioquia: réplica del empresario a la del Sr. Pascual Uribe R.* Bogotá: Editorial A. Alcázar, 1881.
- . *Ferrocarril de Antioquia: Report on the Construction of a Railway from Puerto Berrío to Barbosa*. New York: D. Van Nostrand, 1878.
- . *El Ferrocarril de Antioquia y el informe del honorable diputado señor Pascual Uribe R.* Bogotá: Editorial A. Alcázar, 1881.
- . “Ferrocarril de Barranquilla”, *El Correo Nacional* (Bogotá), julio 17, 1891, (suplemento).
- . “Ferrocarril de Bolívar”, *El Correo Nacional* (Bogotá), julio 17, 1891, (suplemento).
- . “Ferrocarril de Bolívar”, *El Heraldo* (Bogotá), enero 27, 1895, (suplemento).
- . “Ferrocarril del Cauca”, *La Industria* (Bogotá), mayo 16, 1889, 89-92.
- . *Ferrocarril del Cauca: Report on the Project to Construct a Railway from the Bay of Buenaventura upon the Pacific Ocean and the River Cauca*. New York: D. Van Nostrand, 1878.
- . “Ferrocarril de Girardot”, *La Industria* (Bogotá), mayo 30, 1889, 800.
- . *Ferrocarriles*. Bogotá: [Inédito], 1883.
- . *Ferrocarriles de vía estrecha*. Nueva York: Imprenta de Hallet y Breen, 1872.

- . "Impugnación", *El Correo Nacional* (Bogotá), julio 17, 1891, (suplemento).
- . *La verdad histórica sobre los sucesos de Cuba*. Nueva York: Imprenta de M. M. Zarzamendi, 1871.
- . (ed.). *Leyes y contratos relativos a las empresas de obras públicas*. Bogotá: Imprenta de La Luz, 1882.
- . "Navegación en el Alto Magdalena", *La Luz* (Bogotá), octubre 4, 1884, 1.
- . "Railroads in Peru", *Van Nostrand's Magazine*, VI, (February, 1872), 589-592.
- . "Ramas de negocios generales", *La Industria* (Bogotá), agosto 7, 1884, 573.
- . *Reglamentos para la organización de los trabajos de construcción y del servicio de explotación de ferrocarriles*. Bogotá: Imprenta de La Luz, 1884.
- . *Relación documentada de cinco expediciones*. Nueva York: Hallet y Breen, 1870.
- . *Report and Documents on the Bolívar Railway*. London: Edward and Jones, Printers, 1887.
- . "Tarifas en el Alto Magdalena", *La Luz* (Bogotá), octubre 4, 1881, 1.

## Folletos

- Cisneros, Eleuterio. *The Barranquilla Market Company*. New York: [Unpublished], 1881.
- Cisneros, Emma. *¿Era crueldad?* Bogotá: Imprenta de La Luz, 1886.



Cuervo, Jesús y Caycedo D., Alejandro. *Camino de Santa Isabel: su historia, conveniencia y practicabilidad*. Bogotá: Imprenta de Vapor de Zalamea Hermanos, 1888.

*Cuestión Jimeno-Hoenigsberg en su parte moral*. Cartagena: Imprenta de Hernández e Hijos, 1871.

*Exposición caucana para 1896*. Popayán: Imprenta del Departamento, 1895.

*Ferrocarril de Antioquia: observaciones sobre el informe del señor ingeniero, doctor Rafael Torres Mariño*. Medellín: Imprenta de *El Espectador*, julio 24, 1893.

Goenaga, Miguel. *Lecturas locales: apuntes sobre Cisneros*. Barranquilla: Tipografía Goenaga, 1939.

— . *Lecturas locales: apuntes sobre otro extranjero ilustre que amó a Barranquilla*. Barranquilla: Tipografía Goenaga, 1940.

Grau, Eusebio. *El Ferrocarril de Barranquilla*. Bogotá: Imprenta de La Luz, 1890. Gutiérrez, Rufino, *Datos sobre la historia del Ferrocarril del Pacífico*. Bogotá: Arboleda y Valencia, 1919.

Gutiérrez, Rufino. *Datos sobre la historia del Ferrocarril del Pacífico*. Bogotá: Arboleda y Valencia, 1919.

Jimeno, Ramón B. *Ferrocarril de Bolívar: refutación*. Bogotá: Imprenta de Foción Mantilla, 1871.

*La navegación del Magdalena*. Bogotá: Imprenta de Vapor de Zalamea Hermanos, 1885. (Folleto).

López, Alejandro. *Antioquia: monografía estadística de este departamento colombiano*. Medellín: Imprenta Oficial, 1915.

Lozano, Pío. *Camino de occidente*. Bogotá: Imprenta de Gaitán, enero 8, 1882. (Folleto).

Mainero, T., Juan B. *Exposición que hace el infrascrito a los señores Juan M. Grau, Joaquín F. Vélez y Joaquín Araújo*. Cartagena: Imprenta de Ruiz e Hijo, 1871.

Martínez, B. A. y Cía. *Las tarifas del señor Cisneros*. Bogotá: [inédito], 1884.

Mazza, Gaspare. *Informe sobre el Ferrocarril del Cauca*. Cali: Imprenta de Hurtado, 1883.

— . *Reflexiones sobre el Ferrocarril del Cauca*. Cali: Imprenta de Hurtado, 1883. (Folleto).

Monsalve, J. D. *El municipio de Santo Domingo: departamento de Antioquia*. Bogotá: Casa Editorial Santa Fe, 1927.

