



El maestro Cisneros

Luis Fernando
González Escobar

Todas las sociedades construyen sus mitos. Definen sus héroes. Les construyen un relato heroico, de superioridad moral y ejemplarizante. Son referentes para los pobladores, a partir de los cuales identifican un pasado glorioso y se tornan un ejemplo a seguir. Son parte de la construcción de las identidades locales.

En el caso de la región antioqueña, se han reivindicado héroes locales entronizados en significativos monumentos, muchas veces en oposición al centralismo colombiano y sus pugnas políticas, como el caso de Francisco Antonio Zea; en otras, por sus acciones políticas en pro de la civilización y el progreso regional en todos los ámbitos, como el caso paradigmático de Pedro Justo Berrio; también ha ocurrido igual con personajes que, aunque llegados de otras



Plaza de Cisneros. Fotografía de Gonzalo Escovar, s. f. Archivo Fotográfico Biblioteca Pública Piloto.

regiones, se han afincado en este territorio y asumido iniciativas favorables a su consolidación territorial y política, como fue caso del mompoxino Juan del Corral, e igualmente el de Francisco Javier Cisneros, por el trazado y construcción del Ferrocarril de Antioquia. En estos casos, como en otros más, no solo se trata del relato que desde diferentes vertientes construye al personaje, sino de los lugares que testimonian esa memoria y la toponimia que originan, lo mismo que los espacios públicos que se les destinan como homenaje, hasta llegar a la erección del monumento, inaugurados siempre con pompa y solemnidad.

De esa manera de exaltar Antioquia a sus personajes no fue ajeno, como lo acabamos de anotar, Francisco

Antonio Cisneros. Se le dio su nombre a una estación del ferrocarril y a un espacio urbano hoy desaparecido, razón por la cual volvió a dársele el mismo nombre a un espacio hoy aledaño al desaparecido. El gran pintor Francisco Antonio Cano lo llevó al óleo y al pintor y escultor notable Marco Tobón Mejía le fue encargada la escultura para el monumento levantado en la plaza que llevaba su nombre, y que hoy se encuentra reubicada en la proximidad de la antigua Estación Central del Ferrocarril de Antioquia. Monumento exaltado apologeticamente en 1924 por Gabriel Latorre de la siguiente manera: "Al frente del suntuoso edificio de la Estación Medellín del Ferrocarril de Antioquia, en la plaza que, por Acuerdo loable del Ayuntamiento



Plaza de mercado El Pedrero. Aspecto de la plaza de mercado después del traslado del mercado minoritario a las plazas satélites. 1969.

de la Ciudad, lleva hoy el nombre de Cisneros, se alza, condensando en mármol y bronce, el cordialísimo recuerdo que la voluntad del pueblo antioqueño –genuinamente representado en esta ocasión por su Honorable Asamblea y la Dirección de la Empresa, secundada en interés por la Sociedad de Mejoras Públicas– ha ordenado erigir a uno de sus más grandes benefactores, a uno de sus más legítimos amigos, al inaugurador de su obra magna, al procero campeón del progreso”.

Espacio urbano, monumento y relato exaltador se complementaban para destacar los aportes al progreso regional; así, la figura de Cisneros se mantiene mayoritariamente dentro de la historiografía nacional, como lo destaca el investigador Alberto

Mayor Mora, en el rango de “héroe” o “prohombre”, frente a la minoritaria de un “voraz y polifacético empresario colonialista”, citando las palabras de Jacques Aprile-Gniset. El propio Mayor Mora lo considera como el “más grande concesionario y contratista extranjero que llegó al país”, en la medida que recibió concesiones y privilegios sobre los ferrocarriles de Antioquia, Cauca, Girardot, La Dorada y Barranquilla, que se convirtieron en “verdaderas pesadillas para el país” por la liberalidad y generosidad de sus concesiones.

