

CAMILO C. RESTREPO

Gerente de la Compañía

del Ferrocarril de Amagá.

YO DEFIENDO

A LA

UN COMPAÑIA DEL FERROCARRIL

EAFIT

Biblioteca

Sala de Patrimonio Documental

DE AMAGA



MEDELLIN

Linotipos de "El Espectador"

1920

Y

3620

Ej. 1

1920

UNIVERSIDAD
EAFIT[®]

Biblioteca
Sala de Patrimonio Documental

UNIVERSIDAD EAFIT
Biblioteca de Patrimonio Documental
1998

CAMILO C. RESTREPO

Gerente de la Compañía

del Ferrocarril de Amagá.

YO DEFIENDO

A LA

COMPañIA DEL FERROCARRIL

UNIVERSIDAD
EAFIT

Biblioteca

DE AMAGÁ

Salvador Patrimonio Documental



MEDELLIN

Linotipos de "El Espectador"
1920

UNIVERSIDAD
EAFIT[®]

Biblioteca
Sala de Patrimônio Documental

3620
1920



El F. C. de Amagá y el doctor Alejandro López.

Medellín, 11 de junio de 1920.

Señores Directores de "El Espectador", "El Correo Liberal" y "El Colombiano".

Muy apreciados señores:

Agradeceremos a ustedes se sirvan hacer publicar en la próxima edición de sus importantes Diarios, si esto es posible, la carta que hoy hemos dirigido al señor doctor Alejandro López, I. C., de la cual les incluimos una copia.

Sírvase pasarnos la cuenta por este servicio, que les agradecemos anticipadamente.

De ustedes atentos y seguros servidores,

Compañía Ferrocarril de Amagá

Camilo C. RESTREPO
Gerente.

Medellín, 11 de junio de 1920.

Señor doctor Alejandro López, I. C.—Presente.

Muy señor nuestro:

Hemos leído en la relación de

los debates de la Asamblea Departamental, hecha por los periódicos de la ciudad, que usted ha formulado graves cargos a la Compañía del Ferrocarril de Amagá, manifestando que ésta no ha cumplido el contrato con el Gobierno, que ha sido una rémora para el progreso de Antioquia y que ha usado de procedimientos indebidos.

Sin ocuparnos de insultos personales, que son ajenos a una discusión de esta naturaleza, y que nada prueban, y como es posible que las relaciones de la Prensa no sean absolutamente exactas, nos permitimos pedir a usted se sirva concretar por escrito los cargos que ha hecho, para nosotros estudiarlos y salir a la defensa del buen nombre de la Compañía, que creemos injustamente atacado.

De usted atentos y seguros servidores,

Compañía Ferrocarril de Amagá

Camilo C. RESTREPO
Gerente.

UNIVERSIDAD
EAFIT[®]

Biblioteca
Sala de Patrimonio Documental



Yo defiendo a la Compañía del F. C. de Amagá.

“Antes de irme dejaré un artículo que no ocupará más de una columna de un diario con cargos concretos y que no me los rebatirán con cuatro columnas de literatura.”

(Palabras del doctor Alejandro López I. C., en la Asamblea Departamental).

Al ser discutido en la Asamblea Departamental el proyecto de Ordenanza por medio de la cual ha de fijarse la ruta más conveniente para construir el Ferrocarril de Urabá, el Diputado doctor Alejandro López, I. C., convirtiendo su curul en tribuna de diatribas, se desató en insultos contra la Cia. del F. C. de Amagá, terminando sus peroraciones con las palabras que encabezan este escrito.

Requerido el mencionado Diputado por medio de una carta personal que le dirigimos, y que también hicimos publicar en los principales periódicos de esta ciudad, para que concretara, por escrito, los cargos que nos había lanzado en la Asamblea, nos ha contestado publicando en El

Correo Liberal una serie de artículos titulados “YO ACUSO A LA COMPAÑIA DEL FERROCARRIL DE AMAGA”, en los cuales el doctor López repite los insultos y echa mano de ellos para presentarlos como pruebas de lo que de otra manera no puede probar.

Nos repugna positivamente vernos obligados a ocuparnos del doctor López cuando acaba de salir de la ciudad con ánimo de radicarse en el Exterior. No es nuestra la culpa: trece años lleva de existencia la Compañía el F. C. de Amagá; muy viejos son ya los hechos que motivan el “J'acusse” del doctor López; ha sido él un escritor fecundo en nuestras hojas periódicas, y le han sobrado ocasiones de atacarnos francamente; sin embargo, por motivos que no se nos alcanzan, prefirió dejar su acusación para la víspera de su viaje. Fue él quien escogió la oportunidad de esta polémica, y por el hecho de que se ausente al iniciarla, no hemos de abstenernos de la defensa a que nos obliga.

Para defender nuestra honra no apelaremos ni a literatura ni a insultos: no a lo primero, por-

que no somos literatos ni de ello hay necesidad; no a lo segundo, porque, según lo hemos manifestado en la carta al doctor López, los insultos son ajenos a una discusión de esta naturaleza y nada prueban, y porque, por educación, no acostumbramos el empleo de armas de esa clase. En consecuencia, nos limitaremos a escribir una sencilla relación de hechos, y dejaremos al público desapasionado e imparcial que nos juzgue.

En el primero de los artículos que contestamos hace el doctor López un "distingo" bastante sutil: una cosa es la Empresa y otra la Cía. del F. C. de Amagá.

Dice:

"No seré yo quien confunda los conceptos de Empresa y de Compañía. Alabemos todos los nobles y en veces heroicos esfuerzos de la Empresa, que dieron el hermoso resultado de darnos un fácil transporte y han puesto en juego y creado ingentes riquezas en el propio riñón del Departamento; y más si se considera que la acción oficial que algunos preferimos habría sido lenta y tardía en llegar a este resultado. Conserve el público toda su admiración por los valientes luchadores que mostraron en su esfuerzo ser hijos legítimos de Antioquia; pero permítaseme..." atacar y denigrar a la Compañía poseedora de esa Empresa. Francamente, no apreciamos el "distingo" del doctor López; los "nobles y en veces heroicos esfuerzos de la Empresa" fueron hechos por la Compañía del Ferrocarril de Amagá; "los valientes luchadores que mostraron en su esfuerzo ser hijos legítimos de

Antioquia" son los mismos accionistas que hoy merecen al doctor López los calificativos más despectivos.

Se alega que el F. C. de Amagá es una rémora para el desarrollo industrial de Antioquia.

En todos los países en donde las empresas ferroviarias no están nacionalizadas, o en donde sólo algunas líneas pertenecen al Gobierno, el servicio de transportes sobre varias vías se hace mediante convenciones celebradas entre las distintas Compañías, o entre éstas y el Gobierno, para el transporte mutuo, sin que hasta ahora se haya dicho que el hecho, de no pertenecer todas las empresas ferroviarias al Gobierno, haya sido causa de la paralización industrial de un país. Por el contrario, es un hecho indiscutible que el capital particular, en forma de Compañías anónimas, es uno de los elementos de mayor importancia para el progreso nacional. Los Estados Unidos, que tienen más de la mitad de los ferrocarriles del mundo, y la República Argentina, que es la que en América sigue en importancia en este punto a Estados Unidos, lo están demostrando de manera incontrovertible. No hay, pues, razón alguna para creer que entre las empresas de Antioquia y la Compañía del F. C. de Amagá no sea posible un arreglo equitativo para el mutuo servicio de transportes.

"Y puesto que hicimos historia, escribamos esa historia, que aún permanece inédita", dice nuestro acusador. Permítasenos, a nuestro turno, que también escribamos parte de esa historia,

pues conocemos igualmente algunos detalles inéditos, y otros que, aun cuando sí fueron publicados en la época en que tuvieron lugar los acontecimientos a que se refiere el doctor López, es probable que parte del público los haya olvidado, o no los conozca.

En 1890 celebró el Gobierno Departamental un contrato con los extranjeros señores O'Brian y Wright para la construcción de un Ferrocarril en el río Porce hasta sus nacimientos en el Municipio de Caldas, pudiendo los concesionarios prolongar la vía férrea hasta la frontera del entonces Departamento del Cauca. La concesión era a perpetuidad (aunque el Departamento podía comprar la Empresa por avalúo de peritos, pasados 50 años), y las tarifas, el doble del máximo fijado después al Ferrocarril de Amagá. Tal contrato fue aprobado por la Asamblea Departamental de entonces.

Aunque ese contrato no se llevó a efecto, es lo cierto que no recordamos que entonces hubiera voces discordantes que lo atacaran como inconveniente para Antioquia, ni como rémora para el progreso del Departamento, y mucho menos que su celebración fuera considerada como "una infamia".

A fines de 1906 los señores don Manuel J. Soto y doctor Eduardo Zuleta, si la memoria no nos engaña, citaron a una reunión a la cual asistieron banqueros, hacendados, industriales y lo más granado del comercio de Medellín, de este comercio que goza de fama mundial por su honorabilidad, y a quien, pese a quien

pesare, Antioquia debe lo que es. El objeto de esa reunión fue iniciar la formación de una Compañía anónima para solicitar del Gobierno la concesión para construir un ferrocarril entre Medellín y el río Cauca, como un negocio, a la vez que lucrativo para los empresarios, benéfico para el Departamento, como lo es todo aquello que tiende al abaratamiento de los fletes.

Allí mismo se suscribió un gran número de acciones y se nombró una Comisión, compuesta de los señores Manuel J. Soto, Enrique Echavarría, Alejandro Angel, Luis A. Isaza y Camilo C. Restrepo, para que redactara la solicitud y la póliza de contrato correspondiente, documentos que fueron remitidos con el señor Luis A. Isaza, de viaje entonces para Bogotá, para que personalmente los presentara en el Ministerio de Obras Públicas.

Así renació el Ferrocarril de Amagá; y decimos que renació, porque ya en años anteriores los señores Ospina Hermanos habían intentado la construcción de esa obra, la cual no pudieron llevar a cabo por causas que no conocemos.

Durante meses y meses permaneció esa solicitud en el Ministerio, sin que se dictara Resolución alguna en pro o en contra.

Más tarde, a principios de 1907, quisieron los interesados definir el asunto y aprovecharon un viaje del señor Alejandro Angel a Bogotá, comisionándolo para que agitara el negocio y obtuviera una resolución en un sentido o en otro. Algún tiempo después telegrafió dicho señor que el Gobierno estaba listo a otorgar la

que no somos literatos ni de ello hay necesidad; no a lo segundo, porque, según lo hemos manifestado en la carta al doctor López, los insultos son ajenos a una discusión de esta naturaleza y nada prueban, y porque, por educación, no acostumbramos el empleo de armas de esa clase. En consecuencia, nos limitaremos a escribir una sencilla relación de hechos, y dejaremos al público desapasionado e imparcial que nos juzgue.

En el primero de los artículos que contestamos hace el doctor López un "distingo" bastante sutil: una cosa es la Empresa y otra la Cia. del F. C. de Amagá.

Dice:

"No seré yo quien confunda los conceptos de Empresa y de Compañía. Alabemos todos los nobles y en veces heroicos esfuerzos de la Empresa, que dieron el hermoso resultado de darnos un fácil transporte y han puesto en juego y creado ingentes riquezas en el propio riñón del Departamento; y más si se considera que la acción oficial que algunos preferimos habría sido lenta y tardía en llegar a este resultado. Conserve el público toda su admiración por los valientes luchadores que mostraron en su esfuerzo ser hijos legítimos de Antioquia; pero permítaseme..." atacar y denigrar a la Compañía poseedora de esa Empresa. Francamente, no apreciamos el "distingo" del doctor López; los "nobles y en veces heroicos esfuerzos de la Empresa" fueron hechos por la Compañía del Ferrocarril de Amagá; "los valientes luchadores que mostraron en su esfuerzo ser hijos legítimos de

Antioquia" son los mismos accionistas que hoy merecen al doctor López los calificativos más despectivos.

Se alega que el F. C. de Amagá es una rémora para el desarrollo industrial de Antioquia.

En todos los países en donde las empresas ferroviarias no están nacionalizadas, o en donde sólo algunas líneas pertenecen al Gobierno, el servicio de transportes sobre varias vías se hace mediante convenciones celebradas entre las distintas Compañías, o entre éstas y el Gobierno, para el transporte mutuo, sin que hasta ahora se haya dicho que el hecho, de no pertenecer todas las empresas ferroviarias al Gobierno, haya sido causa de la paralización industrial de un país. Por el contrario, es un hecho indiscutible que el capital particular, en forma de Compañías anónimas, es uno de los elementos de mayor importancia para el progreso nacional. Los Estados Unidos, que tienen más de la mitad de los ferrocarriles del mundo, y la República Argentina, que es la que en América sigue en importancia en este punto a Estados Unidos, lo están demostrando de manera incontrovertible. No hay, pues, razón alguna para creer que entre las empresas de Antioquia y la Compañía del F. C. de Amagá no sea posible un arreglo equitativo para el mutuo servicio de transportes.

"Y puesto que hicimos historia, escribamos esa historia, que aún permanece inédita", dice nuestro acusador. Permítasenos, a nuestro turno, que también escribamos parte de esa historia,

pues conocemos igualmente algunos detalles inéditos, y otros que, aun cuando sí fueron publicados en la época en que tuvieron lugar los acontecimientos a que se refiere el doctor López, es probable que parte del público los haya olvidado, o no los conozca.