Pellet, Elías P. (Ed.). *Tarifa de aduana corregida hasta el 9 de junio de 1893*. Barranquilla: Imprenta Americana, 1893.

Ramírez G., Enrique. *Colonización: apuntaciones parciales sobre un viaje a Alicante y Cupino*. Medellín: Imprenta de *El Espectador*, 1904.

Rebolledo, Francisco. *Ferrocarril del Cauca: variaciones sobre este tema puestas no en música sino en lenguaje pedestre para dar gusto a los señores redactores de "La Industria"*. Cali: Imprenta de Hurtado, 1884.

*Recepción del conde de Lesseps*. Barranquilla: [inédito], 1879.

Rico, Luis Carlos. *Ferrocarril del Norte y Ferrocarril del Cauca*. Bogotá: La Comercial, 1890.

Sotolongo y Sainz, Gustavo. *La participación de Perú en la guerra de Cuba de los Diez Años*. Lima: La Opinión Nacional, 1926.

Spencer, C. T. *Rectificación*. Medellín: Imprenta de El Esfuerzo, 1893.

Torres Mariño, Rafael. *Ferrocarril de Antioquia: el gerente se defiende del señor F. J. Cisneros*. (Medellín: Imprenta de *El Telegrama*, 1894). (Folleto).

## Periódicos

*Anales de la Canalización del Magdalena* (Bogotá), 1881.

*Anales de la Guerra* (Barranquilla), 1885, 1888.

*Boletín del Ferrocarril de Girardot* (Bogotá), 1881-1882.

*Boletín Oficial* (Medellín), 1869, 1874-1875.

*Charleston Daily Courier* (Charleston, South Carolina), 1870.

*Colombia Ilustrada* (Bogotá), 1889-1890.

*Correo de las Aldeas* (Bogotá), 1889.

*Diario de Cundinamarca* (Bogotá), 1880.

*Diario Oficial* (Bogotá), 1876-1879, 1882-1889, 1893-1898.

*El Ciudadano* (Medellín), 1875.

*El Colombiano* (Medellín), 1965.

*El Colombiano Literario* (Medellín), 1965.

*El Comercio* (Bogotá), 1884.

*El Conservador* (Bogotá), 1880-1884.

*El Correo* (Medellín), 1961.

*El Correo Nacional* (Bogotá), 1890-1891.

*El Ferrocarril* (Cali), 1878, 1879.

*El Ferrocarril del Magdalena* (Santa Marta), 1873, 1875.

*El Heraldo* (Bogotá), 1872, 1890-1898.

*El Heraldo* (Medellín), 1869, 1874.

*El Orden* (Bogotá), 1883.

*El País*, (La Habana), 1868.

- El Pasatiempo* (Bogotá), 1880.
- El Porvenir* (Cartagena), 1883.
- El Promotor* (Barranquilla), 1891, 1896.
- El Siglo* (La Habana), 1865.
- El Sol* (Bogotá), 1887.
- El Tiempo* (Bogotá), 1870.
- El Zipa* (Bogotá), 1880.
- Gaceta Agrícola* (Cartagena), 1881.
- La Consigna* (Medellín), 1884.
- La Estrella de Panamá* (Panamá), 1898.
- La Industria* (Barranquilla), 1893.
- La Industria* (Bogotá), 1883-1889.
- La Luz* (Bogotá), 1884.
- La Nación* (Barranquilla), 1896.
- La Prensa Libre* (Barranquilla), 1885.
- La Rehabilitación* (Barranquilla), 1885, 1888.
- La Tregua* (Ibagué), 1896.
- La Tribuna* (Medellín), 1881.
- La Voz del Tolima* (Honda), 1896.
- La Voz Juvenil* (Cali), 1878.
- La Voz Nacional* (Bogotá), 1884.
- London Times* (London), 1866, 1875.
- Los Hechos* (Bogotá), 1894.

*The New York Times* (Nueva York), 1867, 1868, 1870, 1873, 1878, 1880, 1881.

*New York Tribune* (Nueva York), 1899.

*Papel Periódico Ilustrado* (Bogotá), 1883.

*Registro Oficial* (Medellín), 1880, 1883.

*Repertorio Oficial* (Medellín), 1880, 1891-1893.

*Shipping List* (Barranquilla), 1877-1898.

## Artículos

Amores, Emilio M. "Trade and Industry of South America", *Engineering Magazine*, X (February, 1896), 811-820.

Anderson, Alex D. "Our American Republics - Their True Lines of Progress", *Review Of Reviews* (London), XVI (December, 1897), 715-718.

"A Railroad from Cartagena to the Magdalena", *Scientific American*, LXVI (April 16, 1892), 247.

Beyer, Robert Carlyle. "Transportation and the Coffee Industry in Colombia", *Inter American Economic Affairs*, II (winter, 1948), 17-30.

Bushnell, David. "Two Stages in Colombian Tariff Policy: The Radical Era and the Return to Protection, 1861-1885", *Inter-American Economic Affairs*, IX, N.º 4 (Spring, 1956), 3-23.

Caracristi, C. F. Z. "Business Opportunities in Colombia", *Engineering Magazine*, IX (August, 1895), 883-907.

Castellanos, Gerardo. "Raíces del 10 de octubre de 1868", *Academia de la Historia de Cuba* (La Habana), XVII (October, 1937), 1-59.

Chibas, E. J. "Railroad Building and Manganese Mining in Colombia", *Engineering Magazine*, XII (December, 1896), 426-442.

