

Francisco Javier Cisneros y el Ferrocarril de Antioquia

Por Gabriel Latorre

La necesidad urgente de romper la clausura y aislamiento en que mantenían a Antioquia las desfavorables condiciones geográficas de su territorio, venía preocupando de tiempo atrás a todos sus habitantes, que sentían, más o menos conscientemente, embarazado el progreso y anuladas sus iniciativas industriales por tan formidables barreras. Deseábase ahincadamente la rápida y barata salida a un río navegable, para acercarnos a otras regiones del país con las cuales pudiéramos tener más activo intercambio, y para hacer menos demorada y difícil nuestra comunicación con el Extranjero, que era entonces lenta y pesada.

Por los años de 1864 a 1873 empezó a tratarse seriamente la cuestión en las altas esferas oficiales, y hasta se llegó, por parte del Gobierno de Antioquia, a algún convenio para el estudio de una vía férrea al Río Magdalena, proyecto que no pudo llevarse a cabo.

A fines del último año citado, Don José Antonio Céspedes, nacido en la Costa Atlántica y residente en Colón, después de haber relacionado a Francisco Javier Cisneros, por medio de correspondencia, con los gobernantes de Antioquia, vino con él a Medellín en 1874, y el 14 de febrero se firmó el tratado inicial, modificado más tarde, de nuestra grande obra ferroviaria.

Afortunada anduvo Antioquia en haber topado para tal empresa con tal hombre. Fuera de sus otros talentos y virtudes, Cisneros fue un modelo vivo de tesón y de valentía; y si no tuviéramos que agradecerle algo tangible y concreto, cual es el arduo principio de esa reden-

NOTA. — A principios de este año se cumplió el centenario del nacimiento de Don Gabriel Latorre, el ilustre hombre de letras que dedicó su vida a la enseñanza de la literatura. Su vocación profesoral, su amor por las letras castellanas, su aprecio por la juventud, son inolvidables características suyas. En su memoria reproducimos algunos fragmentos de una obra suya que recoge un capítulo admirable de la vida antioqueña, sus afanes y sus proezas.

tora vía, germen del progreso actual y fundamento de nuestras más caras esperanzas, Antioquia debiera, aún sin ello, glorificarlo, por haberle dejado lo que vale más que todo para el porvenir: ¡un ejemplo!

Nació Francisco Javier Cisneros en la ciudad de Santiago de Cuba, el 28 de diciembre de 1836. Procedía de preclara familia española, de la cual fue vástago ilustre en remota época el eminente estadista Cardenal Francisco Jiménez de Cisneros, Confesor de Isabel de Castilla y Regente del Reino de España a la muerte de Felipe el Hermoso y a la de Fernando el Católico. El fundador de la familia cubana fue Don Pascual Jiménez de Cisneros, militar; y el padre de Francisco Javier, Don Hilario Cisneros y Saco, jurisconsulto de altas prendas.

Hizo estudios en el Seminario de San Basilio; pasó luégo a La Habana al Colegio regentado por el famoso institutor Don José de la Luz y Caballero; se graduó de Ingeniero Civil en la Universidad de aquella metrópoli en 1857, y completó su carrera con un nuevo grado recibido en los Estados Unidos en el Instituto Politécnico de Troy. Inmediatamente después de haber alcanzado con lucimiento este nuevo triunfo escolar, fue contratado por un sindicato inglés para trabajar como Ingeniero en ferrocarriles de Cuba. En este carácter y en el de Director y Administrador, laboró con plena eficacia en varias importantes empresas, aleccionándose en la instructiva práctica y retemplando su ingénito vigor para toda clase de luchas, hasta que en 1868, después de unos diez años de actividad profesional fructuosa, ardientes anhelos de su alma, ebria de libertad, lo llevaron a servir a su oprimida patria en otros campos.

Agitábanse por entonces con propósitos de emancipación, ardientes patriotas cubanos, que sostenían por la prensa activa campaña en pro de una reforma liberal en la vida política de la Isla, con lo cual iban preparando una franca revolución que los libertara al fin del yugo de la madre España.

Cisneros, llamado a colaborar en tan noble lid, tomó a su cargo la dirección del periódico fundado antes con más moderados fines y que, rebautizado por aquella época con el título de **El País**, adquirió bajo su gobierno un carácter más decidido, como cuadraba al temperamento combativo y a la audaz resolución de su nuevo jefe.

No se limitaba a escribir sugestivos artículos en apoyo de sus ideas, sino que, práctico siempre, emprendió, so pretexto de inspeccionar sus agencias en distintos puntos esparcidas, una entusiasta cruzada en favor de la causa revolucionaria, inflamando los corazones con el verbo de su elocuencia y allegando en todas partes recursos para una próxima guerra.

