

FERROCARRIL
DE ANTIOQUIA.



1880.

M 130 P 245
E/1 2

BOGOTÁ.

IMPRESA DE ECHEVERRÍA HERMANOS.

FERROCARRIL DE ANTIOQUIA.

La Tribuna de Medellín, en su número 9 correspondiente al 17 de Julio último, publica un artículo titulado "Ferrocarril," que no debo dejar pasar sin contestacion.

Para defenderme tendré que entrar en explicaciones que habia reservado en bien del Estado de Antioquia, de su Gobierno y quizá de todo el pais.

Sensible me es, en alto grado, que tan mal aconsejado escritor me obligue á romper el silencio que he guardado, y que ya no podria mantener sin menoscabo de mi reputacion, la que no estoy dispuesto á sacrificar por ninguna consideracion humana.

De paso sea dicho que el citado periódico no llegó á mi poder hasta el 13 de este mes en Neiva, en donde á la sazón me encontraba recargado de urgentes atenciones.

Empieza el artículo así:

"De mucho tiempo atras los hombres industriosos, aquellos que se preocupan seriamente con la suerte futura del Estado, han tenido fijas sus miradas en esta obra (la del ferrocarril), cuya ejecucion tendria el efecto de un golpe dado sobre esta tierra con una vara mágica. Brotarian como por ensalmo nuevas industrias, el espíritu laborioso y emprendedor del antioqueño encontraria ancho campo en que ejercitarse, el comercio tomaria mayor vuelo, el bienestar se haria general y con éste la paz tendria un elemento poderoso de estabilidad.

"Sin embargo, hace ya seis años que se dió principio á la empresa; el Gobierno del Estado, auxiliado por el Nacional, ha invertido en ella ingentes sumas de dinero, y el ferrocarril parece que en lo que ménos piensa es en asomar las narices en este valle y dar en él sus resoplidos civilizadores."

Los dos párrafos anteriores, que son el preámbulo del artículo, no están en armonía con los hechos, segun se desprenderá de la demostracion que voy á hacer. La conducta observada por el Gobierno no prueba que las ideas emitidas por el articulista le preocupen mucho: no es exacto que se hayan desembolsado las sumas que se dice y mucho ménos que deje de pensar el ferrocarril en asomar las narices en el valle de Medellín. Veámoslo:

"Segun el primitivo contrato, el señor Cisneros debería tener "construidos este año más de 120 kilómetros de carrilera."

El contrato primitivo fué reformado por el de 27 de enero de 1875, y en este se fijó el 1.º de abril de 1875 para empezar á contar el plazo de construccion. Del 1.º de abril de 1875 al 17 de julio de 1880, en que se publicó el artículo de *La Tribuna*, no hay seis años.

No fué posible comenzar la construccion el 14 de noviembre de 1874 por la demora sufrida en mi regreso al país á comenzar el trazo de la línea.

La demora en mi regreso fué causada por la crisis que estalló en los Estados Unidos poco ántes de volver yo á aquel país, en donde contaba con el apoyo necesario para dar cima al proyecto. Consta de los documentos, debidamente legalizados, que presenté al Gobierno y que él publicó, que el apoyo á que me refiero se me había ofrecido. Y es de inferirse que si esa crisis no se hubiera interpuesto, habria podido contar yo con recursos eficaces é inmediatos.

Habiendo sucedido lo contrario, mi tarea fué ardua, de tal modo que nadie auguraba buen éxito. Empero, debido quizá más á favor personal que á espíritu de especulacion, conseguí lo necesario para comprar herramientas, seiscientas toneladas de rieles, diez carros, una locomotora para practicar el trazo de la línea y comenzar los trabajos de construccion &c, &c.

Nueva causa de tropiezo fué la pérdida del puerto fijado por el Gobierno para dar principio á los trabajos en el rio Magdalena.

Ocurrió la pérdida por una creciente del rio, cuando ya estaba al terminarse el trazo; de modo que se perdió todo lo hecho desde el 29 de noviembre de 1874 al mes de junio de 1875. Además, se perdió el gran auxilio que ofrecian los edificios del antiguo Puerto-Berrío, el camino de herradura á la colonia penal, y la misma colonia que como base de operaciones en aquel desierto era asunto de grande importancia.