Clow, Frederick R. "South American Trade", *Quarterly Journal of Economics*, VII (January, 1893), 193-204.

"Correspondencia sobre dichos auxilios", *Colombia y Cuba* (Bogotá), XVI, N.º 4 (agosto, 1897), 3-8.

Deas, Malcolm. "The Fiscal Problems of Nineteenth Century Colombia", *Journal of Latin American Studies*, XIV, N.º 2 (November, 1982), 287-328.

DeKalb, Courtenay. "South American Railroad Development", *Engineering Magazine*, VII (April, 1894), 7-17.

"Fracaso del empréstito para el Ferrocarril del Norte", *El Repertorio Colombiano* (Bogotá), I, N.º 3 (septiembre, 1878), 255-259.

Garrison, J. D. "The Pan-American Railway Surveys", *Engineering Magazine*, IV (January, 1893), 577-590.

Gilmore, Robert Louis, and John Parker Harrison. "Juan Bernardo Elbers and the introduction of Steamboat Navigation on the Magdalena River", *Hispanic American Historical Review*, XXVIII, N.º 3 (August, 1948), 335-359.

Gómez, Alfonso Javier. "Cisneros", *Repertorio Histórico* (Medellín), 11, N.º 5-8 (junio, 1914), 107-326.

Guerra Azuola, Ramón. "Nuestra deuda exterior", *El Repertorio Colombiano* (Bogotá), IV, N.º 21 (marzo, 1880), 212-221.

Greene, Thomas L. "Decline in Railroad Building and Manganese Mining in Colombia", *Engineering Magazine*, 11 (February, 1892), 575-581.

Harrison, John P. "The Evolution of the Colombian Tobacco Trade to 1875", *Hispanic American Historical Review*, XXXII, N.º 2 (May, 1952), 163-174.

Helguera, León J. "Antecedentes sociales de la revolución de 1851 en el sur de Colombia (1848-1849)", *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura* (Bogotá), N.º 5 (1970), 53-63.

Holguín, Jorge, "Aclaración", *El Repertorio Colombiano* (Bogotá), XV, N.º 2 (febrero, 1897), 169-171.

Horna, Hernán. "Francisco Javier Cisneros: A Pioneer in Transportation and Economic Development in Latin America, 1857-1898", *The Americas*, XXX, N.º 1 (July, 1973), 54-82.

— . "La variedad de las actividades de Francisco Javier Cisneros", *Boletín de Historia y Antigüedades* (Bogotá), LVII, N.º 666-668 (abril-junio, 1970), 195-212.

— . "South America's Marginal Highway", *The Journal of Developing Areas*, IX, N.º 3 (July, 1976), 409-424.

— . "Transportation Modernization and Entrepreneurship in Nineteenth Century Colombia", *Journal of Latin American Studies*, XIV, N.º 1 (May, 1982), 33-53.

— y Miguel Bretos. "Transporte fluvial en el Bajo Magdalena, 1888", *Universidad Nacional* (Bogotá), N.º 11 (octubre, 1972), 111-121.

Kelley, W. D. "The Intercontinental Railway", *Cosmopolitan Magazine*, XV, N.º 4 (August, 1893), 389-404.

Knowlton, Robert J. "Expropriation of Church Property in Nineteenth Century Mexico and Colombia: A Comparison", *The Americas*, XXV, N.º 4 (April, 1969), 387-401.

"La autonomía", *Colombia y Cuba* (Bogotá), XVII, N.º 2 (diciembre, 1897), 58-62.

"La voz de aliento", *Colombia y Cuba* (Bogotá), XVII, N.º 2 (diciembre, 1897), 63-72.

López, Alejandro, "El paso de la quiebra", *El Montañés* (Medellín), II, N.º 19 y 20 (junio-julio, 1899), 294-306.

"Manifestaciones", *Colombia y Cuba* (Bogotá), XVI, N.º 6 (octubre, 1897), 39-40.

Merchán, Rafael María. "A los clubs de Colombia", *Colombia y Cuba* (Bogotá), XIX, N.º 2 (enero, 1899), 153-160.

— . "Carmen E. de Cisneros", *Colombia y Cuba* (Bogotá), XVII, N.º 2 (diciembre, 1897), 57.

— "Francisco J. Cisneros", *El Repertorio Colombiano* (Bogotá), XVIII, N.º 3 (julio, 1898), 227-232.

Mitchell, Richard. "Our Trade with South America", *Harper's Magazine*, XCIV (April, 1897), 796-802.

Nauts, Carlos. "A lomo de mula: notas de un viajero belga", *El Montañés* (Medellín), vol. II, N.º 15 (febrero, 1899), 116-127.

Nichois, Theodore Edward. "The Rise of Barranquilla", *Hispanic American Historical Review*, XXIV, N.º 2 (May, 1954), 158-174.

"No News Good News", *El Repertorio Colombiano* (Bogotá), VI, N.º 36 (June, 1881), 476-480.

Parsons, James J. "Los campos de cultivos pre-hispánicos del Bajo San Jorge", *Revista de la Academia Colombiana de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales* (Bogotá), XII, N.º 48 (julio, 1966), 449-458.

Pérez Triana, Santiago. "Recuerdos de F. J. Cisneros", *El Repertorio Colombiano* (Bogotá), XIX, N.º 2 (enero, 1899), 182-204.