Habíase fijado para proclamarla el año de 1869; pero la impaciencia de los patriotas y el espionaje del Gobierno español precipitaron los acontecimientos, y el 10 de octubre de 1868 estalló en Yara la revolución, aún no madura.

Cisneros, notorio revolucionario, sorprendido en La Habana por el prematuro alzamiento y perseguido muy de cerca por los agentes del Gobierno, escapó, gracias a su valerosa diligencia, de caer en poder de ellos; se ocultó por algún tiempo en casa de un amigo insospechado y se fugó a poco, descalzo y disfrazado con vulgares ropas de **goajiro**, a bordo de un vapor americano, que lo desembarcó a los cinco días en Nueva York, listo para las grandes luchas de la patria.

Su fuga fue un hermoso rasgo de audacia y serenidad que raya en los dominios de lo heroico, y no menos asombrosas fueron sus otras acciones bélicas en los tres años subsiguientes; pues, incansable en sus patrióticos empeños, para llevar elementos de guerra a los hermanos que en Cuba estaban combatiendo y aumentar sus mermadas huestes con nuevos contingentes de soldados, preparó y condujo personalmente siete expediciones por mar, de las cuales fueron de buen suceso cuatro o cinco. Prodigios de actividad, de inteligencia, de energía y de un supremo valor son todas ellas, y dignas por su grandeza del canto épico.

Para integrar una de esas expediciones, efectuada en 1870, vino por primera vez a Colombia y enganchó en el Estado del Cauca una partida de voluntarios, que se batieron en Cuba "como leones" según lo expresara él mismo, agradecido. Fue en tal ocasión cuando conoció a Don José Antonio Céspedes, su futuro introductor ante el Gobierno de Antioquia.

En la última de aquellas arriesgadas empresas, hubo de permanecer por algún tiempo en la Isla batalladora, en cumplimiento de difíciles encargos del Comité revolucionario; y como su presencia fuese conocida por los españoles, que lo habían condenado a muerte, recurrió de nuevo a la fuga, y usando su acostumbrado atrevimiento y utilizando su astucia, logró entrar sin ser descubierto a Santiago, su tierra nativa, de donde se escapó una vez más de las garras de los enemigos, embarcándose en un buque mercante que llevaba rumbo hacia Kingston.

Su muerte, que todos tenían por cierta, fue anunciada por los periódicos; y cuando su primera esposa, Doña Magdalena Morilla, residente por entonces en Nueva York, estaba para recibir la infausta noticia de labios de un buen amigo de la familia, que la visitaba con tal fin, vióse aparecer en el salón al presunto muerto, más vivo y animoso que nunca.

Aunque elevado al grado de General por el Gobierno revolucionario, decidió, "por razones que pertenecen a la historia íntima de la revolución cubana" y que quiso tener en reserva, separarse del servicio activo a fines de 1871; y en 1872, convencido de que en Cuba no dejaría de ser súbdito de España, solicitó la ciudadanía americana ante una corte de Nueva York; dos años después le fue concedida, y bajo ella se abrigó satisfecho hasta concluir su existencia.

Abrió en aquella ciudad, a tiempo en que hacía la solicitud aludida, una oficina de ingeniería civil, en asocio de su amigo Don Aniceto G. Menocal, Director de la Empresa del Canal de Nicaragua, y en asuntos de su profesión marchó al Perú en 1873.

Poco antes, en 1871, había publicado una obra de carácter político, "**Verdad histórica de los sucesos de Cuba**"; y una memoria pre-

sentada a la Sociedad de Ingenieros Prácticos de Nueva York, en la cual formaba con honor, sobre la debatida cuestión de ferrocarriles de vía angosta, de que era decidido partidario para países de incipiente cultura, como el nuestro.

Había dado a la patria lo mejor de su corazón, su mente poderosa y su brazo, añadiendo a tan ricos dones su fortuna; y se hallaba, a la postre, en pobreza grande y sin más recursos que su oficio para empezar de nuevo la vida.

No se acobardó por ello, sin embargo, sino que aceptó con humor jovial aquella situación precaria, pues los obstáculos que la suerte había opuesto a su actividad, y seguiría amontonándole hasta el fin en su accidentada vida, solían acrecentar sus fuerzas de titán, hacer más ferviente su fe y más fecunda y plena su constancia.

En el Perú se encontraba a fines del año antes indicado, cuando el Gobierno de Antioquia lo llamó. Y a Antioquia vino.