En 1890 celebró el Gobierno Departamental un contrato con los extranjeros señores O'Brian y Wright para la construcción de un Ferrocarril en el río Porce hasta sus nacimientos en el Municipio de Caldas, pudiendo los concesionarios prolongar la vía férrea hasta la frontera del entonces Departamento del Cauca. La concesión era a perpetuidad (aunque el Departamento podía comprar la Empresa por avalúo de peritos, pasados 50 años), y las tarifas, el doble del máximo fijado después al Ferrocarril de Amagá. Tal contrato fue aprobado por la Asamblea Departamental de entonces.

Aunque ese contrato no se llevó a efecto, es lo cierto que no recordamos que entonces hubiera voces discordantes que lo atacaran como inconveniente para Antioquia, ni como rémora para el progreso del Departamento, y mucho menos que su celebración fuera considerada como "una infamia".

A fines de 1906 los señores don Manuel J. Soto y doctor Eduardo Zuleta, si la memoria no nos engaña, citaron a una reunión a la cual asistieron banqueros, hacendados, industriales y lo más granado del comercio de Medellín, de este comercio que goza de fama mundial por su honorabilidad, y a quien, pese a quien

pesare, Antioquia debe lo que es. El objeto de esa reunión fue iniciar la formación de una Compañía anónima para solicitar del Gobierno la concesión para construir un ferrocarril entre Medellín y el río Cauca, como un negocio, a la vez que lucrativo para los empresarios, benéfico para el Departamento, como lo es todo aquello que tiende al abaratamiento de los fletes.

Allí mismo se suscribió un gran número de acciones y se nombró una Comisión, compuesta de los señores Manuel J. Soto, Enrique Echavarría, Alejandro Angel, Luis A. Isaza y Camilo C. Restrepo, para que redactara la solicitud y la póliza de contrato correspondiente, documentos que fueron remitidos con el señor Luis A. Isaza, de viaje entonces para Bogotá, para que personalmente los presentara en el Ministerio de Obras Públicas.

Así renació el Ferrocarril de Amagá; y decimos que renació, porque ya en años anteriores los señores Ospina Hermanos habían intentado la construcción de esa obra, la cual no pudieron llevar a cabo por causas que no conocemos.

Durante meses y meses permaneció esa solicitud en el Ministerio, sin que se dictara Resolución alguna en pro o en contra.

Más tarde, a principios de 1907, quisieron los interesados definir el asunto y aprovecharon un viaje del señor Alejandro Angel a Bogotá, comisionándolo para que agitara el negocio y obtuviera una resolución en un sentido o en otro. Algún tiempo después telegrafió dicho señor que el Gobierno estaba listo a otorgar la

concesión; y que para el efecto debía suscribirse un capital de un millón de pesos para constituir la Sociedad que más tarde, llegado el caso, debía optar el contrato. Así se hizo, y debe tenerse en cuenta que suscribir en aquellos tiempos un capital de un millón de pesos oro no era tan fácil como hoy, lo cual demuestra la buena acogida que mereció el proyecto.

Entre los primitivos accionistas figura el doctor Alejandro López, quien ahora se cura en salud diciendo que "por candidez" fue uno de los fundadores de la Cia. del F. C. de Amagá, pero que se apresuró a vender sus acciones cuando se dio cuenta

de los manejos indebidos de esa Compañía. El doctor López vendió sus acciones MUCHO TIEMPO ANTES DE QUE OCURRIERAN LOS HECHOS QUE HOY DENUNCIA, bien sea porque le halagara la prima que le ofrecieron por ellas, o porque no tuviera fe en la empresa como negocio.

Queda sentado que el doctor López contribuyó con su dinero y con su nombre a fundar la Compañía que iba a explotar la concesión de Amagá, la misma concesión que hoy acusa de escandalosa, inconstitucional, violatoria de todo derecho, rémora al progreso de Antioquia, etc., etc.

UNIVERSIDAD
EAFIT

Biblioteca
Sala de Patrimonio Documental



Primer cargo

Acusa el doctor López a la Compañía del F. C. de Amagá, de haber obtenido la supresión del párrafo final del Art. 4.º del contrato, es decir, la parte que a continuación señalamos con caracteres más visibles:

“Artículo 4.º Se fijan los siguientes plazos para entregar construída y dada al servicio público toda la vía:

“De Medellín a Caldas, dos años después de que el Ferrocarril de Antioquia llegue al pie de La Quiebra, en la hoya del río Nus: de Caldas a Amagá, dos años después de entregado el trayecto hasta Caldas, y de Amagá al río Cauca, un año después de que el Ferrocarril de Buenaventura haya llegado al río Poblancó. **CADA AÑO SE CONSTRUIRAN VEINTE KILOMETROS DE LINEA CONTINUA, CUANDO MENOS.**”

Quien quiera que lea ese artículo con ánimo desprevenido ha de convenir en que los dos párrafos de que constan son contradictorios. De Medellín a Caldas mide la línea 24 kilómetros, para construir los cuales tenía la Compañía un plazo MINIMO de 2 años (“dos años después de que el Ferrocarril de Antioquia llegue al pie de La Quiebra en la hoya del río Nus”); de Caldas a Amagá hay 13 kilómetros, que debían entregarse terminados en

otros 2 años. Es evidente que hay contradicción entre esta parte del artículo y su final, que imponía obligación de construir 20 kilómetros de línea continua por año, “CUANDO MENOS”.

La Compañía quiso que el Gobierno fijara en oportunidad claramente el alcance de ese artículo y el Consejo de Ministros decidió suprimir la parte final que hemos indicado.

¿Puede deducirse de esto un cargo contra la Compañía?

Usó del derecho de petición que tiene todo ciudadano. Si el Consejo de Ministros obró mal al acceder, como lo cree nuestro acusador, ¿por qué no lo atacó entonces con toda la entereza y el valor civil de que se ufana? Los hechos no pasaron a escondidas: la resolución oficial en cuestión se publicó en el “Diario Oficial” N.º 13.023, de 5 de agosto de 1907, y el doctor López, que debía seguir de cerca nuestros pasos en vista “del sesgo que tomaban las cosas” que lo hizo desprender de sus acciones, debió haber hablado. Entonces era la oportunidad, porque la Compañía no había optado aún el contrato, pero el doctor López calló como un muerto en aquel tiempo.

Nuestro acusador añade que nosotros empleamos “medios ilícitos e indecorosos” para obtener la mencionada supresión, pero no presenta prueba alguna de su

dicho ni puede presentarla—aun la más insignificante—, de suerte que no pasa de ser la suya una insinuación malévola, por decir lo menos. Quien hace un cargo de esa clase está en la obligación de comprobarlo. Es el caso de cumplir la promesa hecha al público al formular sus acusaciones, doctor López: "Antes de irme dejaré un artículo, que no ocupará más de una columna de un diario, con cargos CONCRETOS y COMPROBADOS." Por muy autorizado que se crea nuestro acusador ante el público, su sola palabra no basta en este caso.

Insistimos en que se tenga presente que el contrato firmado con el Gobierno, de que hacía parte la cláusula transcrita al principio, fue un contrato de opción para la Compañía, que vencía el 12 de agosto de 1908. Durante ese período de opción—el 22 de

julio de 1907—decidió el Gobierno la supresión del párrafo en cuestión, contradictorio con la primera parte del artículo. Si así no hubiere ocurrido, la Compañía no habría optado el contrato, tanto porque en la forma primitiva quedaba sujeto a futuras contestaciones, como porque era materialmente imposible pretender que en una vía como en la de Amagá, de construcción difícil como pocas, con nuestra escasez de trabajadores y de recursos, con malas vías de comunicación (recuérdese que para el primer trayecto tuvimos que traer todo el material a lomo de mula), era imposible pretender, decimos, que pudieran construirse 20 kilómetros de ferrocarril en línea continua por año, "cuando menos."

Nada más hay que decir respecto al primer "cargo" del "J'acusse" del doctor López.



Segundo cargo

El segundo cargo del doctor López, I. C., consiste en que la Compañía solicitó del General Reyes la concesión del F. C. del Porce entre Medellín y Barbosa.

Escribamos un poco más de historia.

Al llegar el General Reyes a Puerto Berrio, en viaje para esta ciudad en su jira presidencial de 1908, "ordenó telegráficamente que se reunieran algunos gremios y nombraran representantes que se entendiesen con él para deliberar sobre lo más conveniente a los intereses antioqueños."

Relata a su amaño el doctor López lo que pasó en la reunión preliminar de la "Junta del Comercio y de la Banca", verificada en el local del Banco de Sucre. Cuenta cómo "las distintas personas que pretendían ser dirigentes, y que opinaban con una pasmosa unanimidad que lo que más convenía a los intereses de Antioquia era pedir al Dictador que extendiera el privilegio de la Cia. del F. C. de Amagá hasta Barbosa." Transcribe en seguida, con una memoria asombrosa, palabra por palabra, el discurso que dirigió a la Junta, las protestas de los concurrentes, etc., etc., y agrega: "Pero, como en estas gavillas suele suceder que una sola voz honrada rompe la unanimidad y tuerce el rumbo de los acontecimientos, la autorizada voz de don Luis M.a Botero (padre) terció en mi favor y fui nombra-

do representante del gremio comercial y de los demás gremios en otras Juntas ante el General Reyes." Este mismo caballero, don Luis M.a Botero (padre), es hoy para el doctor López uno de los "murciélagos blancos del marco de la plaza" y esa Junta, compuesta de accionistas del F. C. de Amagá, conocedora de las ideas del mismo doctor López, lo nombró para que la representara ante el General Reyes. Estos fueron los medios indecorosos de que se valió la Compañía para alcanzar dádivas del "Dictador!"

Téngase, pues, muy presente que allí, según propia confesión, fue nombrado el doctor Alejandro López, I. C., representante del Comercio, de la Banca, de la Agricultura y de las Industrias para las demás Juntas ante el General Reyes. En el curso de esta historia veremos cómo desempeñó su cometido el doctor López.

De la **Exposición** del General Reyes a la Junta de Representantes del Comercio, la Agricultura y las Industrias, publicada en los periódicos de aquella época, y luego en folleto, nos permitimos transcribir en seguida algunos párrafos:

"Consecuente con estas ideas, la actual Administración Nacional ha hecho, desde que se inauguró, todo cuanto ha estado a su alcance para mejorar el mal estado en que el público sabe que-

dó este Ferrocarril después de la última guerra de tres años, y ha hecho todo esfuerzo en el sentido de **celebrar un contrato con alguna Compañía** que cuente con capital suficiente para asegurar la terminación de la obra hasta la ciudad de Medellín."

... ..

 "Por estas razones, el Gobierno ha propuesto a la Cia. del Ferrocarril de Amagá que celebre un contrato en la misma forma del que se ha hecho, para la terminación del Ferrocarril del Cauca."

UNIVERSIDAD EAF
 "Segundo—Si la Compañía de Amagá no pudiere o no le conviniera celebrar el contrato de que trata el punto anterior, podría formarse en Medellín, Manizales, Barranquilla y otras ciudades, una Compañía que tome el contrato que se propone a la Compañía de Amagá, o si no fuese posible la formación de esta Compañía nacional, **buscar una Compañía extranjera** de gran solidez y respetabilidad, que tome a su cargo dicho contrato, o en iguales o en mejores condiciones para el Departamento y para la Nación."

Lo subrayado es nuestro.

Del "memorial" presentado al General Reyes por Camilo C. Restrepo, extractamos el siguiente párrafo, aun cuando al final de este escrito lo publicaremos íntegro, para cumplir con los deseos del doctor López:

"Con tal fin en mira (la pronta terminación del Ferrocarril de Antioquia), el Gobierno propuso a la Compañía del Ferroca-

rril de Amagá la **celebración de un contrato**, cuyas bases generales constan en la "Exposición" de V. E. a la Junta de Representantes del Comercio, la Agricultura y las Industrias, convocada en esta ciudad para tratar los asuntos referentes al Ferrocarril de Antioquia."

Quienquiera que lea estas transcripciones, tendrá que confesar que no era la Compañía del Ferrocarril de Amagá la que solicitaba ese contrato adicional, sino el Gobierno el que insistía en imponérselo.

De lo expuesto se deduce con entera claridad que el Gobierno estaba resuelto a celebrar ese contrato, para todo el Ferrocarril de Antioquia, con la Cia. del F. C. de Amagá, o con otra Compañía nacional que se formara, o con una Compañía extranjera. Recuérdese además que Mr. Ford tenía una opción para la prolongación del F. C. de Antioquia y que, según fuimos informados, ese contrato lo perseguía también un señor Gieseken.

La primera reunión con el General Reyes, para tratar asuntos referentes al F. C. de Antioquia, tuvo lugar, si nuestra memoria no nos es infiel, en la mañana al día siguiente de su llegada a esta ciudad. En ella expuso el Presidente, verbalmente, más o menos lo mismo que luego, en otra posterior, quizás el día 15, presentó por escrito en forma de "Exposición". A esta primera reunión no asistió el doctor López, a pesar de que "el Presidente lo vio a mañana y tarde en la residencia presidencial"; pero sí asistió el señor don Tulio Ospina, quien, sea dicha la verdad, combatió

con leal franqueza las ideas del General Reyes, de contratar con la Cia. del F. C. de Amagá o con cualquiera otra entidad, la prolongación y terminación del de Antioquia. (Es de advertir que don Tulio era accionista del F. C. de Amagá, y así lo hizo constar tanto en ésta como en la segunda reunión). Al efecto leyó una carta del General Pedro Nel Ospina, en que éste informaba que fuertes capitalistas de Londres ofrecían por su conducto, y gracias a sus gestiones, un empréstito suficiente para terminar la obra. En esta reunión no se llegó a resultado alguno, otro que el de conocer las ideas del Gobierno Nacional con respecto al F. C. de Antioquia, la primordial de las cuales era hacer que la Cia. de Amagá tomara el proyectado contrato adicional.