Pizano de Ortiz, S. "Don Juan Bernardo Elbers, fundador de la navegación por vapor en el río Magdalena", *Boletín de Historia y Antigüedades*, XXIX, N.º 335-336 (septiembre-octubre, 1952), 866-882.

Posada, Juan de la C. "Railroad Development of Colombia", *Engineering Magazine*, V (August, 1893), 605-629.

Restrepo, Lucio A. "Antioquía y Cauca", *El Montañés* (Medellín), vol. I, N.º 7 (marzo, 1898), 306-310.



- . "Antioquía y Cauca", *El Montañés* (Medellín), vol. I, N.º 8 (abril, 1898), 243-245.
- "Antioquia y Cauca", *El Montañés* (Medellín), vol. I, N.º 6 (febrero, 1898), 254-255.
- . "Antioquia y Cauca. ¿Hay antagonismo de razas?", *El Montañés* (Medellín), vol. I, N.º 8 (abril, 1898), 243-245.
- . "Porvenir de Antioquia-Cauca", *El Montañés* (Medellín), vol. II, N.º 9-10 (mayo-junio, 1898), 384-389.
- "Revista política", *El Repertorio Colombiano* (Bogotá), vol. XV, N.º 3 (marzo, 1897), 229-236.
- Rippy, J. Fred. "Dawn of the Railway Era in Colombia", *Hispanic American Historical Review*, vol. XXIII, N.º 4 (November, 1943), 650-663.
- Safford, Frank. "Foreign and National Enterprise in Nineteenth-Century Colombia", *The Business History Review*, XXXIX (Winter, 1965), 503-526.
- . "Significación de los antioqueños en el desarrollo económico colombiano: un examen crítico de la tesis de Everett Hagen", *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura* (Bogotá), N.º 3 (1967), 49-69.
- Shaw, Carey. "Church and State in Colombia as Observed by American Diplomats, 1834-1906", *Hispanic American Historical Review*, vol. XXI, N.º 4 (November, 1941), 577-613.
- Soltow, James H. "The Entrepreneur in Economic History", *The American Economic Review*, LVIII, 2 (May, 1968), 84-92.
- "South American Trade and Banking", *Banker's Magazine and Statistical Register*, vol. XLIV, N.º 3 (September, 1889), 161-167.
- "Subscripción", *Colombia y Cuba* (Bogotá), vol. XVII, N.º 5 (marzo, 1898).

"Última epidemia de viruela", *Revista de la Facultad de Medicina* (Bogotá), vol. XXXV, N.º 2, 3, 4 (abril-diciembre, 1967), 187, 196-197.

West, Robert C. "Comercio y transporte en el Nuevo Reino de Granada durante el siglo XVIII", *Universidad Nacional* (Bogotá), N.º 8 (febrero, 1971), 133-154.

## Libros

Acevedo Latorre, Eduardo. *Colaboradores de Santander en la organización de la República*. Biblioteca de Historia Nacional, vol. LXX. Bogotá: Editorial Cromos, 1944.

Alcovey y Beltrán, Antonio Miguel. *Historia de la villa de Sagua La Grande y su jurisdicción*. Sagua La Grande, Cuba: Imprentas Unidas La Historia y El Correo Español, 1905.

Aguilera Rojas, Eladio. *Francisco V. Aguilera y la revolución de Cuba*. 2 vol., La Habana: Librería e Imprenta La Moderna Poesía, 1909.

Álvarez Conde, José. *Historia de la geografía de Cuba*. La Habana: Massip y Valdés, 1961.

Andrade, Luis I. (Ed.). *Francisco Javier Cisneros: homenaje del Gobierno nacional en el cincuentenario de su fallecimiento*. Bogotá: Ministerio de Obras Públicas, 1948.

Arboleda, Gustavo. *Historia contemporánea de Colombia*. 6 vol. Bogotá: Valencia y Arboleda, 1918-1935.

— . *Historia de Cali desde los orígenes de la ciudad hasta la expiración del período colonial*. Cali: Imprenta Arboleda, 1928.

Arroyo, Jaime. *Historia de la Gobernación de Popayán seguida de la cronología de los gobernadores durante la dominación española*. 1ª edición, Popayán: Imprenta del Departamento, 1907.

Bacardí y Moreau, Emilio. *Crónicas de Santiago de Cuba*. Barcelona: Tipografía de Carbonell y Esteva, 1909.

Basadre, Jorge. *Historia de la República del Perú*. 10 vol., Lima: Ediciones Historia, 1961.

Bergquist, Charles W. *Coffee and Conflict in Colombia, 1886-1910*. Durham, N. C.: Duke University Press, 1978.

Burnett, Ben G. and Kenneth F. Johnson (Eds.). *Political Forces in Latin America: Dimensions of the Quest for Stability*. Belmont, California: Wadsworth Publishing Company, Inc., 1968.

Bushnell, David and Macaulay, Neill. *The Emergence of Latin America in the Nineteenth Century*. New York: Oxford University Press, 1988.

Calderón, Clímaco and Edward E. Britton. *Colombia 1893*. Washington, D. C.: Department of State, 1893.

Caldwell, Robert G. *The López Expeditions to Cuba, 1848-1851*. Princeton: Princeton University Press, 1915.

Camacho Roldán, Salvador. *Escritos varios*. 3 vol., Bogotá: Librería Colombiana, 1892-1895.

— . *Notas de viaje*. Bogotá: Librería Colombiana, 1890.

Carbonell, Daniel. *El Gobierno nacional y la Compañía del Ferrocarril del Bolívar*. Bogotá: Imprenta de La Luz, 1908.

