



Irene Vasco

ALEJANDRO
LÓPEZ

A LA MEDIDA
DE LO IMPOSIBLE

Ilustraciones
Elsa Zambrano H.



COLCIENCIAS



Irene Vasco

ALEJANDRO
LÓPEZ

A LA MEDIDA DE LO IMPOSIBLE

Ilustraciones
Elsa Zambrano H.



COLCIENCIAS

\$ 15.000 = 17-03-99



COLCIENCIAS

Director: Fernando Chaparro Osorio
Subdirector de Programas Estratégicos: Hernán Jaramillo Salazar
Asesor de la Subdirección de Programas Estratégicos: Jesús María Álvarez
Coordinación editorial: Julia Patricia Aguirre

Dirección editorial
y diseño general: Carlos Nicolás Hernández
Tres Culturas Editores Ltda.
Carrera 35 No.14-67 Tel.: 2 37 70 56
Fax 2 74 52 04

Ilustraciones y fotomontajes: Elsa Zambrano H.

Textos interiores insertos en obras intervenidas de Mauritis Cornelis Escher

Autoedición: Anacelia Blanco Suárez

Preprensa electrónica: Fitolito Colombia Ltda.

Primera edición: julio de 1998



ISBN: 958-9037-64-X

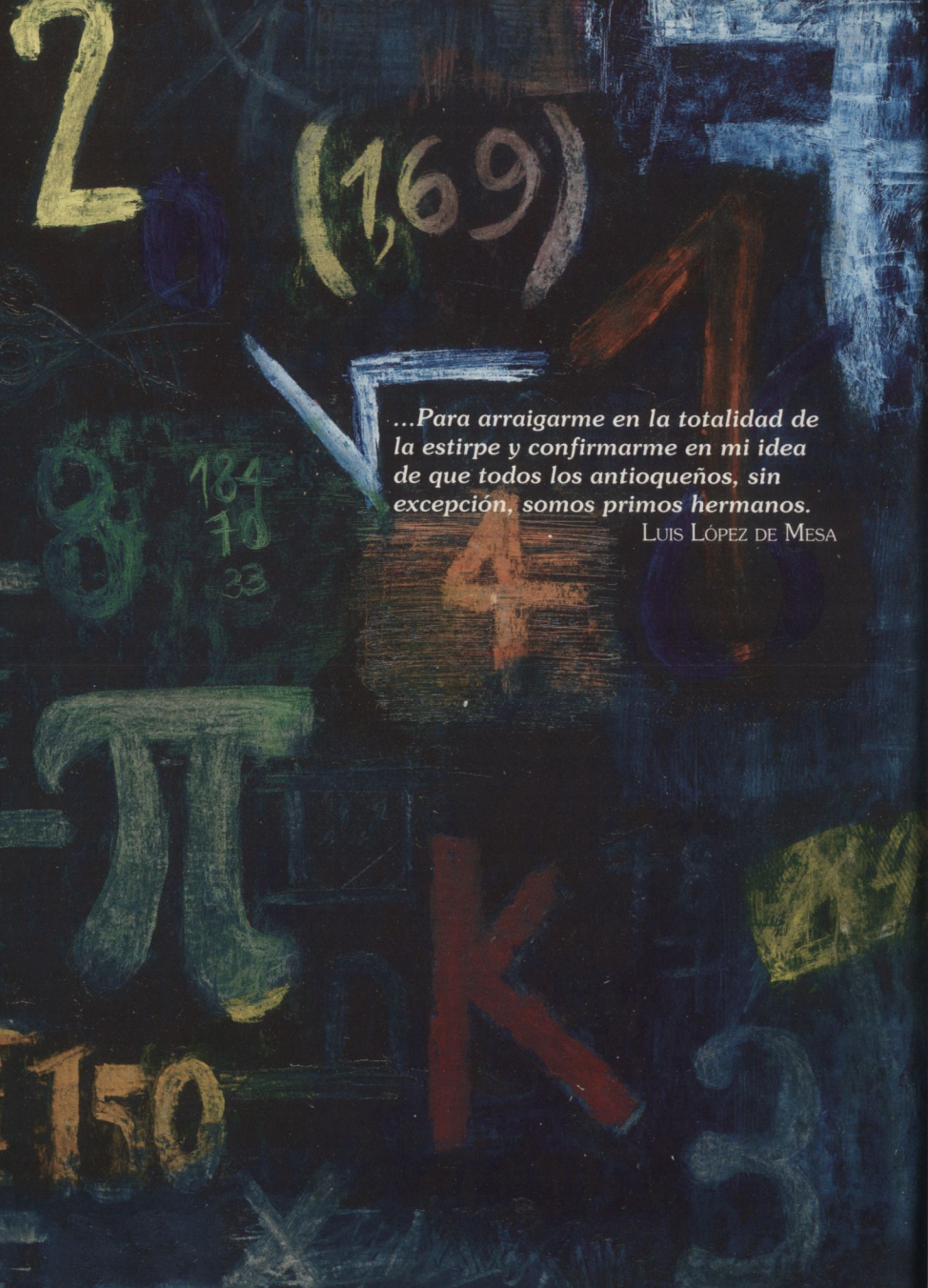
© Irene Vasco
© Derechos reservados: Colciencias
Fax: 6251788
E-mail: info@colciencias.gov.co
Transv. 9A No. 133-28
Santafé de Bogotá, D. C.
Colombia - Suramérica