Luégo tuvo lugar un incidente que no conoció el público.

Ese mismo día, o el siguiente, en el medio día, se reunió en el despacho del señor Gobernador un grupo de 10 o 12 caballeros, entre ellos el que esto escribe, quienes manifestaron al señor Gobernador, lo siguiente:

1.º Que según se colegía, el Gobierno Nacional estaba resuelto a contratar con la Cia. del F. de Amagá, o con otra entidad nacional o extranjera, la prolongación del F. C. de Antioquia;

2.º Que si el Gobierno insistía en ceder el contrato a alguna Compañía, ellos, los allí presentes, con el fin de conservarle al Departamento su Ferrocarril tomarían, tanto en nombre de la Cia. del F. C. de Amagá como en el de cada uno particularmen-

te, todas o el mayor número posible de acciones;

3.º Que al retirarse del Gobierno el General Reyes todas esas acciones serían traspasadas al Departamento;

4.º Que querían dejar constancia, ante el señor Gobernador, de esa determinación, y

5.º Que sobre este asunto se debía guardar absoluta reserva por razones obvias.

Ya nos imaginamos que lo primero que va a decir nuestro contendor, es que ese grupo estaba compuesto de accionistas de la Cia. del F. C. de Amagá. Pues bien, allí había accionistas y no accionistas, y, en todo caso, el hecho de ser accionistas no implicaba que más tarde, llegado el caso, no cumplieran la palabra empeñada. Y sea esta la ocasión de descolgarle al distinguido hombre público, doctor Dionisio Arango, el **sambenito** con que ha cargado desde 1908, de que no ayudó a defender el F. C. de Antioquia. Nos consta que sí hizo cuanto le fue posible por que no se llevara a término negociación alguna referente al citado Ferrocarril, así como es notorio el apoyo decidido que le mereció la Empresa de Antioquia durante todas sus administraciones.

Pero si, procediendo como queda dicho, se evitaba que el Ferrocarril pasara definitivamente a manos de una Compañía nacional, quedaba aún el peligro de que el contrato fuera celebrado con una extranjera.

Es un hecho bien conocido que, con raras excepciones, los contratistas extranjeros no han gustado de contratar obras, especialmente ferrocarriles, en que ellos

tengan que principiar por el principio. Les ha gustado más contratar la **prolongación o terminación** de aquellas ya un tanto avanzadas en su construcción. Pruebas de esto, son el contrato Brown, el de Punchard, el de Cherry, y, puede decirse, todos los demás celebrados con extranjeros. De ahí el que nos haya venido a la mente la idea de tratar de obtener la separación, en la discusión del contrato que proponía el Gobierno, entre lo ya **construído y lo por construir**, puesto que, descartado lo primero, ya el halago era menor para una compañía extranjera. La ocasión se nos presentó más pronto de lo que esperábamos.

La Cia. de Tejidos de Medellín ofreció al General Reyes, en Bello, un almuerzo, al cual fueron invitadas varias personas, entre ellas el que esto escribe. La Cia. del F. C. de Amagá nada tuvo que ver ni qué hacer con ese almuerzo, y, sin embargo, el doctor López vuelve con sus insultos contra esta entidad.

Para el viaje a Bello fuimos invitados a ocupar asiento en el coche presidencial y, como era natural, dados los antecedentes y lo discutido el día anterior, la conversación versó sobre los Ferrocarriles de Antioquia y de Amagá.

Durante el viaje expusimos al General Reyes lo que, por orden suya, canfirmámos luego por escrito en el "memorial", a que se refiere el doctor López I. C., "memorial" que fue leído ante la "Junta del Comercio, la Agricultura y las Industrias", en la reunión que, si mal no recordamos, tuvo lugar en la residencia pre-

sidencial, al día siguiente. Debemos dejar constancia de que los accionistas de la C.a del F. C. de Amagá no conocieron este "memorial" hasta el momento en que fue leído ante el Presidente y la Junta, pues apenas expresámos en él nuestras ideas personales.

De lo que tuvo lugar en esa segunda reunión no debe tener muy buenos recuerdos el doctor López, I. C., pues no de otra manera se explica cómo es posible que, después de su actuación en ella, se ha atrevido a lanzar los cargos e insultos que ha lanzado contra la Cia. del F. C. de Amagá.

Recordemos que el doctor López, I. C., asistió a tal reunión, en su carácter de "Representante del Comercio, de la Banca, de la Agricultura y de las Industrias", para que fue nombrado en la reunión preliminar, por aquellos entre los cuales había únicamente "una sola voz honrada", según él mismo ha dicho.

En esa segunda reunión actuó como Secretario el doctor Tulio Ospina, quien en el curso de la discusión defendió nuevamente su tesis de que el Ferrocarril debía quedar del Departamento. Cedamos la palabra al doctor Ospina, quien, en un reportaje publicado en un periódico local de aquella época, da cuenta de lo ocurrido:

"Repórter.—Tomaron la palabra en las discusiones algunos otros miembros de la Junta; o tuvo usted algún apoyo en las proposiciones que sostuvo?"

"Señor Ospina—Absolutamente ninguno. Si tomaron la palabra, que yo recuerde, don Camilo Restrepo, para leer y sostener un in-

interesante estudio sobre el Ferrocarril del bajo Porce, que la Junta recomendó a la consideración del señor Presidente, por medio de una proposición presentada por el señor López y por mí; y el mismo señor López, primero, para manifestar al señor Presidente que el salvamento de su voto no debía atribuirse a oposición, pues que ha sido uno de los más asiduos sostenedores de su política, y que sólo se fundaba en que hace más de doce años que sostiene ideas contrarias a las conclusiones del informe, y considera que esas mismas ideas predominaban en la reunión de comerciantes que lo nombró para formar parte de la Junta; y después, cuando se discutía el punto que he marcado con el ordinal 4.º, para pedir que se considerara de preferencia el informe del doctor C. Restrepo”.

El punto marcado con el ordinal 4.º a que se refiere el señor Ospina, dice así:

“4.º—Que por cualquiera de los tres medios expresados en tal exposición (la del señor Presidente), sería satisfactoria la terminación del Ferrocarril.”

El subrayado y los paréntesis en los párrafos que preceden, son nuestros.

“No son diatribas, no son difamaciones, nó; son defensas de la Patria.” “Es que—agrega—lo que esta Compañía ha cometido es una infamia que no tiene perdón. Con bajas intrigas, con sutuosas comidas cultivó al dictador Reyes para arrancarle a Antioquia su Ferrocarril hasta Barbosa.” “Oh! los murciélagos blancos, o mejor, las murciélagas blancas, yo me río de vosotros,

porque no sois más que hembras infelices!” (Palabras del doctor López en la Asamblea Departamental, EL ESPECTADOR—junio 11 de 1920.)

Esos mismos fueron los que lo nombraron representante del Comercio, de la Banca, de la Agricultura y de las Industrias, y de quienes dijo al General Reyes “que esas mismas ideas (las del doctor López), predominaban en la reunión de comerciantes que lo nombró para formar parte de la Junta!”

En la noche del 13 de mayo, tuvo lugar un “espléndido banquete”, al que no asistimos, y en el que el doctor López le dirigió al General Reyes el discurso que dice no fue publicado, pero que, según confesión propia, mostró previamente al señor Presidente allí le entregó al General Reyes el tejo de plata en nombre de la Sociedad de Zancudo, de la cual era Director.

Esa fue la actitud del doctor López en aquel entonces, que está muy reciente, que tiene muchos testigos y que consta en los periódicos de la época, para que él pretenda ahora disfrazarla.

Volviendo al segundo cargo del doctor López, admitiendo, en gracia de discusión, que los hechos no hubieran ocurrido como los hemos relatado con comprobantes, sino como nuestro acusador los cuenta sin prueba alguna, preguntamos: ¿Podría deducirse cargo alguno de que la Compañía del Ferrocarril de Amagá hubiera solicitado la concesión del Porce, de Medellín al pie de La Quebra? Cuando más demostraría esto que la Compañía no era tan poderosa, tan in-

trigante, como lo dice el doctor López, puesto que la concesión no se le otorgó.

Dice el doctor López: "Para 1908 la Compañía del F. C. de Amagá, que había contratado un Ferrocarril sin previo estudio del terreno, halló desequilibrado el negocio...."

Tan mal estudiados tenía la Compañía el terreno y el negocio, que ahora, después de un trabajo largo y concienzudo, las Comisiones oficiales de Ingenieros han llegado al mismo resultado: la única vía para comunicar a Medellín con el Cauca, es la escogida por el F. C. de Amagá.

No se olvide, tampoco, que en 1908 tenía la Compañía la opción para aceptar o nó la concesión de Amagá y que, si sin la línea del Porce era tan mal negocio, muy bien pudo renunciar a la concesión, que no aceptó en

firme sino algún tiempo después.

Del segundo cargo del doctor López no queda en pie sino su dicho de que la Compañía usó de medios **indebidos e indecorosos** para obtener la concesión del Porce. A demostrarlo, doctor López.

Hablando de la invitación del General Reyes a Bello, dice: "**Supongo que en el espléndido almuerzo...**" "**Supongo...!**" ¿Esas son pruebas? "Antes de irme dejaré un artículo que no ocupará más de una columna de un diario, con cargos **concretos y comprobados...**", dijo en la Asamblea.

Haciendo a un lado los insultos, que no descendemos a recoger, ¿qué queda del segundo cargo del "J'acusse" del doctor López? Unicamente su actitud de entonces y de ahora, para que el público las juzgue.



Tercer cargo

El tercer "cargo" del doctor López no es propiamente contra la Compañía, sino contra el Gobierno del doctor Restrepo, y especialmente contra el doctor Araújo, Ministro de Obras Públicas entonces, por haber concedido una prórroga para la entrega del trayecto de vía férrea de Caldas a Amagá.

Historiemos los hechos y veamos si hay razón para atacarnos y mucho menos para acusar al doctor Araújo, cuya labor inteligente, honrada y patriótica en este asunto fue anulada para la República por el odio político y las pasiones mezquinas.

Según la cláusula 4.ª del contrato de concesión, transcrita antes, el Ferrocarril debía ser entregado en Caldas "dos años después de que el Ferrocarril de Antioquia llegue al pie de La Quebra en la hoya del río Nus", y en Amagá, "dos años más tarde".

Ahora bien, ¿cuándo llegó el Ferrocarril de Antioquia al pie de La Quebra? En verdad, el 7 de abril del presente año, cuando se inauguró la Estación de El Limón "al pie de La Quebra, en la hoya del río Nus." Esto no admite discusión: tácitamente se había convenido que el pie de La Quebra era Cisneros, pero, con igual razón podría sostenerse que fuera en Sofía, por ejemplo. Pero, en rigor, en el caso de una controversia judicial, podríamos haber sostenido que en 1914 no habían empezado a correr los plazos para la construcción, estipu-

lados en el contrato. Sin embargo, sabedores del trabajo de zapa que contra la Compañía hacían entonces el Gobierno de Antioquia, la Asamblea Departamental, los Representantes antioqueños en el Congreso y otras personalidades, no quisimos exponer ni remotamente a la Empresa a que el Gobierno tuviera pretexto para decretar administrativamente la caducidad del contrato, y aceptamos también implícitamente que los plazos para la construcción hubieran empezado a correr desde el 3 de febrero de 1910, fecha en que se inauguró la Estación Cisneros.

Con esa base se emprendieron los trabajos, y a pesar del crudo invierno, del transporte casi imposible de los materiales del ferrocarril a lomo de mula desde Cisneros, y de dificultades sin cuento, lográmos entregar en tiempo oportuno el primer trayecto, entre Medellín y Caldas.

Seguimos adelante: debíamos construir los trece kilómetros de Caldas a Amagá—el trayecto más difícil de la línea—en el plazo de dos años que vencían el 3 de febrero de 1914. Tan activamente se llevaron los trabajos, que el 17 de diciembre de 1912 se solicitó del Ministro de Obras Públicas el nombramiento del Ingeniero que debía recibir la mitad del trayecto (6 kilómetros de Caldas a La Lejía), y estaban muy adelantados los trabajos de allí en adelante. El señor Ministro nombró telegráficamente para re-

cibir esa parte de la línea al doctor Juan de la C. Posada. En condiciones normales tenjamos, pues, ampliamente tiempo suficiente para terminar la construcción a Amagá en los plazos del contrato, aun partiendo de la base de que empezaren a correr desde el 3 de febrero de 1910, fecha de la inauguración del F. C. de Antioquia en Cisneros.

Desgraciadamente se había desatado entonces un invierno crudísimo (el mismo que casi destruyó el F. C. de Buenaventura), y empezaron a caer derrumbes en toda la línea, el primero de los cuales, de gran consideración, se efectuó en el kilómetro 25 e impidió la entrega del trayecto de Caldas a La Lejía, que ya iba a hacerse al doctor Juan de la C. Posada, comisionado del Gobierno Nacional.

Fue entonces cuando el doctor Araújo, Ministro de Obras Públicas, vino a Medellín a acompañar al Presidente doctor Restrepo, y pudo apreciar personalmente la magnitud del desastre; en visita de inspección que hizo a la línea el día 13 de enero de 1913. (Desde esos días solicitó el doctor Araújo a la Compañía la reforma del contrato, especialmente en lo relativo a los plazos de la construcción y del privilegio).