Caro, Miguel Antonio. *Escritos sobre cuestiones económicas*, 2ª Edición. Bogotá: Publicaciones del Banco de la República, 1956.

Chandler, Alfred D., Jr. (Ed.). *The Railroads: The Nation's First Big Business*. Chicago: Harcourt, Brace & World, Inc., 1909.

Chapman, Charles Edward. *A History of the Cuban Republic*. New York: The MacMillan Co., 1957.

Cochrane, Charles Stuart. *Journal of a Residence and Travels in Colombia During the Years 1823 and 1824*. 2 vol., London, England: H. Colburn and R. Bentley, 1825.

Codazzi, Agustín. *Atlas geográfico e histórico de la República de Colombia*. París: Imprenta Lahure, 1889.

Cordovez Moure, José María. *Reminiscencias de Santa Fe de Bogotá*. Editado por Elisa Mujía, Madrid: Imprenta Aguilar, 1962.

Crist, Raymond E. *The Cauca Valley: Colombia Land Tenure and Land Use*. Gainesville: University of Florida Press, 1951.

De Céspedes y Quesada, Carlos Manuel. *Manuel de Quesada y Loynaz*, tercera edición. La Habana: Imprenta El Siglo XX, 1925.

De Córdoba, Federico. *Enrique Piñeyro: historiador*. La Habana: Academia de Historia de Cuba, 1944.

Dix, Robert H. *Colombia: The Political Dimensions of Change*. New Haven: Yale University Press, 1967.

Duque Betancur, Francisco. *Historia del departamento de Antioquia*. Medellín: Imprenta Departamental, 1967.

Duque Botero, Guillermo, *Semblanza del señor don Marco Aurelio Arango*. Medellín: Editorial Bedout, 1958.

Du Val, Jr., Miles P. *Cadiz to Cathay*. New York: Greenwood Publishers, 1968.

Eder, Phanor James. *Colombia*. New York: Charles Scribner's Sons, 1913.

Ely, Roland T. *Comerciantes cubanos del siglo XIX*. Bogotá: Aedita Editores Ltda., 1961.

Escobar, Paulo Emilio. *Los ferrocarriles de Colombia, 1925-1926*. Bogotá: Imprenta del Ministerio de Gobierno, 1926.

Fagg, John Edwin. *Cuba, Haiti, and the Dominican Republic*. Englewood Cliffs, New Jersey: Prentice-Hall, Inc., 1965.

Galindo, Aníbal. *Historia económica y estadística de la Hacienda Nacional desde la Colonia hasta nuestros días*. Bogotá: Imprenta de Nicolás Pontón y Compañía, 1874.

— . *Recuerdos históricos*. Bogotá: Imprenta de La Luz, 1900.

García Vásquez, Demetrio. *Los hacendados de la otra banda y el cabildo de Cali*. Bogotá: Imprenta Gutiérrez, 1928.

Gaviria Toro, José. *Monografía de Medellín: 1675-1925*. Medellín: Imprenta Oficial, 1925.

Giraldo Jaramillo, Gabriel. *Colombia y Cuba: 1853-1953*. Bogotá: Editorial Minerva Ltda., 1953.

Goenaga, Miguel. *Lecturas locales: crónicas de la vieja Barranquilla, impresiones y recuerdos*. Barranquilla: Imprenta Departamental, 1953.

Gómez, Antonio J. *Monografías de todas las parroquias y de todos los municipios de Antioquia*. Medellín: Editorial Bedout, 1952.

Gómez Picón, Rafael. *Magdalena: río de Colombia*. Bogotá: Editorial Nuevo Mundo, 1950.

— . *Magdalena, río de Colombia: interpretación geográfica, histórica, social y económica de la gran arteria colombiana desde su descubrimiento hasta nuestros días*. 3ª edición, Bogotá: Editorial Santa Fe, 1945.

Granados, Rafael M. *Geografía de Colombia*. Bogotá: Bibliográfica Colombiana, Ltda., 1965.

Grau, Eusebio. *La ciudad de Barranquilla en 1896*. Bogotá: Imprenta de La Luz, 1896.

Guerra y Sánchez, Ramiro. *Sugar and Society in the Caribbean: An Economic History of the Cuban Agriculture*. New Haven: Yale University Press, 1964.

Hagen, Everett E. *On the Theory of Social Change: How Economic Growth Begins*. Homewood, Illinois: The Dorsey Press, 1962.

Haring, Clarence H. *The Spanish Empire in America*. New York: Oxford University Press, 1947.

Helguera, J. León, and Robert Davis, (Eds.). *Archivo epistolar del general Mosquera: correspondencia con el general Ramón Es-*

*pina, 1835-1866*. Biblioteca de Historia Nacional, vol. CVIII. Bogotá: Editorial Kelly, 1966.

Henao, Jesús María y Arrubla, Gerardo. *Historia de Colombia*. Bogotá: Editorial Cromos, 1937.

Jenks, Leland Hamilton. *The Migration of British Capital to 1875*. London: Thomas Nelson and Sons Ltd., 1963.

Johnson, Willis Fletcher. *The History of Cuba*. 5 vol., New York: B. F. Buck and Company, Inc., 1920.

Kalmanovitz, Salomón. *Economía y nación: una breve historia de Colombia*. Bogotá: Siglo XXI Editores, 1986.

Knight, Franklin W. *Slave Society in Cuba During the Nineteenth Century*. Madison: The University of Wisconsin Press, 1970.