Quién era el hombre a quien ésta iba a confiar la conversión a la realidad de su gran sueño, bien claro lo están diciendo los precedentes datos biográficos, apenas mero bosquejo de la meritoria vida de aquel joven, que contaba tan solo treinta y seis años cuando lo arrojó el destino hasta estas breñas, donde su recuerdo palpita.

Era presidente del Estado Soberano de Antioquia en 1874 el distinguido ciudadano Don Recaredo de Villa, y tenía por secretarios a los Señores Don Abraham García, de Gobierno; Don Luis M. Mejía Alvarez, de Hacienda; y Don Marco Aurelio Arango, de Fomento.

Llegó Cisneros a Medellín a comienzos de febrero de dicho año, y entró inmediatamente a tratar con los gobernantes. Tan de aprisa anduvieron las cosas, por la diligencia usual del contratista, el anhelo de los mandatarios y la entusiasta impaciencia del público, que el día 4 fue presentada la propuesta al Secretario de Fomento; y el 14 fue firmado y aprobado solemnemente el primitivo contrato con que se inició la ansiada obra.

El ferrocarril debía partir de Puerto Berrío, a orillas del río Magdalena, y llegar hasta el paraje de Aguas-Claras, en el Distrito de Barbosa, población que se comunicaba con la ciudad capital por una buena vía carretera.

Al día siguiente de formalizado el convenio, y después de haber designado a Don Juan de S. Martínez como su representante legal, partió Cisneros para los Estados Unidos, en busca del capital necesario y de colaboradores técnicos para la obra.

Después de unos cuantos días de permanencia en Colón, llegó a Nueva York el 19 de abril, y como no consiguiese allí los fondos requeridos, partió para Europa al concluir del mes, esperando correr mejor suerte en Londres, y visitó también a París con igual objeto. En una cruda porfía, en que agotó al parecer todos los recursos, sin haber podido alcanzar sus fines sino a medias, empleó la mayor parte del año,

y el 27 de noviembre desembarcó en Puerto Berrío, acompañado por un experto grupo de ingenieros.

Fueron sus primeros auxiliares Ernesto L. Luaces, Vicente Marqueti, Juan Francisco Pérez, Denning J. Thayer, ingenieros, y Rafael M. Merchán, su más fiel amigo, que actuaba como secretario, de los cuales dijo en su *Memoria* sobre la construcción del Ferrocarril:

“Estos son los que han sobrellevado la parte más dura y penosa del trabajo. Sus sudores han regado, por espacio de un año, las rocas solitarias de la Cordillera y las entrañas profundas de la selva. Cuando Antioquia recoja la cosecha de bienestar que este ferrocarril va a repartir por todo el ámbito del Estado, yo le suplico que no olvide los nombres de esos colaboradores denodados que abrieron el primer surco de su progreso, sin miedo a las fatigas, al hambre, a escaseces de todas clases, devorados por fiebres pertinaces, y en desiertos probablemente no hollados por planta humana en el transcurso de siglos”.

Figuraba también entre los ingenieros de aquella época Manuel F. Díaz, quien, según lo expresaba su jefe, “trajo el precioso contingente de su larga práctica de muchos años en el Ferrocarril de Panamá; y que dotado de una gran actividad e interés por el éxito de la empresa, ha prestado importantes servicios en las difíciles circunstancias porque hemos atravesado en la iniciación de la obra”.

Tan pronto que hubo llegado a Puerto Berrío, empezó Cisneros, que nunca conoció la ociosidad, a organizar los trabajos. Todo comenzar es difícil; pero en este caso particular subían de punto las dificultades, y se sumaban hasta un total aterrador cuantas en empresas análogas se hayan presentado aisladas, para cerrar el paso al invasor osado que pretende violar a la bravía naturaleza y subyugarla.

Selvas intrincadas y vírgenes, terrenos cenagosos e infectos, inundaciones destructivas, fieras temibles, serpientes, alimañas venenosas de toda clase, emanaciones deletéreas, mosquitos que roban el sueño e inyectan la fiebre, clima ardoroso y enervante, dificultad de comunicaciones, lejanía de los centros poblados, escasez o falta total de víveres, ausencia de los más preciosos elementos de construcción o de labor, impedimentos que la soledad de un extenso radio y lo malsano de la comarca oponían a la oportuna consecución de trabajadores, ignorancia de las condiciones topográficas de la región por carencia de datos científicos, necesidad ineludible de vivir por largos períodos a la intemperie en aquel desierto maléfico, en cuyo seno medroso no sabían lo que irían a encontrar y del cual acaso no saldrían ya, ni vivos ni muertos, los exploradores atrevidos.