A pesar de todo, la Compañía continuó los trabajos de construcción con una energía, con un valor—¿por qué no decirlo?—que el mismo doctor López confiesa cuando se expresa así en la acusación que contestamos: "La Compañía trabajó furiosamente por llegar a tiempo a algún punto del Distrito (Amagá), y en ello empleó uno de sus esfuerzos

más dignos de aplaudirse estrepitosamente y de mostrarse a la admiración de todo el mundo."

Pero esos esfuerzos calificados de "heroicos" por el mismo doctor López, fueron vanos: el invierno crudísimo continuaba y los derrumbes caían a diario, y en abril de 1913 la Compañía comprendió que le iba a ser físicamente imposible terminar el trayecto a Amagá en el plazo estipulado. Fue entonces—el 17 de abril de 1913—cuando, alegando fuerza mayor o caso fortuito, pidió al Ministerio de Obras Públicas que, en cumplimiento del Art. 39 del contrato, le concediera una prórroga para la terminación de esos kilómetros.

Según el doctor López, esa prórroga se pidió a posteriori, cuando el contrato dice que la petición al Ministerio en caso de fuerza mayor o caso fortuito, debe presentarse "dentro de un mes después de haber pasado el acontecimiento." Ignorábamos que pudiera alegarse fuerza mayor o caso fortuito a priori, es decir, antes de ocurrir el suceso que la origina. No fue la fuerza mayor un terremoto, un incendio, un hecho que ocurra en un momento dado: fue un invierno riguroso, inesperado, que duró desde mediados de 1912 y todo el año de 1913, y en este mismo año, en abril, se hizo la solicitud al Ministerio. En esa época ni el Gobierno, ni nuestros más encarnizados enemigos, ni el doctor López, ni los abogados nombrados *ad. hoc*, se atrevieron a decir que la petición de prórroga no hubiera sido hecha de conformidad con el contrato.

El 5 de agosto de 1913 el se-

ñor Ministro de Obras Públicas, después de estudiar detenidamente nuestra solicitud y teniendo constancia personal del derecho que nos asistía, puesto que vio con sus propios ojos los desastres causados por el invierno en la línea férrea, concedió a la Compañía la prórroga solicitada.

Pero vinieron entonces los trabajos de los "defensores de Antioquia", de los enemigos de la Empresa, tendientes a obtener del señor Ministro que derogara el Decreto de prórroga y no la concediera sino en el caso de que la Compañía conviniera en modificar sustancialmente el contrato de concesión.

El doctor Aratijo, que desde enero de 1912 venía trabajando tenazmente en ese sentido, convino en revocar la prórroga ya concedida, o mejor dicho, la aplazó para cuando la Compañía modificara el contrato de acuerdo con el Gobierno.

Si el señor Ministro pudo legalmente revocar la prórroga, es asunto muy discutible. En concepto escrito que tenemos al respecto, los notables juristas doctores Antonio José Cadavid y Santiago Ospina, dijeron al respecto lo siguiente: "Opinamos concedida prórroga por Resolución de 5 de agosto, comunicada a la Compañía, no pudo el Ministro revocarla legalmente, ni oficiosamente, ni a solicitud de terceros, porque un contratante no puede por su sola voluntad revocar lo que ha concedido a otro. No debe olvidarse que el Gobierno, en cuanto parte contratante, está sujeto a las reglas comunes del derecho privado."

Sin embargo de este concepto

tan autorizado, preferimos insistir en que se nos concediera nuevamente la prórroga a que teníamos derecho, más bien que romper con el Gobierno y someternos a las consecuencias de una controversia judicial, larga y costosa.

Empezó entonces una verdadera lucha, más difícil para nosotros que la que sosteníamos con la naturaleza en la construcción del ferrocarril. De una parte, el Departamento casi entero contra nosotros: Gobernador, altos empleados, diputados a la Asamblea. Representantes al Congreso, personalidades notables, trabajando por que no se concediera la prórroga y se declarara caducado el contrato; de otra, nosotros solos con nuestro derecho. Entre tanto, el señor Ministro insistiendo en que no concedería esa prórroga sino a cambio de una modificación en el contrato.

El Gobernador del Departamento (no el Ministro, como lo dice el doctor López) nombró una comisión de un Ingeniero y de un Abogado—doctor Francisco Rodríguez Moya y doctor Antonio José Montoya—que estudiara el derecho que alegaba la Compañía y presentara un informe. A ese informe—naturalmente desfavorable—opuso la Compañía los de los Ingenieros doctores José María Escovar y Francisco de P. Muñoz y los de los Abogados doctores Antonio José Cadavid y Santiago Ospina A., caballeros todos de honorabilidad insospechable—quizá hasta para el doctor López—autoridades técnicas indiscutibles en su profesión y sin vínculos de ninguna clase con la Empresa de Amagá.

Al señor Ministro, en extenso memorial que le dirigió el que esto escribe, el 28 de noviembre de 1913, en defensa de los derechos de la Compañía, se le dijo:

“Ahora: ¿qué relación existe entre el derecho que la Compañía ejercita en armonía con el Art. 39 de la Ley 26 de 1907, que es el contrato, y las reformas que a éste puedan introducirse por voluntad de las partes? Evidentemente ninguna: lo primero es el ejercicio de un derecho, materia de estipulación en el Art. 39 de la Ley 26, cuya solución debe subordinarse únicamente a los preceptos legales y a los hechos consumados, de los cuales nada más es deducible la existencia del caso fortuito que se alega, sin miramiento a consideraciones de otro orden, que son exóticas para decidir sobre ese punto; y lo segundo es cuestión que depende en su integridad del mutuo consentimiento de las partes. La Compañía tiene íntima conciencia de haber ejecutado todo lo humanamente posible para cumplir el contrato en los plazos estipulados, y si se ha puesto en imposibilidad para entregar el trayecto entre Caldas y Amagá dentro del tiempo que se fijó, y ha perdido consecuentemente una prórroga, es porque la realidad de los hechos verificados instituye el caso fortuito que invoca; y a la par la Compañía tiene esa íntima conciencia de lo que son sus deberes y de lo que es su honra, que estima en más, muchísimo más, que las ventajas que acaso le rinda el contrato. La prórroga, pues, se solicita, no por vía de gracioso beneficio, sino como resultado indefectible en el reco-

nocimiento de un derecho que le pertenece por concesión legal y merced a hechos cumplidos que constituyen caso fortuito.”

Y más adelante dijimos:

“Por telégrafo se le dijo al Representante de la Compañía en Bogotá, y que hoy se repite: ¿existe o no derecho a la prórroga?; si lo primero, la ley y la justicia exigen que se otorgue, y si lo segundo, ellas mismas exigen que se niegue, sin que para lo uno ni para lo otro hayan de observarse consideraciones de diferente linaje, y mucho menos las proyectadas reformas al contrato que no es invalidable sino por la voluntad de las partes, por más ventajoso que se suponga para la Compañía, ya que esas ventajas jurídicamente no son alegables porque entonces nada significarían los derechos adquiridos y los contratos apenas valdrían lo que letra muerta.”

Esto probablemente es lo que llama el doctor López “medios indebidos e indecorosos” empleados por la Compañía.

Los doctores Cadavid y Ospina, después de demostrar brillantemente el derecho que asistía a la Compañía para obtener la prórroga, terminan su exposición con estas palabras:

“Hemos alcanzado a colegir cierta predisposición de importantes y prestigiosas personalidades de Antioquia, inspiradas en favor del Departamento, de desconocer la fuerza mayor invocada, con el propósito de introducir, por ese medio de defensa, algunas modificaciones al contrato primitivo, indispensables para poner en armonía los intereses de la colectividad y los de la Empre-

sa, colocados hoy, hasta cierto punto, en situación antagónica. Buscar ventajas, por muy justas que se las considere, en los inconvenientes y dificultades con que ha tropezado una de las partes contratantes, es procedimiento a todas luces inaceptable; pero si veríamos con mucho gusto que el desacuerdo, si es que existe, real o aparentemente, termine por un arreglo satisfactorio sobre la base inconvencible del respeto al derecho adquirido, en beneficio de ambos contratantes y de manera muy especial del Departamento de Antioquia, cuyo estado floreciente actual nos complace y entusiasmo y cuyo engrandecimiento en el porvenir, al par que el de la Patria común, es el mejor y el mayor de nuestros anhelos como hijos de aquella región".

A pesar de todo, el doctor Araújo, celosísimo defensor de los intereses nacionales a su cargo, excediéndose quizá en el cumplimiento de sus deberes, nos impuso la reforma del contrato, como condición para otorgar la prórroga que veníamos solicitando. Y hoy hay quien critique su actuación inteligente y patriótica, su empeño tenaz en obtener modificaciones al contrato ventajosísimas para el país; hay quien sospeche de su honorabilidad insospechable, atribuyendo su proceder de entonces a mezquinos intereses políticos. Hay quien: el doctor López, quien sin embargo lo llama su "distinguido amigo."

Obligada por las circunstancias la Cia. del F. C. de Amagá envió a Bogotá, en abril de 1914, al doctor Jorge Rodríguez a convenir con el Gobierno las modificaciones del contrato.

Acababa de celebrarse el Tratado con los Estados Unidos sobre la cuestión Panamá y para su aprobación se reunió el Congreso Nacional en sesiones extraordinarias. También la Asamblea Departamental de Antioquia, de la cual era miembro dirigente el doctor López, celebraba entonces sus sesiones ordinarias. Contra las influencias del Gobernador de Antioquia, enemigo de la Compañía: contra las de la Asamblea Departamental, dirigida por el doctor López y enemiga de la Compañía, y contra la Cámara de Representantes, guiada en este caso por la diputación antioqueña, también enemiga de la Compañía; contra todas esas influencias tuvo que luchar nuestro comisionado en Bogotá. ¿Qué pretendían tan poderosos enemigos de la Compañía? No era la modificación del contrato, como vamos a demostrarlo, sino la ruina de la Empresa. ¿Por qué motivos? Dios los sabrá.

Desde la primera conferencia con el señor Ministro de Obras Públicas, nuestro comisionado doctor Rodríguez, planteó la cuestión en esta forma: la prórroga del plazo debía ser independiente de la reforma del contrato.

Conceder la primera era una facultad del señor Ministro, según el artículo 39 de la Concesión, y un acto de justicia, como lo tenemos demostrado, mientras que la reforma del Contrato debería someterse a la aprobación del Congreso. Bien sabía el doctor Rodríguez que en el Congreso estaban nuestros más encarnizados enemigos, dirigidos y aleccionados desde Medellín por el doctor López, quienes lo que querían no era la reforma de la concesión sino su

caducidad, y que, si a ellos se sometía la prórroga, la negativa era segura. La prórroga, como habíamos dicho en el párrafo del Memorial transcrito arriba, no se solicitaba como una concesión graciosa, sino como el reconocimiento de un derecho legal. No era el caso de exponernos a perder ese derecho admitiendo la jurisdicción de un Congreso hostil a la Compañía.

Así se lo manifestó al doctor Araújo, y si éste hubiera insistido en que la prórroga hiciera parte de las reformas al contrato, nuestro representante tenía instrucciones precisas de romper las negociaciones con el Gobierno. Y lo habría hecho, y nos hubiéramos sometido a las consecuencias, porque teníamos confianza en nuestro derecho y sabíamos que no era el Ejecutivo Nacional, ni el Gobernador de Antioquia, ni la Asamblea, ni los Representantes antioqueños, ni el doctor López quienes habían de decir la última palabra, sino el Poder Judicial, al cual no temíamos ni tememos.

Convenida esa cuestión preliminar —sine qua non— nuestro representante entró a discutir ampliamente con el señor Ministro Araújo las modificaciones que el Gobierno deseaba que se hicieran al contrato de Amagá. El doctor Araújo desplegó toda su habilidad e inteligencia en la reforma de ese contrato, cedió a la Compañía en algunas de sus peticiones y en cambio obtuvo para el Gobierno grandes ventajas; las mismas que pidió la Asamblea de Antioquia: fijación de términos de construcción y privilegio, rebaja de tarifas, especialmente la del carbón, para el F. C. de Antioquia, y algunas otras

Respecto a los plazos, decía el contrato reformativo en su artículo 5.º, lo siguiente:

“Art. 5.º—Se reforma el artículo 4.º, el cual quedará así: “El contratista debe entregar construída y dada al servicio público toda la vía hasta el río Cauca antes del treinta y uno (31) de diciembre de mil novecientos veintidós (1922). Si en esta fecha faltare por construir un trayecto no mayor de veinte (20) kilómetros, el contratista tendrá derecho a una prórroga de tres (3) años más, y en cambio, se amplía el plazo de opción que tiene el Gobierno según el artículo que sigue, en la forma que en él se especifica.”

Por esta reforma clama y clamaba el doctor López: la Compañía convino en ella, y entonces el mismo doctor López atacó el contrato reformativo y consiguió que sus amigos de la Cámara de Representantes improbaran ese contrato. Este fue el resultado de la política de odio del que hoy se llama defensor de Antioquia y nos ataca y nos insulta.

El contrato reformativo firmado por el doctor Araújo, Ministro de Obras Públicas, y por el doctor Jorge Rodríguez, fue previamente sometido a la Asamblea General de Accionistas y aprobado por ella, por unanimidad. También lo aprobó el Consejo de Ministros, y entonces, sólo entonces, dictó el doctor Araújo el Decreto sobre prórroga del plazo para la terminación del Ferrocarril a Amagá, que de tiempo atrás, y con todo derecho, venía solicitando la Compañía.