Impresión: Panamericana Formas e Impresos S. A.
Hecho en Colombia
Printed in Colombia - South America

col
00774



A
Rafael Muñoz,
patriarca de San Vicente,
alcalde de Don Matías,
y a toda su descendencia.

An abstract artwork featuring various mathematical symbols and numbers rendered in a textured, painterly style. The background is dark blue and black. Symbols include a large yellow '2' in the top left, a white '(1,69)' in the top center, a green '8' on the left, a green 'π' in the lower left, a red 'K' in the lower center, and a blue '3' in the bottom right. Numbers include '184', '70', and '33' in green on the left, and a large orange '4' in the center. A white square with a blue border is positioned above the central text. A white arrow points from the square towards the left. The overall composition is dense and layered.

...Para arraigarme en la totalidad de la estirpe y confirmarme en mi idea de que todos los antioqueños, sin excepción, somos primos hermanos.

LUIS LÓPEZ DE MESA

00774

CONTENIDO



Pág. 9
Capítulo Uno
Hágase la luz



Pág. 7
Prólogo



Pág. 23
Capítulo Tres
Al compás del tren



Pág. 17
Capítulo Dos
El vapor del vapor



Pág. 43
Capítulo Cinco
Una cometa sin cola



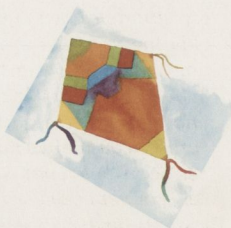
Pág. 35
Capítulo Cuatro
Obras son amores



Pág. 51
Capítulo seis
Largas distancias



Pág. 59
Capítulo Siete
A la medida de lo imposible



Pág. 67
Un saludo a Alejandro López



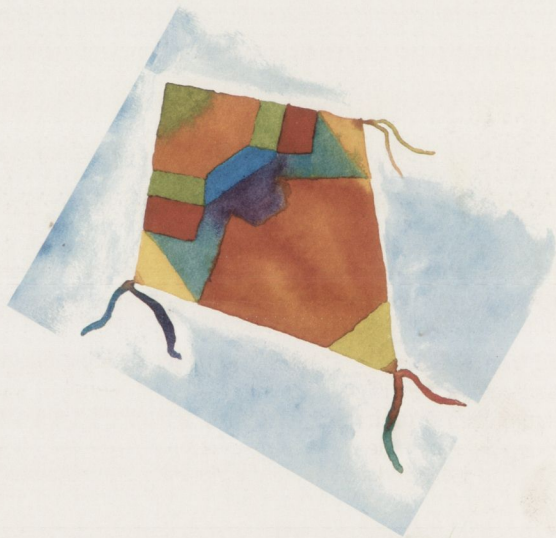
Prólogo

Construir países no es tarea fácil. Encontrar hombres con el espíritu y el valor necesarios para esta construcción es aun más difícil. Abriendo trochas por selvas indomables, sembrando caminos por montañas ariscas, urdiendo vías por territorios prohibidos, muchos hombres valerosos ayudaron a forjar este país. Algunas de sus obras quedaron, otras desaparecieron. Los espíritus y los nombres de estos constructores, al igual que muchas de sus obras, se han ido borrando de la memoria colectiva.