Cuando se viaja hoy en cómodo carro de primera, sobre una línea férrea sólida y bien balastada, contemplando desde la ventanilla el interesante paisaje, las aberturas de las prósperas fincas, las dehesas donde pasta silenciosamente el ganado, las risueñas moradas de los colonizadores, los numerosos caseríos traficantes que orlan a uno y otro lado el camino, los retazos de jardín y de huerto que amenizan el cansancio del viaje, y aquel rosario alegre de estaciones donde los curiosos se amontonan, difícilmente puede uno imaginarse toda la enorme labor realizada para conquistar esos primitivos desiertos, para poder hacer transitables esas profundas ciénagas hostiles que tragaban tierra, y

hombres, y dinero, y fe, y esperanza, con voracidad de fauces siempre hambrientas.

Necesitábase, a la verdad, una arraigada confianza en sí mismo y en la efectividad de la obra, para perseverar en la ardua brega; una fortaleza física invencible para poder salir con vida de ese infierno.

“Ocupábame yo —dice Cisneros en su citada **Memoria**— de explorar el terreno y fijar a cada una de las dos secciones la dirección general que debían seguir. Poco antes de encontrarse dichas secciones, fue preciso abandonar todo el trabajo hecho desde Puerto Berrío hasta el río Alicante, porque aquel puerto había desaparecido, a causa de haberse depositado allí una gran cantidad de arena, arrastrada por una avenida del río, impidiendo el atraque de vapores en dicho punto. Acercábase el día fijado en el contrato para dar principio a los trabajos de construcción, cuando tuve que convencerme de la necesidad de abandonar la idea de arrancar la línea de Puerto Berrío. Traté de hallar un puerto más al Norte; y aunque encontré que el de Murillo reunía condiciones muy favorables, no pudo aprovecharse, por cerrar la entrada una gran barra de arena. Los capitanes de los vapores habían manifestado su determinación de no atracar en dichos puertos; y como ya habían empezado a llevarse a Nare las cargas para la empresa, ocasionando un gasto myor, porque de Nare se remitían a Puerto Berrío en canoas, fue preciso buscar sin demora un puerto más hacia el Sur. El resultado de esta exploración fue encontrar el de “Remolino Grande”, cuyo nombre ha sido cambiado por el de Puerto Berrío, en memoria del ilustre patricio que fue el adalid más entusiasta del progreso de Antioquia y sobre todo de este ferrocarril. Hállase este nuevo Puerto Berrío a nueve millas próximamente del anterior. Preferible hubiera sido encontrarlo hacia el Norte; pero en ese caso la longitud de la línea aumentaba considerablemente; lo cual no era discreto aceptar dada la naturaleza del contrato. Más al Sur del actual Puerto Berrío existen otros puertos que, reuniendo las mismas condiciones, acaso hubieran permitido reducir la longitud de la línea; porque la simple inspección del mapa del Estado indica que están menos distantes de Medellín que aquél. Ambos casos estaban fuera de consideración para mí; porque además de la razón aducida en el primero, uno y otro demandaban nuevas exploraciones que hubieran obligado a aplazar por algún tiempo la construcción de la vía; lo cual podría haber equivalido al fracaso del proyectado, dada la impaciencia reinante en el país. . . . He creído necesario llamar la atención sobre este punto y narrar lo que aconteció, para que bien pesadas las consideraciones expuestas, no se hagan más tarde injustas inculpaciones, si la experiencia demostrare que tal o cual vía pudo reportar tales o cuales ventajas mayores que la presente”.

Semejantes embarazos y trabas en lo material, y, en lo moral, el justo temor de impresionar con no bien interpretadas demoras a un público como el nuéstro, cuya morbosa impaciencia racial y el desconocimiento casi absoluto en empresas de tal magnitud, le han causado y siguen ocasionándole graves daños, eran más que suficientes para amilanar a cualquiera, mucho más en los principios de una obra de dificultades ignoradas, pues los primeros triunfos traen ánimo para com-

batir tropiezos futuros, y Cisneros no sólo estaba batiéndose con la naturaleza hirsuta de soberbia y previniendo el fallo de los hombres, sino que no contaba en medida amplia con la omnipotente palanca del oro, ya que sus esfuerzos para obtenerlo en el Exterior no habían sido fructuosos sino a medias. Pero no era hombre para desanimarse por tal causa el expedicionario intrépido y constante en la guerra titánica de Cuba.