El contrato reformativo de la Concesión pasó a la consideración del Congreso, y la Cámara de Representantes lo improbó. Pu-

do más la pasión política de esa Cámara hostil al Gobierno del doctor Restrepo, y el odio de nuestros enemigos a la Compañía, que los altos intereses nacionales, tan patriótica e inteligentemente consultados por el doctor Araújo.

No era, pues, la modificación del Contrato lo que perseguía el doctor López en su tenaz campaña de entonces, sino la caducidad pura y simple de la concesión. Y no se diga que el contrato reformativo fue negado por contener cláusulas inconvenientes para el país. No. El Congreso no se tomó la molestia de estudiarlo, no insinuó siquiera, ni aun privadamente, modificación alguna: lo negó de plano.

Veamos cómo pasaron las cosas en el Congreso.

Al regresar el doctor Rodríguez de Bogotá, le pedimos un informe de lo ocurrido, pues no nos explicábamos la actitud de la Cámara, y él nos lo dió en forma de reportaje. No quisimos publicarlo entonces, porque lo creímos innecesario, pero lo guardábamos entre nuestros papeles, y ahora es la oportunidad de darlo a conocer, porque da mucha luz en el asunto y es bueno que el público lo conozca, para deslindar responsabilidades. Fue escrito en junio de 1914 y dice así textualmente:

"P. ¿Puede usted darnos algunos informes sobre el resultado de sus labores en Bogotá con respecto al contrato del F. C. de Amagá.

R. Con el mayor gusto: estoy a sus órdenes. La información de la Prensa de la Capital es muy deficiente y en general inexacta en el particular y celebro que se me brinde la oportunidad de infor-

mar exactamente sobre lo ocurrido.

P. ¿En qué forma se discutió el contrato en referencia?

R. Ese contrato fue el resultado de una larga serie de conferencias con el señor Ministro de Obras Públicas, quien venía trabajando con insistencia desde su viaje a Medellín, a principios del año pasado, por obtener algunas modificaciones al contrato primitivo. El doctor Araújo desplegó en esas discusiones su privilegiada inteligencia, el conocimiento de la cuestión en todos sus detalles y su celo en el cumplimiento de sus deberes oficiales, obrando siempre en los límites de la más estricta corrección y con levantado espíritu de justicia. Por una parte, hice cuanto me fue posible en favor de los intereses de la Compañía del F. C. de Amagá, que representaba, pero debo confesar que salí vencido, pues las concesiones y ventajas que obtuvo el Gobierno fueron muy superiores a las que la Compañía me había autorizado a conceder. Por cierto que para hacer ceder a mis poderdantes tuve una lucha tenaz, y a mi regreso me he convencido de que sólo accedieron por atender al señor Ministro y por deferencia personal a mí.

P. ¿Puede usted decirnos a grandes rasgos cuáles eran las ventajas obtenidas por la Nación en el nuevo contrato?

R. 1.º—Fijar el plazo para terminar el Ferrocarril y la fecha inicial—31 de diciembre de 1922—desde la cual empezaría a contarse el privilegio de usufructo. En el contrato actual la terminación de la obra y el principio del privilegio empiezan a contarse un año

después de que el Ferrocarril del Pacífico llegue al río Poblano;

2.º—La Compañía prescindía de los últimos 24 años de privilegio, es decir, reducía a 75 años los 99 que tiene según el contrato primitivo;

3.º—Se rebajaba en un 30% más o menos, el máximo de la tarifa de fletes que la Compañía tiene derecho a cobrar;

4.º—Se le daban al Gobierno dos opciones para comprar el Ferrocarril, que no existen en el contrato primitivo. Si la Nación no las aprovechaba podía hacerlo el Departamento de Antioquia; y

5.º—Se sentaron las bases para un contrato con el F. C. de Antioquia, mediante el cual éste obtenía una tarifa de tres centavos oro por tonelada kilómetro para el transporte del carbón de Amagá y el derecho de traerlo con su propio material rodante cuando la Empresa de Amagá no pudiera transportárselo oportunamente.

P. ¿Qué concesiones obtenía en cambio la Empresa del F. C. de Amagá?

R. La única realmente importante era un derecho de preferencia, en igualdad de circunstancias, para celebrar contrato de construcción con el Gobierno sobre un ferrocarril desde el punto terminal del de Amagá hasta Cartago, por las márgenes del río Cauca. Las otras eran de importancia muy secundaria, como modificaciones en las condiciones técnicas de construcción, derecho a la subvención por cada kilómetro, en vez de por cada 5 kilómetros; derecho a hipotecar el Ferrocarril sin permiso del Gobierno, etc.

P. ¿El nuevo contrato fue aprobado por el Consejo de Ministros y por la Compañía del F. C. de Amagá?

R. Sí, señor. La Asamblea de Accionistas lo aprobó por unanimidad y también por unanimidad el Consejo de Ministros, del cual hacen parte varios antioqueños.

P. ¿Y por qué hace notar usted que hay en él varios antioqueños?

R. Porque el voto autorizado del señor Presidente de la República y de los señores Ministros de Gobierno y Guerra, doctores Clodomiro Ramírez y José Manuel Arango, muestran que no toda Antioquia comparte la opinión de los Representantes antioqueños al Congreso, quienes se dijeron voceros del Departamento.

P. ¿Qué curso siguió la discusión del contrato en la Cámara de Representantes?

R. Pasó en primer debate sin discusión. El señor Presidente de la Cámara, doctor Antonio José Uribe, nombró para informar a los HH. Representantes Mauro Giraldo, Jesús Gómez González, Gabriel Mejía, Felipe S. Escobar y Eleuterio Serna. No dió con ello muestra de imparcialidad: los tres primeros fueron Diputados a la Asamblea de Antioquia que hizo guerra tenaz al F. C. de Amagá, y el doctor Escobar, según entiendo, es enemigo personal del señor Ministro de Obras Públicas. Al señor Serna no lo conozco: considerando que era el único que no tenía opinión preconcebida en el asunto, le pedí por escrito una cita para tratar sobre el particular y no se dignó contestarme. La Comisión presentó el informe más negro y

desfavorable que pueda figurarse: le faltó serenidad e imparcialidad. Es un informe larguísimo, en el cual copiaron del extenso expediente que tiene el Ministerio de Obras Públicas todo cuanto pudiera perjudicar a la Compañía y ni una línea que la favoreciera; terminaba proponiendo que se improbara el contrato reformatorio y que la Cámara conceptuara que el Gobierno debía declarar caducado el contrato. Estas conclusiones fueron sostenidas por los HH. Representantes Gómez González, Giraldo y Ecobar. El señor Ministro de Obras Públicas defendió el contrato reformatorio con elocuencia y convicción, pero fueron inútiles sus esfuerzos ante la consigna de los Representantes antioqueños, el trabajo de zapa que hicieron en la Cámara y las consideraciones políticas de oposición al Gobierno. El contrato fue negado.

P. ¿Usted tenía interés en que se aprobara?

R. Como representante de la Compañía, nó, pues a ella le conviene más, muchísimo más, el contrato primitivo que con las reformas que se introducían. Personalmente sí deseaba que se aprobara, pues honradamente lo hice con el fin de que surtiera sus efectos.

P. ¿Hizo usted alguna labor para obtener la aprobación del contrato?

R. Con ese objeto me demoré en Bogotá, pero me fue imposible, porque no hay peor sordo que el que no quiere oír. Por conducto del doctor Gabriel Mejía, me ofrecí a la Comisión para darle los datos e informes que pudiera necesitar y para que dis-

cutiéramos el contrato: la Comisión se negó a oírme. Por intermedio de otro amigo, el doctor Enrique Santos, propuse a varios Representantes que tuviéramos una reunión privada para que oyesen los puntos de vista de la Compañía y se ilustraran sobre lo que se discutía: también se negaron a oírme.

P. ¿Es cierto que el contrato fue improbado por unanimidad?

R. Cierto. Los Representantes antioqueños se atuvieron al informe de la Comisión, a la cual era natural suponer patrióticamente inspirada y que habría hecho un estudio completo del contrato. Los no antioqueños era natural que difirieran a la opinión de los interesados, y, preocupados en otros asuntos importantes, no tenían interés en una cuestión puramente local, si así puede calificarse. Algunos sí comprendieron de parte de quién estaba la razón, pero, por no chocar inútilmente contra los Representantes antioqueños, optaron por no asistir a la sesión o se retiraron antes de votar.

P. ¿De suerte que en la votación faltaron varios Representantes?

R. La Cámara la constituyen como 90 Representantes, y en momentos de votar sólo había 36 o 37.

P. ¿Qué impresión sacó usted de la discusión?

R. Muy poco favorable. Realmente no se dieron cuenta de lo que se trataba. Puedo asegurar que los HH. Representantes que atacaron a la Compañía, no conocen el contrato ni la vía, porque de otra manera no sería explicable el cúmulo de absurdos y falseda-

des que dijeron. Quiero atribuirlo a falta de estudio y de conocimiento de la cuestión.

P. Cíteme usted algunos de esos conceptos.

R. Complazco a usted, y que los HH. Representantes excusen la indiscreción:

El H. Gómez González dijo: que el F. C. de Amagá es inútil porque existe una buena carretera; que las traviesas son de sauce y todos los puentes de madera; que el Ferrocarril gasta dos horas para venir de Caldas y no cumple el itinerario;

El H. Giraldo manifestó: que el Ferrocarril produciría \$ 100,000 oro neto mensuales; que garantizaba que el Departamento con sus propios recursos podría terminarlo hasta el Cauca en 3 o 4 años;

El H. Escobar afirmó: que los derrumbes alegados como fuerza mayor se habían verificado en el corte de la Quebra de la Lejía; que el Ferrocarril se hacía con la subvención; que sólo faltan por construir 30 kilómetros; que la obra se ha hecho siguiendo la carretera de Amagá; que no estaba la Compañía en el caso de la del F. C. de Puerto-Wilches, porque, siendo una Compañía nacional, no tenía nación extranjera que la protegiera con sus cañones, etc., etc.!

Esto y mucho más que se me olvida, o que es mejor callar, respecto a la Compañía. En cuanto al contrato, no encontraron ni una sola cláusula favorable a la Nación; argumentaron para demostrar que las modificaciones de que hablé arriba (fijación de plazos, reducción del privilegio, rebaja de tarifas, opciones, etc.),

eran favorables para la Compañía y perjudiciales para el país.

P. ¿Qué resultó de las proposiciones del informe que fueron aprobadas por la Cámara?

R. Que, habiendo sido improbadado el contrato reformativo, queda en todo su vigor el primitivo, que fue aprobado por una ley nacional.

P. ¿En qué se fundaba la Comisión para conceptuar que el contrato había caducado?

R. Decían que el Ferrocarril no se ha construído con las condiciones técnicas estipuladas en el contrato (y ha sido recibido a satisfacción por el Gobierno Nacional); que no se han construído 20 kilómetros por año (cláusula que está suprimida), y que no se ha llegado a Amagá en el plazo señalado (la Empresa tiene prórroga hasta diciembre de 1914).

P. ¿Qué consecuencias tiene el concepto de la Cámara respecto a la caducidad del contrato?

R. Ninguna, porque no es la entidad a quien corresponde declararla.

P. ¿Y suponiendo que el Gobierno declarase administrativamente la caducidad?

R. En ese caso resolvería definitivamente el punto el Poder Judicial. Y ya que estamos en el campo de las suposiciones, admitamos que la Compañía perdiera el pleito. Las consecuencias serían éstas: la Compañía recibiría de contado la suma en oro que ha invertido en la obra, es decir, más de su valor comercial actual; y el Departamento se quedaría sin ese Ferrocarril por largos años, porque no tiene dinero para comprarlo y terminarlo, ni

modo de conseguirlo, y no debemos ser tan cándidos de suponer que el Gobierno Nacional va a dar ese dinero para Antioquia y para una obra de interés local.

P. ¿Qué hay respecto a la prórroga que obtuvo la Compañía para llevar el Ferrocarril a la Estación Amagá? ¿Es cierto, como han informado algunos periódicos, que al ser improbadó el contrato reformatório quedó anulada esa prórroga?

R. No, señor. La prórroga que concedió a la Compañía el señor Ministro, es cosa enteramente independiente del contrato reformatório. Nos fue concedida de acuerdo con el derecho que a ella tenía la Empresa, conforme al contrato, y en eso nada tiene que ver el Congreso.

P. ¿Y no teme la Compañía que el señor Ministro derogue esa prórroga, dada la guerra que hacen los Representantes antioqueños a la Empresa?

R. De ninguna manera, porque el señor Ministro declaró en la Cámara que había otorgado la prórroga por creer honradamente y en conciencia que la Compañía tenía derecho a ella.

P. ¿De suerte que, en resúmdas cuentas, la Compañía queda

con la prórroga definitiva y con el primitivo contrato?

R. Evidentemente.

P. ¿Qué actitud tomó el público y la prensa de Bogotá con relación al contrato?

R. La más indiferente. El público, interesado en las discusiones del Tratado con los Estados Unidos en el Senado, no asistía a la Cámara: apenas si había en las barras los policías y media docena de personas. La Prensa, que no entendía del asunto de Amagá, guardó absoluto silencio durante los debates. Después nos insultaron "La Unidad" y "Gil Blas", como era de esperarse; "La Gaceta Republicana" si vio claro, y puso los puntos sobre las íes, haciendo ver lo inexplicable de la actuación de la Cámara en el asunto.