En lo que coinciden todos los historiadores, biógrafos y críticos, es en dónde nació y, sobre todo, en el título que respalda su quehacer como contratista de ferrocarriles: Ingeniero Civil; aunque no coinciden en qué



“Monumento a Cisneros, que se erigirá en la estación terminal del Ferrocarril de Antioquia”, en *Revista de Industrias*, Bogotá, Vol 1 - No. 2, julio de 1924. Esta fue una propuesta intermedia que presentó el escultor Marco Tobón Mejía, la cual sería cambiada luego.

institución y cuándo se le otorgó el título. Si se consulta Wikipedia sabemos que nació en Santiago de Cuba en 1836 –esto está comprobado–, y que supuestamente se “graduó como ingeniero en la Real y Literaria Universidad de La Habana y completó su formación en París y en Nueva York, especializado en el Instituto Politécnico Rensselaer”¹. Esta es la tendencia dominante, mientras que

Alberto Mayor Mora, en un texto para el Banco de la República, anota que hizo “estudios de ingeniería civil en la Universidad de La Habana y una especialización en el ya famoso Rensselaer Polytechnique Institute de Troy, Estados Unidos”², pero en su libro *Francisco Javier Cisneros y el inicio de las comunicaciones modernas en Colombia*, si bien insiste en sus “estudios profesionales de

¹ Francisco Javier Cisneros [en línea]. Disponible en: https://es.wikipedia.org/wiki/Francisco_Javier_Cisneros

² <https://www.banrepcultural.org/biblioteca-virtual/credencial-historia/numero-102/centenario-de-un-pionero-del-desarrollo-el-ingeniero>

ingeniería en Cuba como en los Estados Unidos”, termina por relativizar esto cuando señala a renglón seguido: “Aunque no parece que hubiera logrado un título profesional en el área³”. Lo que se corrobora en un pie de página donde cita al historiador Hernán Horna, quien en los archivos del Troy Polytechnique Institute no encontró evidencia de matrícula alguna; por su parte la historiadora Nidia Sarabia Hernández descarta los estudios en la Universidad de la Habana, pues tampoco encontró documento alguno de su paso por allí. Para concluir, Mayor Mora afirma que era un ingeniero “empírico”⁴. Una experiencia que había adquirido en Cuba donde fue “director y administrador de ferrocarriles”, supuestamente por diez años entre 1857 y 1867. A la que sumaría la adquirida en los Estados Unidos adonde partió en 1871, después de retirarse con el grado de general otorgado por la Junta Revolucionaria, esto es, por el gobierno de Carlos Manuel de Céspedes, que lideró la guerra Independentista o Guerra de los Diez Años, entre 1868 y 1878. Se radicó entonces en Nueva York, ciudad en la que abrió una “oficina de ingeniería civil, en asocio de su amigo don Aniceto G. Menocal, director de la empresa del Canal de Nicaragua”.

³ Mayor Mora, Alberto. (1999). *Francisco Javier Cisneros y el inicio de las comunicaciones modernas en Colombia*. Bogotá: Banco de la República-El Ancora Editores.

⁴ Ibid.

Allí precisamente, escribió en 1872 un texto titulado *Ferrocarriles de Vía Estrecha*, “una memoria presentada a la Sociedad de Ingenieros Prácticos de Nueva York”, de la cual formaba parte, sobre la debatida cuestión de los ferrocarriles de vía angosta, de que era decidido partidario para países de incipiente cultura, como el nuestro⁵. Este trabajo daba cuenta de los conocimientos autodidactas adquiridos que lo hacían ir, literalmente, en contravía de la visión dominante en la ingeniería de ferrocarriles norteamericana.

Es evidente que Cisneros no podía ser egresado de la Escuela de Ingenieros y Arquitectos de la Universidad de La Habana, como han dicho sus biógrafos y hagiógrafos, sencillamente porque aquella escuela no existía y solo se creó por orden del denominado Gobierno Interventor norteamericano en 1900 –orden 179 del 18 de abril–, con títulos de electricistas, ingenieros y arquitectos. Antes de la formación de aquella escuela profesional, en Cuba se habían formado escuelas e instituciones para la enseñanza técnica y de maestros de obra, como la Escuela General Preparatoria de La Habana y la Especial de Maestros de Obra y Agrimensor, creadas en 1855 y que duraron hasta 1863, cuando dieron paso a la Escuela Profesional de Maestros de Obras, Agrimensores y Aparejadores, la cual estuvo

⁵ El Pueblo. (Medellín, 27 de noviembre de 1944), 2.

activa entre ese año de 1863 y 1871⁶. Precisamente en este periodo fue que Francisco Javier Cisneros ejerció allí su plan de estudio que incluía topografía, agrimensura, dibujo topográfico y arquitectónico, geometría descriptiva, mecánica aplicada a las construcciones, materiales, construcciones, montea aplicada a la cantería, construcciones de edificios rurales, además la parte legal propia de los maestros de obra.