Decía su compañero C. P. Yeatman, en una sentida ofrenda necrológica: "Fuí a Puerto Berrío en 1877 como empleado suyo, y recuerdo que cuando conocí esas horribles ciénagas, esas interminables serranías, esas espesuras inmensas, me sentí sobrecogido de admiración, pensando en qué clase de hombre era ése que había tomado a su cargo la construcción de una vía férrea a través de aquellas selvas nunca holladas, lejos de todos los recursos alimenticios, de trabajadores, de materiales y de todo lo demás que se necesitaba para la ejecución de tal obra. No podía yo creer que él se hubiera dado cabal cuenta de lo que tenía acometido, ni que en realidad esperase poder dar algún día término a la empresa. Pero cuando hube contemplado su semblante, todas mis dudas se disiparon. Nadie podía mirar dentro de aquellos claros e impávidos ojos y dudar de que viesen todas las dificultades, y de que hallaría él medios de vencerlas; y observando la expresión de su imperiosa nariz de grandes fosas, cada vez se sentía uno más seguro de que, mientras le durase la vida, no se daría aquel hombre un punto de reposo, hasta dominar todo obstáculo que le interceptase el camino".

Vencidas, a fuerza de perseverancia y de talento, las primeras dificultades, tuvo al fin Cisneros la satisfacción de poder comunicar, en oficio de 29 de octubre de 1875, al Gobierno por quien trabajaba, que había sido clavado el primer riel en esa fecha, particularmente fausta para Antioquia.

Hasta entonces había combatido el brioso ingeniero contra la rebelde naturaleza de estas zonas, poderoso enemigo, a la verdad, pero de pasiva si bien muy ruda resistencia, que a la postre pudieron domar la ciencia y la constancia. Faltábale aún sufrir las acometidas de ese dragón que guarda celoso a Colombia de las embajadas del progreso: nuestra prepotente política, la más indomesticable de las fieras y contra la cual se hallaba inerme y amarrado.

Apenas en la preliminar etapa de la obra, se encendió la guerra nacional de 1876; luégo las seccionales de Antioquia en 1879 y 1880, que, si ocasionaron naturalmente a los trabajos perjuicios de mucha consideración, como los que toda contienda armada trae consigo, le hicieron además a la empresa el mayor daño, no sólo actual sino futuro, cual fue la pérdida total y hasta la esperanza de crédito en el Exterior, que no habría de suministrar dinero a un pueblo bárbaro o a quien allí fuera a emplearlo en cualquier forma.

Para facilitar la ejecución del camino que tanto importaba a Antioquia, armonizando de buena fe sus intereses con los del concesionario, se hicieron al contrato primitivo modificaciones sucesivas, entre otras la prolongación de la línea hasta Medellín, que vinieron a concre-

tarse en el que se formalizó el 20 de agosto de 1879, siendo presidente del Estado el General Tomás Rengifo y actuando en la negociación el Dr. Isaías Cuartas, como secretario de Hacienda y Fomento. Se daban allí como terminados los primeros 13 kilómetros.

Después del Contrato Cuartas de 1879, ya citado, vino otro, de 2 de mayo de 1882, que se perfeccionó el 25 de agosto del mismo año. En él se recopilaban anteriores disposiciones pertinentes, se hacía una exacta liquidación de cuentas, se daban como construidos 27 kilómetros de carrilera y se fijaban escalonadamente fechas ciertas para la conclusión y entrega de la vía hasta Medellín. El primer trayecto, que llegaba hasta las orillas del río Nus, debía estar terminado el 31 de diciembre de 1884.

Con todo empeño trabajó el concesionario para dar estricto cumplimiento a su compromiso: los últimos rieles fueron clavados en la señalada fecha, por la noche, y a la una de la tarde del primer día de 1885, se inauguraba y se daba al servicio público el camino. Llegábase con él a Pavas. La línea total medía ya 48 kilómetros.

Después de faena tan ímproba y de tantas penalidades, realizado lo más arduo del trabajo, ganada la batalla inicial contra el atrincherado ejército enemigo, era este acontecimiento el primer positivo triunfo de Cisneros; y si alguna vez había llegado a dudar de la coronación final de su grande obra, desaparecían, en aquella grata jornada, de su ánimo, iluminado por la esperanza, las fatídicas aves del temor, como huyen con la esplendente aurora los murciélagos.

“Pero poco duró la ilusión —nos dice un convincente artículo de **La Industria**—, pues a las diez de la noche de ese mismo día, dos caballeros llegaron a Puerto Berrío y anunciaron a Cisneros que había comenzado una formidable revolución. No hubo tráfico; la lucha comenzó a ser la preocupación del día, y en breve la más completa desorganización sucedió a la severa disciplina que antes reinaba. Lo que pasó después es bien conocido y harto desagradable para repetirlo”.