P. Si las cosas son y pasaron como usted dice, yo no me explico esa actuación. ¿Usted se la explica?

R. Yo tampoco."

Quedan relatados honradamente los hechos que motivan el tercer cargo del doctor López. El lector imparcial juzgará si por ellos tiene razón nuestro adversario para acusarnos y para acusar al doctor Araújo, su distinguido AMIGO".



Cuarto cargo

Funda el doctor López su último cargo a la Compañía en el texto del artículo 15 del contrato, que señala la forma en que la Empresa puede adquirir las fajas de terreno necesarias para la construcción de la vía férrea.

Es una cláusula del contrato aprobado por la Asamblea Nacional y acorde con la legislación sobre expropiaciones vigente en aquella época.

Si la Compañía hubiera aplicado ese artículo en toda su amplitud habría usado de un derecho legalmente adquirido, que nadie podría negarle, y habría economizado una suma considerable de dinero.

Pero veamos cómo ha obrado al respecto, para lo cual nos basta transcribir la siguiente circular pasada a los propietarios de las fincas cruzadas por la línea.

"Muy señor mío:

El artículo 15 del contrato celebrado con el Gobierno Nacional para la construcción del F. C. de Amagá, inserto en la Ley 26 de 1907, publicada en el "Diario Oficial" número 12,963, dice así: 'Artículo 15. De conformidad con el Acto Legislativo número seis, del año de mil novecientos cinco, y los decretos concordantes, el contratista podrá ocupar la zona indispensable de terreno en las propiedades de particulares para la construcción de la vía y sus estaciones. El Gobierno prestará mano

fuerte al contratista para dicha ocupación si los dueños se opusieren a ello, quedando éstos con el derecho de exigir del Gobierno mediante comprobación judicial, la diferencia que pueda haber entre el valor de lo expropiado y el beneficio que la finca afectada reciba con la construcción de la nueva vía. Las sumas que por tal concepto hayan de pagarse a los particulares serán de cargo del Gobierno, pero éste las descontará de la subvención.

"Como la Cia. del F. C. de Amagá tiene el más sincero deseo de que esta obra, que tan grandes beneficios producirá al Departamento de Antioquia, sea simpática a todos sus habitantes y les cause el máximo de bienes con el menor perjuicio posible, ella se ha impuesto como regla invariable de conducta proceder amigablemente con todos los propietarios cuyas fincas deban ser cruzadas por la línea, y no hará uso de la facultad que le concede el Art. 15. citado arriba, sino en casos extremos, cuando se hayan agotado, sin resultado favorable, todos los medios conciliatorios. La Compañía confía en que sus intereses y los de los propietarios serán armónicos y que la faja que aquella tenga que tomar de los terrenos de éstos, será pagada en virtud de contratos celebrados libremente entre las dos partes interesadas, teniendo por norma únicamente la justicia.

“Contando la Compañía con que usted estará animado de los mismos sentimientos, razonables y justicieros, lo invita a aceptar los arreglos amigables que le propone, para la adquisición de la faja necesaria en la propiedad de usted, en los mismos términos en que lo han aceptado muchos otros propietarios, es decir, por avalúo verificado por dos personas inteligentes e imparciales nombradas de común acuerdo por las dos partes interesadas.

“Esperando ser favorecidos con una pronta respuesta satisfactoria, nos suscribimos de usted, atentos y seguros servidores,

Compañía del Ferrocarril de Amagá.

El Gerente, CAMILO C. RESTREPO.”

De suerte que, en lugar de atropellar a los propietarios, como lo dice el doctor López, en vez de someterlos a largas y costosas reclamaciones ante el Gobierno Nacional, les ha propuesto siempre arreglo amistoso por medio de avalúos de peritos nombrados por las dos partes. Con la circunstancia, digna de notarse, de que ese avalúo se hace sin tener en cuenta “el beneficio que la finca afectada reciba con la construcción de la nueva vía”, de manera que la Compañía viene a pagar al propietario una suma muy superior a la que estaba obligada según el contrato.

En esta forma se ha arreglado el valor de las fajas con más de trescientos (300) propietarios entre Medellín y Angelópolis, casi siempre a contentamiento de ellos, que han sabido apreciar la justicia y la equidad del proce-

der de la Compañía en este particular. Ciertamente que en unos pocos casos esos arreglos han sido largos y difíciles, no por culpa de la Compañía que siempre ha estado lista a cumplir la oferta hecha a los propietarios en la circular transcrita arriba, sino por culpa de esos propietarios, que han tenido ambiciones desmedidas, exigencias inaceptables o que por su carácter personal no se han prestado a una negociación equitativa.

Hoy mismo hay aún sin pagar unas pocas fajas pequeñas; una de ellas porque el propietario, después de comprometido con su firma, se ha negado a aceptar el avalúo hecho por los peritos nombrados por las partes, y otras porque están en terrenos que pertenecen a mortuorias no terminadas todavía.

Pregúntese al 99% de los propietarios, si el proceder de la Compañía no se ha ajustado siempre a las reglas de la más absoluta equidad y corrección, y dedúzcase de su respuesta si el doctor López obra con justicia al formularnos el cargo de que nos ocupamos.

Antes de terminar es de justicia dejar constancia de la importante colaboración que ha prestado a la Compañía su Abogado en esta ciudad, el doctor Alfonso Calle, cuyo nombre no hemos mencionado antes, y quien ha sido un cooperador inteligente en la defensa de los derechos de la Empresa en sus relaciones con el Gobierno y con los particulares.

Hemos contestado los “cargos” con que el doctor López creyó fulminar a la Compañía del F.

C. de Amagá, y que, analizados serenamente, con criterio imparcial limpio de prejuicios, o no resultan contra la Empresa o están en absoluto desnudos de las pruebas prometidas por el acusador.

En un principio, al imponernos de los artículos del doctor López, pensamos en guardar silencio respecto a acusaciones tan infundadas como gratuitamente agresivas. Resolvimos, sin embargo, escribir la defensa anterior, porque nos consideramos obligados a ello para con el público, desde el momento en que por la Prensa pedimos al doctor López que se sirviera concretar y comprobar los cargos tan estrepitosamente lanzados en la Asamblea Departamental, para nosotros salir por el buen nombre de la Compañía que representamos.

Por otra parte, desde hace años viene haciéndose a la Empresa una campaña sorda de murmuraciones y de calumnias, un trabajo de zapa insidioso y rastro, que no habíamos podido contrarrestar porque carecía de editor responsable y no se había exteriorizado francamente. Por ese motivo hemos querido aprovechar la oportunidad que nos brindó el doctor López para mostrar al público el proceder correcto de la Compañía en todo aquello que ha sido motivo de acusaciones bien o mal intencionadas. También en esta vez "se les fué el tiro por la culata" a los enemigos de la Compañía, co-

mo en otras ocasiones, especialmente cuando el contrato Araújo, de que hablamos arriba.

Sólo sentimos que el doctor López, según dice, haya dejado en su arsenal otros cargos contra la Compañía, pues queremos poner punto final a esta cuestión, toda vez que nuestras ocupaciones y nuestro carácter no nos permiten continuar largas y enojosas polémicas, y mucho menos nos habremos de ocupar de los cargos e insultos del doctor López si como en esta vez, no son sino un "exabrupto que no se compadece ni con su inteligencia ni con su posición científica", según la frase del doctor Carlos E. Restrepo.

Porque hay que confesar que las terribles acusaciones que el público esperaba del doctor López resultaron "el parto de los montes." Quizá creyó nuestro adversario que daba mérito a su diatriba encabezándola con el título de Zolá, "J'acússe", y terminándola con la parodia de la célebre frase del Libertador. Pero en todo lo demás nos atrevemos a pensar—y no se ofenda el doctor López—que en esta vez no estuvo a la altura de esos dos grandes hombres.

Medellín, julio 1.º de 1920.

CAMILO C. RESTREPO

Gerente de la Compañía del Ferrocarril de Amagá.

Final

"Si tomaron la palabra, que yo recuerde, don Camilo Restrepo, para leer y sostener un interesante estudio sobre el Ferrocarril del bajo Porce, que la Junta recomendó a la consideración del señor Presidente, por medio de una proposición presentada por el señor López y por mí; y el mismo señor López, para pedir que se considerara de preferencia el informe del doctor C. Restrepo."

(Reportaje de don Tulio Ospina).

Para complacer al doctor López, I. C., y como final de esta defensa, publicamos en seguida el "memorial", como lo titula nuestro contendor, que dirigimos al General Reyes en 1908; y repetimos: fue dirigido en nuestro carácter particular y sin que los accionistas de la Cia. del Ferrocarril de Amagá, tuvieran previo conocimiento de su contenido. No rehuimos responsabilidades.

Dice así:

Medellín, 14 de mayo de 1908.

Excelentísimo señor General Reyes.

E. L. C.

Excelentísimo señor:

Habiendo expresado V. E. el deseo de que quede constancia escrita de mis ideas y opiniones respecto al importante asunto de la pronta ter-

minación de una vía férrea que ponga en comunicación a esta ciudad con el Exterior, ideas y opiniones que tuve el honor de comunicar verbal y someramente durante vuestra visita a Bello, paso a hacerlo con la timidez natural de quien, como yo, se dirige por primera vez a la más alta autoridad de la República.

Renuevo a V. E. los más sinceros agradecimientos por la benevolencia con que habéis acogido mis pobres ideas, en pro del adelanto material de esta patria querida, cuyo progreso y redención industrial son el objeto de vuestros constantes deseos.

Habiéndose celebrado un contrato entre el Gobierno Nacional y la Compañía del F. C. de Amagá para la construcción de una vía férrea entre esta ciudad y un punto en el río Cauca situado entre las desembocaduras del río Poblano y la quebrada de Amagá, y convencido el Gobierno de que las aspiraciones de esa Compañía no eran el obtener alguna utilidad inmediata con el traspaso o venta de esa concesión, sino la pronta realización de la obra, ya sea con sus propios recursos, ya por medio de un empréstito, ha creído el Gobierno que esa Compañía podría servir de núcleo para la formación de otra más extensa, que acometiera la pronta terminación del F. C. de Antioquia.

Con tal fin en mira, el Gobierno propuso a la Compañía del F. C. de Amagá la celebración de un contrato cuyas bases generales constan en la Exposición de V. E. a la Junta de

representantes del Comercio, la Agricultura y las Industrias, convocada en esta ciudad para tratar los asuntos referentes al F. C. de Antioquia.

Firmemente resuelta la Compañía del de Amagá a cumplir religiosamente los compromisos contraídos por ella, y después de consultar la opinión de los más acaudalados capitalistas de Antioquia, creyó prudente hacer al Gobierno una contrapropuesta, consistente en que la nueva Compañía se hiciera cargo únicamente de la construcción del trayecto entre Medellín y el pie de La Quiebra, lado del Porce, y que, una vez terminada esa parte, la nueva Empresa uniría sus esfuerzos a los del Departamento para trasmontar la Quiebra.

Pero el vehemente deseo de V. E. de llevar a cabo la obra redentora en el menor tiempo posible, ha hecho que vuestro Gobierno insista en que se contrate la obra íntegra, y la Compañía de Amagá, por deferencia, y con el ferviente deseo de coadyuvar a vuestra magna empresa, se decidió a entrar en la negociación, aun menoscabando sus propios intereses. Esta negociación se ha estado ventilando en Bogotá, entre el señor Ministro de Obras Públicas y el Representante de la Compañía, sin que hasta hoy se haya llegado a un acuerdo.

He dicho que la Compañía menoscababa sus intereses al aceptar que éntre en la negociación la parte construída del F. C. de Antioquia, y me fundo para ello en las siguientes consideraciones:

Es un hecho innegable que la tarifa que hoy rige en ese Ferrocarril es una tarifa prohibitiva, que es como una inmensa barrera opuesta al

desarrollo de la industria agrícola del Departamento, sobre todo a la cafetera. Si el Ferrocarril pasa a manos de una Compañía particular, ésta, para obtener el apoyo y simpatías del público, tendrá que bajar inmediatamente esa tarifa al 50%. Hoy el Ferrocarril produce mensualmente unos veinte mil pesos oro y se gasta en su sostenimiento la mitad de esa suma. Si, pues, se rebaja la tarifa un 50%, la empresa producirá únicamente con qué sostenerse, y, entonces, la Compañía contratista tendrá que explotarla gratuitamente, sin obtener beneficio alguno por su trabajo.

Además, una vía férrea en la cual, debido a sus frecuentes y fuertes pendientes de 4 y 5 por ciento, y a sus aún más frecuentes y estrechísimas curvas, hay que reponer el material rodante cada tres o cuatro años, y en la cual una locomotora que, en un trayecto recto a nivel, puede arrastrar un peso de casi mil toneladas, sólo arrastra aquí uno de treinta toneladas, tal vía férrea, digo, no es una empresa que, con una tarifa racional, la pueda explotar una Compañía particular sin el riesgo de irse a pique. Esa Empresa tiene que quedar en manos de un Gobierno que la explote gratuitamente.

Por otra parte, Excmo. Señor, os he manifestado el mayor de todos los inconvenientes para que la Compañía que se organice tome la parte construída del Ferrocarril de Antioquia.