Ladd, Doris M. *The Mexican Nobility at Independence 1780-1820*. Austin: University of Texas Press, 1976.

Latorre, Gabriel. *Francisco Javier Cisneros y el Ferrocarril de Antioquia: reseña histórica*. Medellín: Tipografía Helios, 1924.

Latorre Mendoza, Luis. *Historia e historias de Medellín: siglos XVII, XVIII, XIX*. Medellín: Imprenta Departamental, 1924.

Lavié Vera, Nemesio. *La personalidad de Rafael María Merchán*. La Habana: Academia de Historia de Cuba, 1951.

Levine, V. *Colombia*. New York: Putnam and Sons, 1914.

Lewis, Arthur W. (Ed.). *Tropical Development, 1880-1913: Studies in Economic Progress*. Evanston: Northwestern University Press, 1970.

Liévano, Indalecio. *Comparación de los proyectos: Ferrocarril de Carare y Guarumo*. Bogotá: Tipografía de Nicolás Pontón y Compañía, 1875.

Luis, Estanislao. *Caldas: su geografía*. Medellín: Editorial Bedout, 1955.

Marchant, Anyda. *Viscount Mauá and the Empire of Brazil*. Berkeley: University of California Press, 1965.

Márquez Sterling, Manuel. *La diplomacia en nuestra historia*. Valencia, Spain: F. Sempere y Compañía, 1909.

McCullough, David. *The Path Between the Seas: The Creation of the Panama Canal, 1870-1914*. New York: Simon and Schuster, 1977.

McGreevey, William Paul. *An Economic History of Colombia, 1845-1930*. London: Cambridge University Press, 1970.

Mejía Robledo, Alfonso. *Vidas y empresas de Antioquia*. Medellín: Imprenta Departamental, 1951.

Melandro S., Mariano. *El río Magdalena: información estadística*. Bogotá: Editorial Cromos, 1933.

Merchán, Rafael María (Ed.). *A la memoria de Francisco Javier Cisneros: 1836 a 1898*. Bogotá: Imprenta de La Luz, 1900.

— . *Cuba: justificación de su guerra de Independencia*. Bogotá: Imprenta de La Luz, 1896.

— . *La honra de España por un cubano*. Nueva York: [sin publicar], 1871. Monsalve, Diego. *Colombia Cafetera*. Barcelona: Artes Gráficas, 1927.

Montaña, Francisco. *El Ferrocarril de Girardot: apuntes fiscales*. Londres: The Salesian Press, 1915.

Moreno Friginals, Manuel. *El ingenio: complejo económico social cubano del azúcar*. 3 tomos, La Habana: Editorial de Ciencias Sociales, 1978.

Nieto Arteta, Luis Eduardo. *Economía y cultura en la historia de Colombia*. Bogotá: Ediciones Tercer Mundo, 1962.

Nieto y Cartadellas, Rafael. *Dignidades nobiliarias en Cuba*. Madrid: Ediciones Cultura Hispánica, 1954.

Núñez, Rafael. *La reforma política en Colombia*. Bogotá: Imprenta de La Luz, 1888.

— . *La reforma política en Colombia*. Tercera edición, 7 vol., Bogotá: Editorial Iqueima, 1950.

O'Kelly, James J. *The Mambo-Land, or Adventure of a Herald Correspondent in Cuba*. Philadelphia: J. B. Lippincott and Co., 1874.

Olano, Antonio. *Popayán en la Colonia: bosquejo histórico de la Gobernación y de la ciudad de Popayán en los siglos XVII y XVIII*. Popayán: Imprenta Oficial, 1910.

Ortega Díaz, Alfredo. *Historia de los ferrocarriles de Colombia*. Biblioteca de Historia Nacional, vol. XLVII, tomos III. Bogotá: Imprenta Nacional, 1932.

Ortiz, Fernando. *Cuban Counterpoint: Tobacco and Sugar*. New York: Alfred A. Knopf, 1947.

Ospina, Libardo E. *Una vida, una lucha, una victoria*. Medellín: Editorial Colina, 1966.

Ospina Vásquez, Luis. *Industria y protección en Colombia: 1810-1930*. Bogotá: Editorial Santa Fe, 1955.

Palacio, Julio H. *Historia de mi vida*. Bogotá: Editorial Antena, S. A., 1942.

Palacios, Marco. *Coffee in Colombia, 1850-1970: An Economic, Social and Political History*. London: Cambridge University Press, 1980.

Park, James William. *Rafael Núñez and the Politics of Colombian Regionalism, 1863-1886*. Baton Rouge: Louisiana State University, 1985.

Parks, E. Taylor. *Colombia and the United States 1765-1934*. Durham, North Carolina: Duke University Press, 1935.

Parsons, James J. *Antioqueño Colonization in Western Colombia*. 2<sup>nd</sup> Edition, Berkeley: University of California Press, 1969.



Paula Pérez, Francisco de. *Derecho constitucional colombiano*. Bogotá: Librería Colombiana, 1942.

Pérez Triana, Santiago. *Exposición relativa a los contratos para la construcción del Ferrocarril de Antioquia y el de Santander en 1892 y 1893*. Londres: Wertheimer, Lea y Cía., 1895.

Pike, Frederick B. (Ed.). *Latin American History: Select Problems, Identity, Integration, and Nationhood*. New York: Harcourt, Brace and World, Inc., 1969.

Platt, D. C. M. (Ed.). *Business Imperialism, 1840-1930: An Inquiry Based on the British Experience in Latin America*. London: Oxford University Press, 1977.