Elegido el nuevo puerto en el punto denominado entónces "Remolino Grande," y hoy Puerto-Berrío, hubo que acometer á la vez el desmonte, la construccion de edificios en qué habitar, la organizacion de la empresa, el trazo de la línea y su construccion.

Apénas comenzada esta tarea estalló la guerra de 1875: cerca de un año despues la de 1876; y desde entónces el sin número de movimientos políticos de que todos tenemos conocimiento, siendo de advertir que los periodos de paz han sido llenos de tantas zozobras que han equivalido á un estado de guerra permanente.

Esto sentado, y prescindiendo de otras razones que me favorecen, como son: la falta de pagos en ciertas ocasiones, la escasez de brazos, la dificultad de conseguir víveres, las enfermedades, &c, ¿podrá, rectamente hablando, computarse como tiempo real de trabajo el período corrido desde la época fijada por el contrato primitivo hasta hoy?

¿Habrá quien honradamente se atreva á sostener que yo estaba en el deber de cumplir las estipulaciones del contrato aun cuando faltaran á sus solemnes compromisos los Gobiernos del Estado y de la Nacion?

Seguro estoy de lo contrario, y paso adelante.

"Pero el empresario," dice el articulista, "ha venido de contrato en contrato hasta el de 20 de agosto del año pasado."....

Las causas que impidieron dar cumplimiento á las estipulaciones del contrato primitivo eran todas de fuerza mayor, y bastaba su enu-

meracion para que el Gobierno hubiera concedido la próroga ó reforma, que tuvo lugar el 27 de enero de 1875 en cuanto á la época para empezar los trabajos; sin embargo, yo no la pedí.

Esta reforma la exigió el Gobierno de la Nación al del Estado, y éste de mí, para obtener el auxilio de un millon de pesos.

En efecto, el artículo 3.º de la ley nacional número 18, de 4 de mayo de 1874, dice así:

“En caso de efectuarse la obra conforme al contrato de 14 de Febrero de este año, celebrado con el señor Francisco J. Cisneros, el Poder Ejecutivo *obtendrá previamente* del Gobierno de Antioquia la reforma de los artículos xvi y xxxix, de manera &c. &c.”

No tengo á la mano la nota oficial en que el Gobierno del Estado me excitaba para proceder á verificar la citada reforma. La cita de ella seria la prueba concluyente de que la reforma no se introdujo á instancias mías; pero del tenor del artículo 3.º de la ley 18 se desprende lógicamente que debió ser el Gobierno del Estado quien la propuso. Y en este caso, “*La Tribuna*” no ha sido fiel á la verdad al afirmar “que he venido de contrato en contrato &c....”

El contrato de 4 de julio de 1876, que es el tercero, tuvo por objeto, como lo dice su preámbulo, *convenir ó adoptar la forma en que haya de practicarse la liquidacion de la suma con que el Estado deba contribuir para la ejecucion de la obra aludida, al tenor de lo dispuesto en el artículo XXII del contrato primitivo de 14 de febrero de 1874.*

Poco despues de celebrado el contrato de 4 de julio estalló la guerra de 1876; el Gobierno nacional no dió cumplimiento al pago de las mensualidades á que estaba comprometido; y sin embargo, sostuvo los trabajos del ferrocarril hasta el mes de marzo del siguiente año, en que, agotándose ya mis recursos, hube de manifestarlo así al Gobierno del Estado. Éste, teniendo presente que tres meses mas tarde deberia pagarme \$ 74,735, suma de que no permitia disponer la situacion del Tesoro, convino en que el pago de ella se hiciera por mensualidades de á \$ 3,000 durante la guerra y de á \$ 6,000 despues de ella.