La vida y el éxito de una Compañía anónima depende, muy especialmente entre nosotros, de las simpatías y del apoyo del público. Hoy me ha cabido la honra de manifestaros con lealtad y franqueza, que si la Compañía que se forma para llevar

a cabo el Ferrocarril de Antioquia, pretende que entre en el contrato la parte ya construída del Ferrocarril, esa Compañía 'está irremisiblemente perdida, porque lleva en contra de ella, desde antes de existir, las antipatías y la unánime opinión adversa del público, quien considera que cada antioqueño tiene en ese pedacito de Ferrocarril algo que es suyo. No olvidaré jamás las sencillas pero hermosísimas palabras con que me habéis contestado, palabras que honran al hombre y enaltecen al Magistrado: "pues, señor, si esa es la opinión unánime del público, esa opinión hay que respetarla", me habéis dicho.

Animado por V. E. os expuse entonces mi proyecto, que es el siguiente delineado a grandes rasgos:

1.º Organizar una Compañía Nacional anónima, tan extensa como sea posible, cuyas acciones serán lanzadas a los principales mercados de la República. Esta Compañía la denominaré, por ahora, del "Ferrocarril del Porce";

2.º La Compañía del Ferrocarril de Amagá, si se quiere, puede servir de núcleo para la formación de la del Porce, y puede quizá obligarse a tomar las acciones que el público dentro de un lapso de tiempo razonable, no suscriba;

3.º El capital de la Compañía del Porce será de \$... pagadero por cuartas partes: la primera al suscribir las acciones y el resto por trimestres vencidos, de tal manera que en el curso de nueve meses debe estar pagado íntegramente el capital;

4.º El objeto de la Compañía será el de la celebración de un contrato con el Gobierno Nacional, para la construcción, en la misma forma que el celebrado para la construcción del Ferrocarril del Pacífico, de un Fe-

rocarril entre la ciudad de Medellín y el pié de La Quebra de Santo Domingo, lado del Porce, el cual debe quedar construído, si fuere posible, para julio de 1910;

5.º Una vez el Ferrocarril del Porce en Medellín, la Compañía del Ferrocarril de Amagá, a la cual se le habrán prorrogado sus plazos hasta esa época, procederá inmediatamente a cumplir su contrato, para de esta manera obtener el combustible, indispensable para la económica explotación de ambas empresas;

6.º La Compañía del Ferrocarril del Porce se reserva el derecho de prolongar la vía río Porce abajo hasta encontrar un punto en el río Nechí a donde puedan subir con facilidad los vapores que hoy navegan el río Cauca, pero no estará obligada a ello antes de la terminación del Ferrocarril de Amagá;

7.º Las condiciones técnicas del Ferrocarril del Porce, en toda su extensión, serán las mismas estipuladas para el Ferrocarril de Amagá;

8.º Respecto al Ferrocarril de Antioquia, éste podrá seguir siendo administrado por el Departamento, quien rebajará la tarifa actual para los productos de exportación, especialmente para el café, algodón, caucho, etc., y también para la maquinaria en general. El Gobierno del Departamento dedicará los productos de la Empresa a su sostenimiento y prolongación; o lo que es quizá más conveniente, el Departamento podría celebrar un contrato con los actuales Ingenieros Administradores de la Empresa, para la conservación y prolongación hasta el pié occidental de La Quebra. Este contrato podría celebrarse sobre la base de tanto por kilómetro por conservación y tanto por kilómetro por

construcción, hasta trasmontar la Quiebra; y

9.º El Gobierno del Departamento concederá a las Compañías del F. C. del Porce y de Amagá una tarifa lo más baja posible para el transporte de los materiales que se necesitan para la construcción de sus respectivos ferrocarriles, y estas dos empresas, en cambio, deben comprometerse con el Departamento a transportarle a un precio también muy reducido, el carbón que necesita para el F. C. de Antioquia, pues es de esperarse que cuando el de Amagá llegue a las carboneras, ya el Departamento o sus contratistas habrán empatado en el Porce con el Ferrocarril del mismo nombre.

Estas son, excmo. señor, las bases principales de mi proyecto.

Ahora, abusando de vuestra habitual benevolencia, me voy a permitir hacer algunas observaciones relativas a la trascendencia y resultados que en un porvenir quizá no muy lejano, podrían traer consigo, no para el Departamento, sino para toda la Nación, la ejecución de estas obras que, hasta aquí, no creo de difícil realización.

Si tomamos una hebra de hilo y, templada, colocamos uno de sus extremos en el Golfo de Morrosquillo y el otro en Popayán, una distancia aproximada de 1.000 kilómetros, observaremos lo siguiente:

a) Que con unas ligeras ondulaciones laterales, esa hebra traza una línea que, partiendo del Golfo, viene casi directamente a buscar la desembocadura del río Porce o Nechí al Cauca; luego, Porce arriba, a buscar la Quiebra de Amagá, y de allí, en línea también casi recta, río Cauca arriba hasta Popayán;

b) Que para construir una vía férrea por la línea así demarcada,

tendríamos como obras de importancia especial, no por su dificultad sino por su valor, dos puentes sobre los ríos San Jorge y Cauca y la trasmontada de la cordillera en Amagá. Estas obras en un ferrocarril de mil kilómetros de extensión no valen mayor cosa, en proporción a la obra entera; y

c) Punto importantísimo, la pendiente media del río Porce, entre Medellín y el pie de la Quiebra de Santo Domingo, es solamente de medio por ciento. Es natural que a medida que el río avanza hacia los terrenos bajos, esa pendiente sea menos fuerte, pero daremos por sentado que la tiene de 2% en toda su extensión. La pendiente media del río Cauca es aun menor que la del Porce. El trayecto entre Morrosquillo y el río Cauca es, según se me ha informado, terreno plano todo. Tenemos, entonces, que en todos esos trayectos se puede construir un ferrocarril, cuya pendiente máxima será cuando más de 2½%. Nos queda el trayecto para bajar a Amagá, en el cual será en el único, y en muy corta distancia, en donde habrá necesidad de usar una pendiente máxima mayor de 2½% y el único trayecto en donde habrá necesidad de usar una locomotora auxiliar para ayudar a subir los trenes.

Ahora bien, Excemo. señor: demos por sentado que las Compañías del F. C. del Pacífico, de Amagá y del Porce cumplan fielmente, como no hay razón para dudarlo, sus respectivos contratos; ¿qué queda faltando para llevar a cabo este gran Ferrocarril, verdaderamente nacional e interoceánico? Quedan faltando; 1.º El relativamente corto trayecto entre Cartago y, digamos, un punto intermedio entre las desemboca-

duras del río Poblano y la Quebra de Amagá al río Cauca, o sean unos 120 kilómetros; y 2.º El trayecto entre el río Cauca, Boca del Nechí, y el Golfo de Morrosquillo, el cual podría suplirse por muchos años estableciendo una línea directa de vapores entre Barranquilla y el río Nechí.

Podrá quizá decirse que una vez construido el Ferrocarril Porce abajo, el Ferrocarril de Antioquia perderá su tráfico. No sucederá tal cosa, porque precisamente son las vías férreas las que desarrollan las industrias, y, por otra parte, el de Antioquia sería el eslabón que uniría al del Pacífico-Porce, es decir, al interoceánico, con el centro de la República. Además, para el público lo conveniente es que haya siquiera dos vías que se hagan competencia y mantengan tarifas bajas. El F. C. del Porce tendrá que mantener una tarifa muy baja, porque con carros o mulas que lleven la carga al pie de la Quebra, el Ferrocarril de Antioquia le hará competencia formidable. El F. C. de Antioquia no tiene hoy una tarifa baja porque no hay camino de herradura por donde le puedan hacer competencia las mulas. Tiene él hoy un verdadero monopolio del tráfico.

Otro argumento que se me ha puesto, pero que se combate fácilmente, es el del alza de los jornales en caso de que la Compañía del Porce se empeñe en construir el primer trayecto en el menor tiempo posible. Que suban los jornales es antes lo que conviene a la mayoría, que son los pobres, que hoy, con la

miseria que ganan, no pueden comer carne sino cuando más una vez por semana. La verdadera riqueza de una Nación consiste en el bienestar de las masas, y por eso la riqueza de los Estados Unidos del Norte, a donde, debido a los altos jornales que se les paga, acuden millones de inmigrantes anualmente, que van de todos los países del mundo, especialmente de Europa, donde los jornales son más baratos.

Estas son, Excmo. señor, mis ideas relativas al asunto ferrocarril: expresadas quizá con suma incorrección, pero os lo aseguro, emitidas con el más ardiente deseo de colaborar, siquiera sea en una parte infinitésima, a esa grandiosa obra que os habéis impuesto: la redención de Colombia por medio de las vías de comunicación y de las industrias. Que cada ciudadano ayude a V. E. según los medios de que pueda disponer, pero todos con buena voluntad, y el resultado no se hará esperar.

Si V. E. desea que verbalmente le aclare algún punto que haya quedado oscuro o mal explicado en estas pocas urdidas líneas, estoy a vuestras órdenes para hacerlo.

Soy de V. E. respetuoso servidor,
Camillo C. RESTREPO

Y damos por terminado este asunto.

CAMILO C. RESTREPO

Gerente de la Compañía del Ferrocarril de Amagá.

Medellín, julio 1.º de 1920.

UNIVERSIDAD
EAFIT[®]

Biblioteca
Sala de Patrimonio Documental



La Administración Republicana y el F. C. de Amagá

El doctor Alejandro López, en exabrupto que no se compadece ni con su inteligencia ni con su posición científica, cargó sin cálculo, sin razón y sin medida contra todo lo que se relaciona con el Ferrocarril de Amagá, inclusive contra aquéllos que en puntos esenciales han estado de acuerdo con él, esto es, contra miembros de la Administración republicana, que encontramos inconveniente el contrato sobre aquel Ferrocarril y que pusimos todos los medios posibles para enmendarlo, hasta conseguir que los mismos contratistas firmaran modificaciones que hoy reclama el doctor López, y otras más que él ha pasado por alto.

Mas para muchos esa actitud del doctor López es muy natural: somos los republicanos, el corde-ro emisario, destinado a responder por cuantos males haya sufrido y sufra este país; y al leer las cálidas acusaciones de este abogado del pueblo, no parece sino que fuimos los pocos republicanos de ahora los que sostuvimos y beneficiamos la dictadura Reyes, y que ni liberales ni

conservadores tradicionales tuvieron nada que ver con ese régimen "nefando", contra el cual, es cierto, protesta hoy el doctor López, a los once años de muerto y sepultado.

Los cargos concretos que hace el doctor López, son:

La prórroga concedida a la Compañía del Ferrocarril de Amagá por el Ministro de Obras Públicas, doctor Simón Araújo, para la llegada de la vía a la Estación Amagá; y agrega: el señor Ministro concedió la prórroga administrativamente, después de haber obtenido de la Compañía "unas enmiendas" al contrato". De estas enmiendas sólo "creo recordar" el derecho preferencial a construir líneas férreas de allí en adelante.

Es lástima que el doctor López no haya recordado que eso que él llama "unas enmiendas", de las cuales sólo hace memoria de la que puede favorecer a la Compañía, son todas las que hoy echa de menos en el contrato, y otras más que él ha olvidado, todo ello obtenido por la odiada administración republicana, mer-

ced a la inteligencia, tenacidad y espíritu público del personalmente acusado doctor Simón Araújo.

Agrega que "cualquiera habría negado como Representante su voto al contrato". Se trata de las concesiones que obtuvo el doctor Araújo, que el doctor López habría negado, y, sin embargo, entre ellas estaban las de poner plazos a la construcción del Ferrocarril y al privilegio concedido, por las cuales aboga con tanta pasión.

El público es olvidadizo, inclusive el doctor López, y es necesario recordar qué fue lo que hizo la Administración republicana en relación con el Ferrocarril de Amagá. Todo ello está relatado pormenorizadamente en la Memoria del Ministerio de Obras Públicas, correspondiente a 1914, de las páginas IX a XXVI. Resumimos lo más importante de ese luminoso informe, que honra al Ministro que lo rindió y a la administración a que servía con excepcional acierto.

Consta que fue el Ministro doctor Araújo quien inició la reforma del contrato que aprobó la ley 26 de 1907, sobre Ferrocarril de Amagá. La reforma la pidió el Ministro, en comunicación fechada el 13 de enero de 1913 dirigida al Gerente de la Compañía "para evitar perjuicios y gravámenes a los intereses nacionales, y para corregir en el contrato defectos y ambigüedades" y, principalmente, los siguientes;

"1o. Fijación precisa de la fecha en que ha de terminarse el Ferrocarril y expresión clara de

la en que principia el privilegio concedido.

2o. Limitación del término del privilegio, o sea del período de tiempo durante el cual la Compañía ha de explotar el Ferrocarril; y

3o. Celebración de un convenio en virtud del cual el Ferrocarril de Antioquia pueda equitativamente hacer uso de la carrilera del de Amagá para transportar el carbón que haya de necesitar para su servicio".

Durante la discusión de la reforma presentó la Compañía una solicitud de prórroga para llevar la línea a la estación de Amagá. En un principio negó el Ministro la prórroga, a pesar de que la Compañía comprobó que se habían verificado grandes deslizamientos a consecuencia del invierno excepcional que reinaba, y sostuvo esa negativa hasta que se convinieron los términos de la reforma.

Concedida esa primera prórroga, la Compañía demoraba la aprobación a las reformas estipuladas con su representante en Bogotá, y fue entonces cuando el general Marcelino Vélez, en asociación de otros antioqueños, solicitó del señor Ministro que revocara la prórroga. (El doctor López da a entender que no se atendió al general Vélez por falta de papel sellado). En vista de esta solicitud y de la demora, el Ministro revocó provisionalmente la prórroga.