Ponte Domínguez, Francisco J. *Historia de la guerra de los Diez Años*. La Habana: Imprenta El Siglo, 1943.

— . *Matanzas: biografía de una provincia*. La Habana: Academia de Historia de Cuba, 1959.

Posada, Eduardo. *Obras de Caldas*. Biblioteca de Historia Nacional, vol. IX. Bogotá: Imprenta Nacional, 1912.

Quijano Wallis, José María. *Memorias autobiográficas*. Grotta Ferrata, Italy: Tipografía Italo-Orientale, 1919.

Ramírez Gómez, Damián. *Historia del oriente de Antioquia*. Medellín: Imprenta Departamental, 1957.

Rea, George B. *Facts and Fakes about Cuba*. New York: G. Munron's Sons, 1897. Remos y Rubio, Juan N. *Historia de la literatura cubana*. La Habana: Cárdenas y Compañía, 1945.

— . *Proceso histórico de las letras cubanas*. Madrid: Ediciones Guadarrama, 1958. Rezneck, Samuel. *Education for a Technological Society*. Troy, New York: Rensselaer Polytechnic Institute Press, 1968.

Rezneck, Samuel. *Education for a Technological Society*. Troy, New York: Rensselaer Polytechnic Institute Press, 1968.

Rippy, Fred J. *Latin America and the Industrial Age*. New York: G. P. Putnam's Sons, 1944.

— . *The Capitalists and Colombia*. New York: Vanguard Press, 1940.

Robbins, Michael. *The Railway in Britain and Its Impact on the World*. Baltimore: Penguin Books, 1965.

Rodríguez, José Ignacio. *Vida de don José de la Luz y Caballero*. Nueva York: Imprenta El Mundo Nuevo, 1874.

Rodríguez Piñeres, Eduardo. *El olimpo radical*. Bogotá: Librería Voluntad, 1950. Rodríguez Plata, Horacio. *La inmigración alemana al estado soberano de Santander en el siglo XIX*. Bogotá: Editorial Kelly, 1968.

Rodríguez Plata, Horacio. *La inmigración alemana al estado soberano de Santander en el siglo XIX*. Bogotá: Editorial Kelly, 1968.

Roger, René. *La Colombié Économiqué*. París: Imprimerie de Lagny, 1914.

Roig de Leuchsenring, Emilio. *Cuba y los Estados Unidos, 1805-1898*. La Habana: Oficina del Historiador de la Ciudad, 1949.

Rostow, W. W. *Politics and the Stages of Growth*. London: Cambridge University Press, 1971.

Safford, Frank. *The Ideal of the Practical, Colombia's Struggle to Form a Technical Elite*. Austin: University of Texas Press, 1976.

— . *Aspectos del siglo XIX en Colombia*. Medellín: Ediciones Hombre Nuevo, 1977. Samper, José María. *Ensayo sobre las revoluciones políticas y la condición de las repúblicas colombianas*. Bogotá: Instituto Gráfico, Ltda., 1945.

Samper, José María. *Ensayos sobre las revoluciones políticas y la condición de la república colombiana*. Bogotá: Instituto Gráfico Ltda., 1945.

— . *Historia de un alma: memorias íntimas y de historia contemporánea*. Bogotá: Imprenta de Zalamea Hermanos, 1881.

Samper, Miguel. *Escritos político-económicos*. 2 vol., Bogotá: Editorial Cromos, 1925.

Silva Colmenares, Julio. *Los verdaderos dueños del país*. Bogotá: Fondo Editorial Suramérica, 1977.

Solís Moncada, José. *Almanaque histórico de Antioquia*. Medellín: Editorial Gran América, 1968.

Stewart, Watt. *Henry Meiggs, Yankee Pizarro*. Durham, North Carolina: Duke University Press, 1946.

Thurnbull, David. *Travels in West Cuba*. London: Longman Orme, Brown and Longmans, 1840.

Twinam, Ann. *Miners, and Farmers in Colonial Colombia*. Austin: University of Texas Press, 1982.

Upegui Benítez, Alberto. *Guayaquil, una ciudad dentro de otra*. Medellín: Ediciones Progreso, 1957.

Uribe Ángel, Manuel. *Geografía general y compendio histórico del estado de Antioquia*. París: Imprenta de Víctor Goupy y Jourdan, 1885.

Uribe R., Pascual. *Los caudales*. Medellín: [no publicado], 1880.

West, Robert C. *Colonial Placer Mining in Colombia*. Baton Rouge: Louisiana State University Press, 1952.

## Disertaciones y tesis

Beyer, Robert Carlyle. "The Colombian Coffee Industry: Origins and Major Trends, 1740-1948" (Unpublished Ph. D. dissertation, University of Minnesota, 1947).

Corbitt, Duvon Clough. "The Colonial Government of Cuba" (Unpublished Ph. D. dissertation, University of North Carolina, 1938).

Davis, Robert Henry. "Acosta, Caro, and Lleras. Three Essayists and their Views of New Granada's National Problems, 1832-1853" (Unpublished Ph. D. dissertation, Vanderbilt University, 1969).

Delpar, Helen Victoria. "The Liberal Party in Colombia, 1863-1903" (Unpublished Ph. D. dissertation, Columbia University, 1967).

Harrison, John Parker. "The Colombian Tobacco Industry from Government Monopoly to Free Trade, 1776-1876" (Unpublished Ph. D. dissertation, University of California at Berkeley, 1951).