El avance y mejora del Ferrocarril, al amparo de la paz, y los productos que el animado tráfico que surgiera habían de suministrar indudablemente a la obra, cuya parte más difícil estaba hecha, daban razonable fundamento al empresario para esperar la consecución de un empréstito, o de empréstitos sucesivos garantizados, para intensificar y hacer más rápido el trabajo.

“Dada la imposibilidad de conseguir recursos en Europa sobre la base de garantías o subsidios del Gobierno de Colombia —acaba diciendo el aludido artículo—, el plan de Cisneros era el único práctico y seguro; su consagración y la honradez con que se invertían los fondos nacionales, los del Estado y los más que aportó él mismo, debieron ser una garantía para que, lejos de hostilizarlo, se le ayudara; sin embargo, las cosas pasaron de muy distinto modo, y la verdad es que, desde 1880, tuvo que estar con el arma al brazo, por decirlo así, defendiéndose de los ataques que de todos lados se le dirigían. Se hubiera dicho que producía pesar su triunfo sobre las grandes dificultades que le o-

ponía la naturaleza abrupta contra la cual luchaba, y que de intento se le creaban otros embarazos para hacerle nula o amargarle la victoria. A pesar de todo, la jornada de Pavas le abrió las puertas de Medellín, que pocas horas después la lucha de los partidos le cerró de nuevo”.

Cuatro revoluciones, cuatro desastrosas guerras civiles se habían abatido sobre la infortunada obra del Ferrocarril de Antioquia en su delicada infancia de diez años; y su vigoroso empresario, aquel curtido batallador a quien no hicieron flaquear pantanos de tres leguas, ni enfermedades, ni hambres, ni penuria, cedió al fin ante esa última arremetida de aquel monstruo que tantas veces ha ensangrentado, y devastado, y desmoralizado a la República, y, con dolor de su corazón, hubo de decir adiós a su hija predilecta.

Por convenio celebrado el 18 de agosto de 1885 con el Gobierno del Estado, presidido a la sazón por el General José M. Campos Serano, a quien representaba en la negociación Don Foción Mantilla, su secretario de Hacienda, Cisneros rescindió el último contrato para la construcción y explotación del Ferrocarril de Antioquia y se comprometió a entregar la línea a los tres meses, después de reparar los daños que, en gran parte, por causa de la revolución había sufrido.

La entrega formal de la obra toda, de que el Estado tomaba por este acto posesión plena, se verificó el 12 de noviembre del mismo año, según acta firmada en Puerto Berrío por el Sr. J. B. Dougherty, Vicedirector de la Empresa, en representación de Cisneros, y el Dr. Baltasar Botero Uribe, Administrador nombrado por el Gobierno. En este documento se encuentran las siguientes constancias:

“Se ha recorrido en varios viajes, en carros de mano y en trenes, la línea férrea desde Puerto Berrío a Pavas, hasta persuadirse de que el servicio de ella se hace en buenas condiciones y que los trenes corren sin dificultad, con la velocidad y el poder necesarios para el tráfico. El Administrador nombrado por el Gobierno del Estado declara: que el señor ingeniero B. Dougherty, Vicedirector de la Empresa y representante del Señor Cisneros, ha hecho cuanto humanamente puede hacerse, atendidas las circunstancias de lugar, tiempo y modo, y los tropiezos y dificultades naturales, de todo género, que ha tenido que vencer, para dar cumplimiento al contrato de rescisión y reparación del Ferrocarril de Antioquia, y que queda satisfecho de los esfuerzos que, como Comisionado del Señor Cisneros y como ingeniero civil, ha hecho para cumplir honradamente su cometido”.

Con esto quedó concluida en Antioquia la obra de Cisneros.

Poca cosa parecerá a primera vista, como resultado de una decena de años de trabajo, una línea férrea de meros 48 kilómetros; y podríamos decirlo así, efectivamente, si no nos detuviéramos a pensar con juicio recto y sereno todas las desfavorables circunstancias.