Se graduó el 13 de julio de 1866, el mismo año que se graduaron otros 16 maestros de obra como él⁷.

Por los años de estudio entre 1863 y 1866, era improbable que fuera el director y administrador de los ferrocarriles entre 1857 y 1867. Con el grito independentista del 10 de octubre de 1868 en La Demajagua, pronto Cisneros estaba comprometido con la revolución, lo que lo condujo a Panamá donde organizó en 1869 una expedición de apoyo con integrantes colombianos, que se trasladaron en diciembre a Puerto Colombia y de allí a la isla en el vapor "Hornet", donde desembarcaron el 10 de enero de 1870, una de las primeras en apoyo de la independencia cubana. Después debió escapar a los Estados Unidos, donde mantuvo su actividad revolucionaria a la vez que desarrolló sus actividades de

ingeniero empírico que lo llevaron a formar su oficina e integrarse a la Sociedad de Ingenieros Prácticos de Nueva York.

Ya para este momento su conexión con Colombia se había establecido de manera sólida, por lo que luego de un fracasado paso por Perú en 1873, recaló en Antioquia en febrero de 1874 con el propósito de elaborar un proyecto para un futuro ferrocarril. Con el gobierno de Recadero de Villa firmó un contrato el 14 de febrero de 1874, pero solo se clavó el primer riel en octubre de 1875, luego de lo cual, entre discusiones, ampliaciones, adiciones y más concesiones, además de una guerra civil en el medio, se pudo inaugurar el primer tramo de solo 15 kilómetros y 240 metros entre Puerto Berrío y Malena. Luego de cuatro revoluciones, 11 años de trabajos y con cerca de 50 kilómetros construidos hasta Pavas, se rescindió el contrato el 18 de agosto de 1885. Faltaban casi 30 años para que llegara el primer tren a Medellín y 44 para estar completa la línea.

Aquella labor de veinte años, pues el último riel que puso fue en diciembre de 1884, fue reivindicada posteriormente como el punto de partida y la puerta de acceso al progreso, algo logrado en medio de vicisitudes, problemas financieros, guerras civiles, condiciones ambientales adversas y una geografía hostil que, precisamente fue retomada por pintores y escultores, para exaltar

⁶ Llanes, Lilian. (1985). *Apuntes para una historia sobre los constructores cubanos*. Ciudad de La Habana: Editorial Letras Cubanas.

⁷ *Ibid.*, Apéndice 1.

la epopeya civilizadora de Cisneros y erigirlo en el prohombre que se comenzó a configurar en la década de 1920. Una lectura elaborada con contornos exaltados al punto que la tradición lo titula ingeniero.

Curiosamente, el regionalismo antioqueño tan dado a valorar sus prohombres, tiene una tradición de otorgar a los extranjeros lo que le niega a los locales; por ejemplo, no le reconoce mérito, o solo lo registra de manera muy mezquina, a la labor desempeñada por los maestros locales, a los que subvalora por ser empíricos, y no les perdona no tener títulos oficiales, mientras que a todos los extranjeros les concede de entrada o con antelación, como verdad axiomática, los títulos, se los otorga sin ser ciertos. Se imaginan que al proceder de otros países obtuvieron los títulos en las universidades de su país de origen. Este, como otros más, es el caso del maestro y empresario Cisneros, quien tuvo sus virtudes y logros autodidactas, y eso es meritorio, pero otro tanto ocurrió con maestros locales. Unos y otros deberían ser tratados de la misma manera y no exaltar a algunos y menospreciar a tantos que también ejecutaron obras y aportaron a esa idea de civilización y progreso.

Luis Fernando González Escobar

Profesor asociado en la Escuela de Hábitat de Facultad de Arquitectura de la Universidad Nacional de Colombia. Doctor en historia de la misma institución. Arquitecto Constructor. Ha publicado, entre otros, los libros: *Ciudad y arquitectura urbana en Colombia 1980 – 2010* (2010); *Medellín, los orígenes y la transición a la modernidad: crecimiento y modelos urbanos: 1775 – 1932* (2007); *Del higienismo al taylorismo: de los modelos a la realidad urbanística de Medellín, Colombia, 1870 – 1932* (2007); *Quibdó: contexto histórico, desarrollo urbano y patrimonio arquitectónico* (2003).