Helguera, J. León. "The First Mosquera Administration in New Granada, 1845-1849" (Unpublished Ph. D. dissertation, University of North Carolina, 1958).

Hinds, Jr., Harold Earl. "José María Samper: An Introduction to his Character and Aspects of his Writings During the Period 1828-1865" (Unpublished M. A. Thesis, Vanderbilt University, 1965).

Hoffman, Theodore H. "A History of Railway Concessions and Railway Development Policy in Colombia to 1943" (Unpublished Ph. D. dissertation, the American University, 1947).

McGreevey, Paul William. "The Economic Development of Colombia" (Unpublished Ph. D. dissertation, Massachusetts Institute of Technology, 1965).

Neal, James H. "The Pacific Age Comes to Colombia: The Construction of the Cali-Buenaventura Route, 1854-1882" (Unpublished Ph. D. dissertation, Vanderbilt University, 1971).

Nichols, Theodore Edward. "The Caribbean Gateway to Colombia: Cartagena, Santa Marta and Barranquilla and Their Connections with the Interior, 1820-1940" (Unpublished Ph. D. dissertation, University of California at Berkeley, 1951).

## Referencias generales

Arboleda, Gustavo. *Diccionario biográfico y genealógico del antiguo departamento del Cauca*. 2ª edición y 2ª impresión, Bogotá: Librería Horizontes, 1962.

*Enciclopedia Universal Ilustrada*. 70 vol. Barcelona: Hijos de J. Esparza, 1933.

García Garafa, Alberto y Arturo. *Diccionario heráldico y genealógico de apellidos españoles y americanos*. 88 vol. Madrid: Nueva Imprenta Radio S. A., 1954.

Mosquera, Tomás Cipriano de. *Compendio de geografía general política, física y especial de los Estados Unidos de Colombia, dedicado al Congreso de la Unión*. Londres: Imprenta Inglesa y Extranjera de H. C. Panzer, 1866.

Ospina, Joaquín. *Diccionario biográfico y bibliográfico de Colombia*. 3 vol. Bogotá: Editorial Cromos, 1927-1939.

Otero Muñoz, Gustavo. *Hombres y ciudades*. Bogotá: Prensas del Ministerio de Educación Nacional, 1948.

Peraza Sarausa, Fermín. *Diccionario biográfico cubano*. 13 vol. Gainesville, Florida: Biblioteca del Bibliotecario, 1965.

Pérez Cabrera, José Manuel. *Historiografía de Cuba*. México D. F.: Instituto Panamericano de Geografía e Historia, 1962.

Revello, Pedro María. *Reseña histórica de la navegación por el río Magdalena*. Barranquilla: Empresa Litográfica, S. A., 1945.

## RESEÑA DE AUTOR Y EDITORES

### AUTOR

*Hernán Horna*

Ph. D. en historia. Profesor emérito e investigador de Uppsala Universitet, Historiska Institutionen. Líneas de investigación: historia socioeconómica, etnohistoria, modernización y transporte.

Otras publicaciones:

Horna, Hernán (2001). *La indianidad: The Indigenous World Before Latin Americans*. Princeton, USA: Markus Wiener Publishers.

Correo: [hernan.horna@hist.uu.se](mailto:hernan.horna@hist.uu.se)

### EDITORES

*Darío Benavides Pava*

Economista, magíster en Administración. Profesor investigador de la Facultad de Ciencias Administrativas Económicas y Contables, programa de Administración de Empresas, Universidad de Cundinamarca, Girardot. Línea de investigación: Competitividad de las Organizaciones Empresariales e Historiografía del Empresariado de Cundinamarca.

Correo: [dbenavidesp@ucundinamarca.edu.co](mailto:dbenavidesp@ucundinamarca.edu.co)

*Néstor Juan Sanabria Landazábal*

Ph. D. en Estudios Latinoamericanos. Profesor investigador de la Facultad de Administración, Economía y Contabilidad de la Universidad Autónoma del Caribe, Barranquilla, Colombia. Línea de investigación: Instituciones, Economía y Desarrollo.  
Correo: nestor.sanabria@uautonoma.edu.co

*María Mercedes Hernández Henríquez*

Doctorada en lingüística, profesora investigadora del programa de Licenciatura en Educación Básica con Énfasis en Humanidades, Lengua Castellana e Inglés. Universidad de Cundinamarca, Girardot. Línea de investigación: Tradición Clásica en la Literatura Actual.  
Correo: mmercedeshernandez@ucundinamarca

## **AGRADECIMIENTOS**

En primera instancia, al profesor Horna por permitir presentar su libro para esta versión en español.

También se deben citar los aportes a la construcción de este libro de los profesores Francisco Cárdenas y Carlos Tamayo del área de transversales de la Universidad de Cundinamarca y los comentarios y aportes valiosos del sociólogo Carlos José Hernández Serrano, así como del equipo humano que transcribió y corrigió los textos que hoy se ponen en sus manos.



Este libro fue impreso en 2019 durante la rectoría de

**Adriano Muñoz Barrera**

Universidad de Cundinamarca

**Claudia Da Cunha Tachman**


Rectora Universidad Autónoma del Caribe


**José Eusebio Consuegra Bolívar**


Rector Universidad Simón Bolívar




[www.ucundinamarca.edu.co](http://www.ucundinamarca.edu.co)

 Universidad  
de cundinamarca

 @ucundinamarca

 ucundinamarcaoficial

 UCUNDINAMARCATV



Vigilada MinEducación



**UDEC**  
UNIVERSIDAD DE  
CUNDINAMARCA