Recuérdese qué formidables obstáculos fueron los que la indómita tierra opuso desde un principio y por mucho tiempo al ingeniero; piénsese en los que halló el administrador, que no poseía casi víveres ni obreros en aquel espantoso desierto donde actuaba, privado de tán-

ta cosa indispensable y sin contar con elemento alguno preexistente, pues hasta las oficinas mismas de los empleados superiores eran préstamo de una mísera colonia penal que el Gobierno había fundado en esas remotas selvas, y pobres presidiarios, en su mayor parte, los peones; medítese en los que al hacendista le recreaba la renuencia de los mercados extranjeros, donde no consiguió ni suficientes fondos ni accionistas para semejante obra, costosísima; considérese que no tuvo asociado alguno con quién compartir responsabilidades ni a quién consultar en casos apurados; que él, por sí mismo, hubo de crearlo todo, donde nada había, reglamentarlo todo, encaminarlo, enseñar, conducir, trabajar personalmente y aún materialmente en los comienzos; que estaba absolutamente solo con sus penas; que su salud se vio mil veces quebrantada y su vida amenazada seriamente; que, como continua amenaza deprimente, sentía encima de sí los ojos inquisidores de millones de hombres impulsivos, a quienes la ignorancia y el carácter hacen entusiasmarse hasta el delirio o aborrecer con igual facilidad correlativa, en ímpetu inconsciente, a la menor sospecha o desconfianza, o cuando la realidad de las cosas, como suele acaecer con harta frecuencia, no corresponde a la ideal belleza de sus sueños; que pronto, por suspicacias, por envidias, por recelos regionalistas, por impacencias inconsultas, por la universal manía de tirar de los pies al que se eleva, empezaron a llover sobre él censuras en la prensa, eco de ocultas animadversiones a menudo, obligándolo a sostener en la capital de la República un periódico, **La Industria**, a que ya se ha hecho alusión, para explicarse y defenderse; que la maldecida política tomó por blanco de sus tiros al ciudadano extranjero, que —como tantos otros sí lo hicieron, para explotar a Colombia y ultrajarla—, no quiso nunca aprovecharse de esa privilegiada calidad en sus diferencias y litigios, y que el apasionamiento partidista le increpaba, sin probanzas, violaciones de la neutralidad, atribuyéndole simpatías y aun servicios reales, ya a uno de los bandos combatientes, ya al contrario, suscitándole con ello injustas malquerencias, entorpeciendo su labor, ardua ya de suyo, y envenenándole con sus impuros miasmas el ambiente. . .

Acumúlense todas estas adversas condiciones; examínense muchas más, y resultarán todas impropicias. Tal vez no sea exagerado afirmar que, en su lucha de veinticinco años en Colombia, jamás pudo contar el gran Cisneros sino con una sola fuerza favorable: ¡su persona! Su propia excelsa personalidad, con idiosincracia de héroe epónimo, que fue una bella encarnación de la energía. . .

A todo hizo frente Cisneros sin flaquezas; pero su constante vigor para la acometividad y para la resistencia altiva, nada pudo contra la barrera inmóvil, contra el destructor incendio de la guerra.

Al retirarse de Antioquia, arrojado por esa infernal potencia, indomable y devastadora a un tiempo mismo, nos dejó como imperecedera remembranza ese preciado trozo de ferrocarril, que ha sido para nosotros puerta del futuro.

Y no se diga que no sea digna de promover gratitud una inconclusa obra, o que Cisneros se mostró pusilánime al abandonarla, o que otros extranjeros hayan hecho lo que no pudo hacer el cubano egregio, pues bien sabido es que cuandoquiera que Antioquia ha recu-

rrido a extraña ayuda en esta empresa, ha conseguido sólo, casi infaliblemente, engaños y fracaso. Dos guerras más, en 1895 y en 1899, particularmente larga y desastrosa esta última, embarazaron por mucho tiempo la continuación de la inicial vía férrea que él nos dejara; si ésta ha prosperado luego, ha sido lenta y penosamente.

No es en todos los casos la finalización de una empresa lo que hace meritorio a quien la ha cumplido. Muchas hay que no acaban nunca, sin que por eso mengüe la merecida fama de sus iniciadores. La iniciación es frecuentemente más difícil, más digna de alabanza siempre que la simple continuación de lo empezado. Los justamente amados y reverenciados próceres de nuestra Independencia Nacional, nos dieron a Colombia libre, pero anárquica, y sería el colmo de la ingratitud negarles el debido tributo de nuestra admiración y nuestro afecto, porque no completaron su obra portentosa.

Cisneros conservó algunos intereses en Colombia, a la que lo ligaban aún varias empresas.

En marzo de 1898 tuvo necesidad de ausentarse. Salió de Bogotá enfermo y en camilla, no obstante lo cual se detuvo en Puerto Berrió y recorrió la línea férrea, que había avanzado ya hasta Caracolí.

Siguió luego a Barranquilla, y se embarcó en Puerto Colombia el 31 de mayo, pocos días después de haber partido de aquella, en viaje de prueba, el vapor Antioquia, que él había introducido especialmente, con destino a la navegación de los ríos Cauca y Nechí.