Recuperar la historia de los hombres que ofrecieron el servicio a sus regiones es esencial, en un momento en que pocos son los héroes nacionales que pueden inspirar acciones y empresas a los niños contemporáneos.

Alejandro López, ingeniero civil, es claro ejemplo del espíritu de servicio que ayudó a construir este país. Su vida fue una vida como la de cualquier antioqueño. El amor a la familia, el sentido de solidaridad y de responsabilidad frente a la comunidad, el compromiso de cada uno de sus actos, la honestidad a toda prueba, son la herencia que deja a su familia y a las nuevas generaciones de colombianos. Aunque actualmente estas cualidades, por ser cada vez más escasas, parecen las de un héroe, Alejandro López, al oír hablar de su heroísmo, con seguridad habría dicho: "Mis actos son los de cualquier antioqueño. No hago nada diferente a lo que se espera de mí".

Hoy sus descendientes se sienten orgullosos y tratan de ser dignos de su familia. Así como ellos, los niños colombianos podrían desempolvar sus propias viejas historias. Descubrirían entonces que, al igual que sus padres, sus abuelos y sus bisabuelos, también podrán ser héroes, contribuyendo, cada cual según sus capacidades, al desarrollo del país. Esta tarea, como ya se ha dicho, no es fácil. Pero es posible, es necesaria y es inaplazable.



Hágase la luz

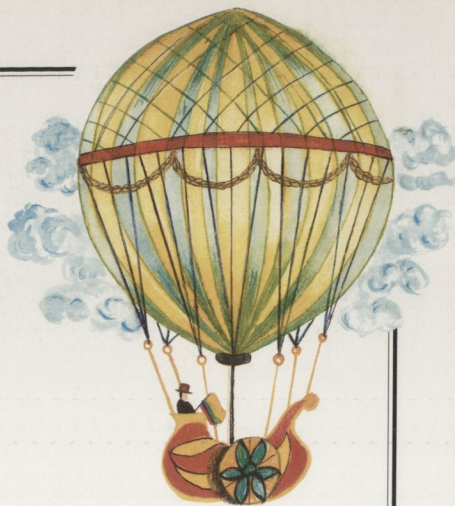


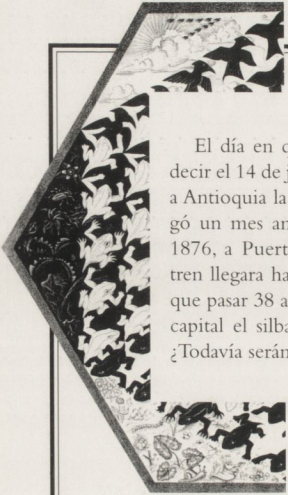
oy Libardo López Restrepo. Nací en Medellín, he vivido en Medellín, y en Medellín espero morir. A lo largo de mi vida vi cómo la luz se hacía. Por un lado pude ver cómo Medellín, un pueblo en la penumbra, se convertía en una ciudad radiante. Pude ver, también, cómo la montaña se abría para que la luz pasara de un lado a otro de este túnel en donde hoy enterramos a mi hermano Alejandro.

El tren atraviesa el Túnel de la Quebra llevando el ataúd, en un último paseo. Las luces están apagadas en señal de duelo. En estos interminables siete minutos que dura el recorrido, recorro, a mi vez, la vida de Alejandro, de mis padres, de mis hermanos y mi vida misma, que es la vida de todos, la vida de Medellín que camina sobre el eje de dos siglos.

Este recorrido es largo, sinuoso, travieso a veces, doloroso en ocasiones, siempre intenso, siempre cargado de poderosas razones para saber que la vida tiene sentido y que hay que vivirla con ganas, con impulso y con compromiso.