El 28 de abril de 1914 se firmó por el Ministro doctor Araújo y por el apoderado de la Compañía, doctor Jorge Rodríguez, el

nuevo contrato por el cual se adiciona y reforma el primitivo del Ferrocarril de Amagá, contrato que fue aprobado por la Asamblea General de Accionistas de la Compañía, por el Consejo de Ministros y por el Poder Ejecutivo.

El doctor Araújo compendia en los párrafos siguientes las modificaciones obtenidas y demuestra su excepcional importancia:

"Como este importante asunto no fue estudiado por el honorable Senado de la República porque no hubo lugar a ello, y como el público talvez no prestó atención a él, preocupado como se hallaba por el curso que habría de tener el Tratado con los Estados Unidos, creo conveniente dejar constancia en el presente Informe de las razones que indujeron al Gobierno para celebrar el contrato reformativo.

"Para apreciar mejor éste, se hace preciso anotar las condiciones del contrato primitivo y las reformas que se le hacían.

"Por el contrato de 1907 se pactó:

1o.—Concesión de privilegio para construir y explotar un ferrocarril entre Medellín y el río Cauca, por el término de cincuenta años y para usufructuar la misma obra durante cuarenta y nueve años más.

El Gobierno no adquiriría derecho para comprar el ferrocarril sino después de cincuenta años de privilegio.

2o.—El contrato fijaba los períodos de tiempo dentro de los cuales el ferrocarril debía llegar a Caldas y Amagá; pero no fijó

tiempo alguno para que llegara al río Cauca, y por tanto para que comenzaran a correr los cincuenta años del privilegio.

"Estas dos cláusulas se modifican así:

1°.—Se dejó el tiempo de cincuenta años del privilegio para construir y explotar el ferrocarril; se redujo a veinticinco años el término del usufructo, y se pactó que el Gobierno Nacional, y en su defecto, el Departamento de Antioquia, podrían comprar la Empresa en los diez años comprendidos del 11° al 20° del privilegio. También podrán las mismas entidades comprar la Empresa en los diez años comprendidos entre el 31 de diciembre de 1952 y el 31 de diciembre de 1962 del privilegio.

2°.—Se fijó en ocho años, contados desde el presente, el término para llevar el ferrocarril al río Cauca, al cabo de los cuales principiaba el término del privilegio hubiera o nó llegado el ferrocarril a aquél sitio, y se agregó que si expirados los ocho años faltaba por construir un trayecto no mayor de veinte kilómetros, la Compañía tendría tres años más de plazo para llevar el ferrocarril a su estación terminal; pero si llegaba el caso de hacer uso de los dichos tres años, el Gobierno Nacional y en su defecto el de Antioquia, adquirirían el derecho de comprar el ferrocarril en los cinco años del privilegio comprendidos entre el 15° y el 20°."

Estudia luego el doctor Araújo importantes concesiones que obtuvo de la Compañía sobre fi-

jación y rebaja de las tarifas de fletes y pasajes, y continúa:

“Además de esta valiosa modificación en la tarifa de fletes y pasajes, el Ministerio tuvo en cuenta que para el Ferrocarril de Antioquia es de vital importancia poder proveerse de carbón mineral del que se extrae en las minas existentes en el Municipio de Amagá, pues en el curso de pocos años se agotarán los bosques de donde se saca la leña para combustible de las máquinas de aquella empresa. El suscrito quiso atender a aquella necesidad, y obtuvo de la Compañía aceptara la siguiente estipulación.

“Artículo 9o.—El contratista se obliga a celebrar con la Empresa del Ferrocarril de Antioquia, si ésta conviene en ello, un contrato en el cual se estipule que las dos Empresas se prestarán servicios recíprocos, sobre las siguientes bases:

a) Transporte de preferencia del carbón por un flete no mayor de 3 centavos oro por tonelada kilométrica, para el servicio exclusivo del Ferrocarril de Antioquia.

b) Transporte de preferencia de material fijo y rodante de ferrocarriles por un flete no mayor de tres centavos oro por tonelada kilométrica para la Empresa del Ferrocarril de Amagá.

c) Transporte de preferencia de otros útiles y materiales que necesiten las dos empresas para su uso exclusivo, a un flete no mayor de seis (6) centavos oro por tonelada kilométrica.

d) Tarifa general de carbón en el Ferrocarril de Antioquia, bien

sea de la Empresa del Ferrocarril de Amagá o de propiedad de particulares, por un flete no mayor de cuatro (4) centavos oro por tonelada kilométrica.

e) Uso recíproco de las carrileras para movilizar en trenes de cada Empresa los efectos de que tratan los artículos precedentes con destino a su uso exclusivo, como queda expresado, en el caso de que la Empresa dueña de la vía no pueda hacer el transporte oportunamente, pagándose mutuamente el cincuenta por ciento (50%) de los fletes estipulados. En este caso las condiciones de aviso previo de la Empresa que ha de hacer uso de la carrilera a la otra, las de peso de los trenes, subordinación de éstos a la Empresa dueña de la carrilera, etcétera, serán iguales para ambas Empresas.

“Con la presente estipulación quedaba asegurada en ventajosas condiciones la provisión de carbón mineral para el Ferrocarril de Antioquia.

“En cambio de las modificaciones obtenidas el Ministerio concedió a la Compañía las dos siguientes:

1°. El derecho de recibir la subvención kilométrica proporcionalmente por cada kilómetro de ferrocarril que construyera, en vez de que la recibiera al estar construido un trayecto de cinco kilómetros; y

2° El derecho preferencial para construir en igualdad de condiciones el Ferrocarril que vaya de la estación terminal del de Amagá a los ríos Chinchiná y La

Vieja, que desembocan en el río Cauca.

“La importancia que tiene para la Nación la fijación de la época en que ha de principiar el privilegio para la construcción y explotación del Ferrocarril, el derecho de comprar la Empresa desde el quinto o décimo año de dada al servicio público, la reducción de la tarifa, y la previsión de proveer de combustible mineral al Ferrocarril de Antioquia, hace que las dos concesiones que se dejan anotadas se consideren como justa compensación de aquellas ventajas obtenidas.”

Estas son, pues, las que el doctor López llama tan despectivamente “unas enmiendas”, y de las cuales él apenas “cree recordar” la relativa al derecho preferencial de construir líneas posteriores. Y con ese recuerdo tan incompleto y borroso, olvidando que el doctor Araújo hizo mucho más y obtuvo mucho de lo que hoy pide el mismo doctor López, lanza sospechas contra un nombre inmaculado, que es una honra de la patria colombiana.

Obtenidas estas reformas tan sustanciales y convenientes, se concedió la prórroga para llegar a Amagá; ya no había objeto en mantenerla en suspenso, máxime cuando de profusa documentación presentada por la Compañía y de inspección personal que el señor Ministro hizo al Ferrocarril, resultaron razones suficientes para concederla.

Culpa no fue de la Administración republicana ni de su ejemplar Ministro, si entregadas las reformas a la Cámara de Repre-

sentantes, las negara por estrepitosa mayoría. Esta prefirió que siguiera rigiendo el contrato Reyes, más bien que aprobar un acto de la odiada Administración.

La Cámara salió con la novedad de que el contrato “era contrario a los intereses nacionales” y dispuso que se procediera a declarar su caducidad.

El mismo doctor López dice: “Repito que no opinaba ni aconsejé nunca proceder contra la Compañía; se trataba simplemente de aprovechar la ocasión para poner algún plazo, aunque fuera lejano, a la construcción del Ferrocarril y al privilegio concedido”.

Y, sin embargo, el doctor López aplaude al Congreso que declaró contrarias a los intereses nacionales las cláusulas en que se fijan esos plazos, y acusa al Gobierno que las obtuvo, esto es, que hizo lo mismo que hoy pide tan clamorosamente.

Añade el doctor López: “. afirmé en la Asamblea que allí obró, en contra de los intereses de Antioquia y de la Nación entera, una intriga política inaceptable”.

Si esta parrafada se refiriese a los motivos que tuvo el Congreso para rechazar las necesarias enmiendas obtenidas por el Gobierno republicano, le sobraría razón. Este incidente lo comprueba.

El mismo día de la negativa habló con nosotros un Representante santandereano y nos refirió lo que había pasado en la Cámara.

—Usted le preguntamos—es-

tudió bien las modificaciones que el nuevo ventajoso contrato introducía al imperfecto antiguo?

—Si, y me parecieron muy convenientes.

—Entonces por qué las negó?

—Porque recibimos orden política de negarlas.

Era el tiempo en que los concentristas del Congreso habían formado una Junta de censura para no dejar pasar en las Cámaras ningún proyecto del Gobierno sin la aquiescencia de esa patriótica Junta.

Ya se ve en lo que habían de parar y en lo que pararon los esfuerzos desinteresados del Gobierno, sometidos al buen querer de un grupo partidarista.

Pero hubo otro detalle más, harto significativo, en la materia de que tratamos:

Se ha visto que la Cámara ordenó al Gobierno que declarase caducado el contrato del Ferrocarril de Amagá; la Administra-

ción republicana no lo hizo por las decisivas razones que expone el doctor Araújo en la citada Memoria de 1914.

Tres meses después se inició la Administración Concha, como una franca reacción contra el funesto republicanismo, cuyos desastres todavía se lamentan hoy. Era, pues, el caso de declarar la caducidad y de acceder a los deseos de la Cámara conservadora.

¿Y qué hizo el nuevo Gobierno? Sencillamente enviar a esta ciudad un comisionado, entre otras cosas, a preguntar a la Compañía del Ferrocarril de Amagá si estaba dispuesta a renovar el contrato hecho con la Administración republicana y que acababa de improbar el Congreso conservador.

Fue una de las muchas ocasiones que alguna vez llamamos: **Destorciendo.**

C. E. RESTREPO





Cumplimiento del Contrato

Medellín, Julio 6 de 1920.

Señor doctor Teodosio Ramírez U., Ingeniero Interventor del Ferrocarril de Amagá.—Presente.

Muy señor nuestro:

Como usted, en su carácter oficial, viene haciendo desde hace algún tiempo un estudio muy completo y minucioso de esta Empresa con el fin de presentar su informe semestral al señor Ministro de Obras Públicas, y como tenemos empeño especial en desvanecer ciertos cargos que se nos han hecho sobre faltas de cumplimiento del contrato celebrado con el Gobierno Nacional para la construcción y explotación del Ferrocarril de Amagá, venimos a suplicar a usted que, si para ello no tuviere inconveniente, se sirva informarnos, con la absoluta imparcialidad y franqueza que usted acostumbra, sobre sus impresiones respecto a la construcción y explotación del Ferrocarril y a los servicios que éste presta al público, y, si en su opinión, la Compañía ha cumpli-

do y cumple las estipulaciones del contrato.

Para evitar a usted trabajo, deseamos tan sólo una opinión concreta sobre los puntos citados.

Anticipando a Ud. nuestros agradecimientos y suplicándole se sirva excusar la molestia que le causamos, nos suscribimos de usted muy atentos y seguros servidores,

Compañía "Ferrocarril de Amagá".

El Gerente,

Camilo C. RESTREPO

Medellín, julio 8 de 1920.

Señor doctor don Camilo C Restrepo, Gerente de la Compañía del Ferrocarril de Amagá.—Presente.

Muy señor mío:

Muy placentero me es contestar su atenta de hoy. Me basta concretar las impresiones que he comunicado al Ministerio de Obras Públicas en el Informe semestral que, en cumplimiento de

UNIVERSIDAD
EAFIT

Biblioteca
Sala de Patrimonio Documental

mi deber como Ingeniero Interventor del Ferrocarril de Amagá, le rendí ayer.

Después de un estudio lo más concienzudo que me ha sido posible de la línea férrea y de todas las dependencias de la Empresa del Ferrocarril de Amagá, he llegado a las siguientes conclusiones:

1o.—La línea está construída y se construye de acuerdo con el contrato con el Gobierno Nacional y en muchos casos con amplitud honrosa. Debo citar el peso de los rieles usados en el cuarenta por ciento de lo construído, que son de 60 libras en lugar de 40 que señala el contrato.

2o.—El "sostenimiento" se hace con verdadero esmero y sin ahorrar gasto alguno. Yo he buscado inútilmente un sólo punto que criticar en este delicado trabajo.

3a.—'La explotación' es ejemplar como económica y ordenada.

4o.—Al tráfico se atiende cumplidamente. No hay queja que no

oiga la Empresa, por medio de su Administrador y que deje sin su justa reparación. Yo he indagado con actividad y prudencia y no he logrado que se me exponga una sóla que revista seriedad.

5o.—Conozco todos los libros de la Compañía y sus negocios más reservados. En todo encuentro la más perfecta corrección.

6o.—Considero que la lucha para construir esta línea férrea es de las más dignas de aplauso en el país, por las excepcionales dificultades que ha vencido y está venciendo.

Mi carácter de natural franqueza y mi amor a la Patria, me obligan a terminar felicitando en usted a la Compañía que ha alcanzado tan salientes triunfos.

Puede usted usar como quiera esta carta, porque el Informe aludido será publicado en la Memoria del Ministro de Obras Públicas al próximo Congreso.

Soy de usted atento y seguro servidor,

Teodosio RAMIREZ U.



FAES

BIBLIOTECA
Universidad EAFIT



100132874

SALA DE PATRIMONIO
DOCUMENTAL

Centro Cultural Biblioteca
Luis Echavarría Villegas

UNIVERSIDAD
EAFIT[®]

Biblioteca
Sala de Patrimonio Documental

UNIVERSIDAD
EAFIT[®]

Biblioteca
Sala de Patrimonio Documental