En Nueva York, adonde se dirigió directamente, enfermó de neumonía en junio. Se recobró de este ataque; pero a poco cayó de nuevo en cama y, víctima de una terrible enfermedad de los riñones, contraída probablemente en sus andanzas por malsanas tierras colombianas, murió en el Hotel Windsor, de aquella ciudad, el 7 de julio de 1898, a las seis y media de la tarde.

No dejaba hijos. Su segunda esposa, Doña Carmen, viuda de su hermano Eduardo, fallecida en diciembre del año anterior, tenía de su primer matrimonio dos hijas, Emma y María, instituidas herederas de ese cariñoso tío y segundo padre que con sin igual ternura las amaba.

Después de haber manejado millones y de haber traído la prosperidad comercial a zonas en clausura; después de haber laborado en Colombia un cuarto de siglo en toda importante obra pública de ingeniería o de transportes; después de tanta brega y sacrificios, aquel atrevido empresario moría pobre.

Su patria le fue deudora de nuevos servicios en las postrimerías de su vida. Al comenzar la nueva revolución de Cuba en 1895, Cisneros ofreció sus servicios y contribuyó con su fortuna, con su actuación en Europa y con el desempeño de una misión secreta ante el Gobierno de Washington en 1898, al triunfo de su causa. Pero no pudo gozar de él ni presenciarlo: apenas alboreaba la victoria, con la toma de su ciudad nativa de Santiago por las fuerzas revolucionarias, cuando cerró los ojos para siempre.

Cisneros no era solamente un hábil ingeniero. Como aquellos hombres prodigiosos del Renacimiento italiano, unía, en consorcio estético, a un gran vigor físico y moral, a una voluntad de hierro, las más diversas prendas del talento y la capacidad activa más variada. La resolución teórica y práctica, sobre el terreno mismo del trabajo, de intrincados problemas técnicos, no monopolizó sus fuerzas ni su espíritu. Fue escritor de estilo sobrio y elegante; periodista que sabía apreciar la situación y marcar rumbo a las ideas; apóstol de patrióticas doctrinas, que persuadía con su elocuencia y con su ejemplo; polemista de acerada pluma en la defensa, y culto pero bravo en el ataque; abogado cuando la ocasión lo requería; conspirador, revolucionario, enviado diplomático, activo expedicionario militar por mar y tierra; hacendista que logró crear recursos de la nada; cortesano de modales exquisitos, trato ameno y palabra fácil, que lo hacía siempre vencedor en la dialéctica, hasta el punto de que, como de Santiago Pérez Triana, famoso también en las lides del pensamiento, se decía, aquéllos que habían de discutir con él, se consideraban anticipadamente derrotados...

La especialización, la limitación de facultades, el circunscribir la actividad humana a un corto radio, para hacer más eficiente la labor, es ley económica y social recomendable, pero en la cual sólo encajan bien las medianías. Los grandes empresarios, los conductores de pueblos, los artistas verdaderamente grandes y gloriosos, los héroes que sintetizan en su persona un lapso histórico, los Pericles, los Napoleón, los Goethe, los Leonardo da Vinci, los Bolívar, son genios omnímodos y, en el camino de la humanidad, postes miliarios.

Cisneros, talento universal de actividades múltiples, sintetiza cinco lustros de la historia de Colombia, en el más importante ramo de su vida económica, que hoy es considerado unánimemente como la primera de todas nuestras necesidades públicas: los caminos. Las principales obras que en este campo del progreso tenemos concluidas o empezadas, a él se deben.

No medró personalmente con ellas; y si no logró terminarlas todas, no fue por falta de capacidad, que a él le sobran fuerzas y talento, sino por las invencibles trabas ya apuntadas.

Hubo en su vasta labor errores, se ha dicho con no siempre bien intencionada insistencia. ¡Oh, los errores de Cisneros! Fácil le hubiera sido no cometerlos. La receta es bien sencilla: no hacer nada; y si en la inactividad hubiese vivido, hoy no podría achacársele yerro alguno. Todo hombre que ejercita su actividad en cualquier campo, a errar se expone. Por otra parte, ¿cómo se determina con certeza lo que es un error? Descartada la religión, que no es negocio de la razón humana, y fuera de unas pocas verdades que la humanidad posee por la ciencia, todo lo demás es cuestión de apreciaciones, y lo que unos hallan blanco, es negro para otros.

El criterio para juzgar a todo el que ha ejecutado un gran labor social, es el de la benevolencia y el amor.

Correspondamos con lealtad al que aquel grande hombre, que fue ídolo de sus amigos y subalternos por su inagotable bondad, profesó a Antioquia, como tantos testimonios ciertos lo acreditan.