¿Seré responsable de la situacion creada por la guerra de 1876, que fué sin duda alguna la causa de que el Gobierno nacional negara los auxilios ofrecidos en este asunto y que perdiera la empresa apoyos de otro género? Evidentemente que no. Y por el contrario, si para algo debiera nombrármeme seria para darine las gracias por haber sostenido los trabajos de la empresa contra el consejo expreso, de palabra y por escrito, de particulares y gobernantes. En Antioquia mismo se me oponian obstáculos para obtener y trasportar víveres del interior á Puerto-Berrío, pretextando que eran para auxiliar las fuerzas del Gobierno nacional en el rio Magdalena.

En Honda se me presentaban obstáculos análogos, temiéndose que los víveres que necesitaba para mis operarios y peones, tuvieran por objeto el procurar subsistencias á las fuerzas antioqueñas.

Asaz difícil era la situacion, y sin embargo, nada, ni aun el delicadísimo estado de mi salud, me inclinó á abandonar la empresa. De haberlo hecho apénas existiria un vago recuerdo de ese proyectado ferrocarril.

Creo por eso que presté entónces un marcado servicio al pais, y

especialmente al Estado de Antioquia; y creo mas, que así lo reconocen todas las personas sensatas de ese Estado, de quienes puedo asegurarlo, ó mucho me equivoco, no es eco el articulista de *La Tribuna*.

El contrato de 6 de Diciembre de 1877 se celebró para *convenir la forma en que debía complementarse lo dispuesto en la ley XII de 14 de Noviembre de ese año.*

Y por último, el de 20 de Agosto de 1879, tuvo por objeto *recopilar las estipulaciones de los anteriores que deban seguir rigiendo, introducir otras que se han juzgado convenientes, y modificar aquellas cuya forma era incompatible con el estado de la empresa.*

No puede decirse que propusiera yo semejante reforma, pues que público y notoria es que la idea partió de una comision compuesta de personas muy respetables del Estado.

Limitéme entónces á manifestar que si el Gobierno no estaba en aptitud de cumplir sus compromisos, ó si no los cumplia por falta de fe en la obra, ésta se perjudicaba con la marcha irregular que seguia á consecuencia de aquel hecho; y que por tanto, era preciso adoptar severas medidas para evitar un cataclismo. En este concepto dije que habia tres caminos ó medidas que podian adoptarse:

Conforme á la primera, el Gobierno de Antioquia conservaria sus derechos en la empresa, pero dando garantías de eficacia respecto de los compromisos por él contraidos; por la segunda, dicho Gobierno cederia á favor mio todos sus derechos mediante ciertas condiciones, quedando yo como único empresario; y por la tercera, cederia yo al Gobierno de Antioquia todos mis derechos en la empresa, mediante ciertas condiciones, viniendo éste á ser el único empresario.

La comision encargada de estudiar este asunto optó por la primera, aconsejando la reforma del contrato. El Gobierno aprobó el dictámen de la comision y se procedió á discurrir el contrato, que se firmó en 20 de Agosto del año pasado, y que anuló todos los anteriores.

He aquí, pues, que no es que haya venido yo de contrato en contrato, sino que son las circunstancias del pais las que han compelido á ello.

Parece muy extraño que cuando los hechos han pasado de ese modo, y cuando despues de todo, el único contrato vigente es el de 20 de Agosto del año pasado, se hagan alusiones al contrato primitivo y á los posteriores.

Continúa el articulista:

.....“segun el cual (el contrato de 20 de Agosto) en el mes “de Setiembre de este año, debe entregar construidos 27 kilómetros “85 centímetros solamente, y segun se nos ha informado, ha mani- “festado ya al Gobierno que no podrá cumplir con esa obligacion.”

Verdad es que el contrato de 20 de Agosto me impone el deber (artículo 42) de construir en cada año no ménos de 12 kilómetros; mas para ello queda comprometido el Gobierno del Estado á efectuar el pago de las mensualidades “con preferencia á todo otro gasto,” segun que así lo dispone el artículo 2.º de la ley 12 de 1877 del Estado, ó á admitir los bonos emitidos en pago de cualquier renta ó contribucion del mismo Estado (artículo 35); y como ninguna de esas condiciones se ha cumplido, no solo no hay derecho para que se me exija el cumplimiento de condiciones dependientes de aquellas otras, sino