Alejandro se comprometió con todo. Todo lo midió, lo equilibró, lo balanceó. Lo único que no midió ni equilibró ni balanceó, lo único que nunca puso en juego, fue su pasión por la justicia y su vocación de servicio a los demás. Es posible que esta pasión por la equidad y la justicia haya sido transmitida por nuestro padre, Alejandro, sastre de





El día en que Alejandro López nació, es decir el 14 de junio de 1876, ya había llegado a Antioquia la primera locomotora. Ésta llegó un mes antes, el 7 de mayo del mismo 1876, a Puerto Berrío. Para que el primer tren llegara hasta Medellín, todavía tendrían que pasar 38 años. Sólo en 1914 se oyó en la capital el silbato del tren por primera vez. ¿Todavía serán tan demorados los proyectos?

rrero, por allá en 1875, durante la conmemoración de los doscientos años de la fundación de Medellín. A su alrededor estábamos todos los hermanos, Alejandro, Luis, Miguel, Magdalena, Rosario, Tránsito, Tina y yo, que era de los mayores y que había alcanzado a ver el globo subiendo al cielo. Mis hermanos imaginaban a ese hombre que volaba. Nos recorrían escalofríos pensando en el peligro, soñábamos con volar algún día nosotros mismos. El único que no soñaba, sólo calculaba, era Alejandro.

—Mamá, ¿cuánto medía el globo?

—Mamá, ¿y cuántos metros subía?

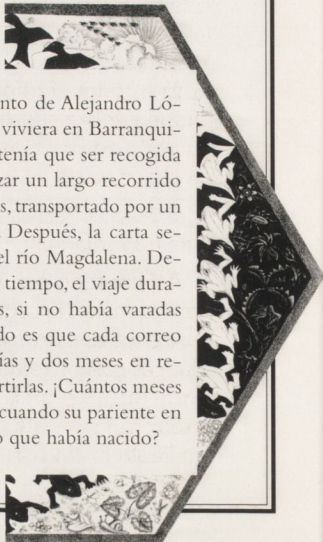
—Pero mamá, ¿cuánto peso soportaba el globo para poder elevarse?

Aunque Alejandro no era el mayor, sus preguntas nos inquietaban y

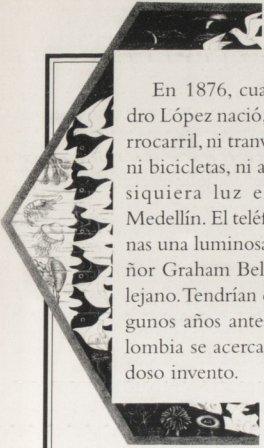
profesión. Porque la vida de los sastres es así: midiendo, cortando, añadiendo, sin equivocarse pues se pierde el corte.

Lo primero que me viene a la memoria es la imagen de la familia reunida, a eso de las siete, después de la comida y de rezar el Rosario. Nos sentábamos a la luz de las

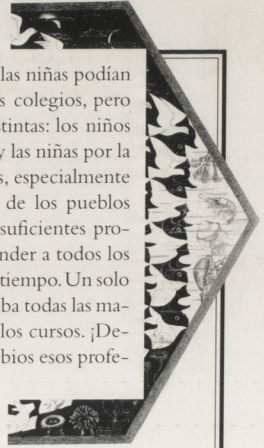
velas, oyendo a nuestra madre contar la más grande aventura de su vida: la gran ascensión aérea por el aeronauta mejicano Antonio Gue-



Para avisar el nacimiento de Alejandro López a algún pariente que viviera en Barranquilla, por ejemplo, la carta tenía que ser recogida por un estafeta y comenzar un largo recorrido a través de trochas y selvas, transportado por un arriero, a lomo de mula. Después, la carta seguía en vapor, a través del río Magdalena. Dependiendo del estado del tiempo, el viaje duraba de cinco a ocho días, si no había varadas incluidas. Lo peor de todo es que cada correo demoraba entre veinte días y dos meses en recoger cartas y salir a repartirlas. ¿Cuántos meses tendría Alejandro López cuando su pariente en Barranquilla por fin supo que había nacido?



En 1876, cuando Alejandro López nació, no había ferrocarril, ni tranvía, ni carros, ni bicicletas, ni acueducto, ni siquiera luz eléctrica en Medellín. El teléfono era apenas una luminosa idea del señor Graham Bell, en un país lejano. Tendrían que pasar algunos años antes que a Colombia se acercara tan novedoso invento.



Los niños y las niñas podían ir a los mismos colegios, pero en jornadas distintas: los niños por la mañana y las niñas por la tarde, o al revés, especialmente en las escuelas de los pueblos pues no había suficientes profesores para atender a todos los niños al mismo tiempo. Un solo profesor enseñaba todas las materias de todos los cursos. ¡Debían ser unos sabios esos profesores!

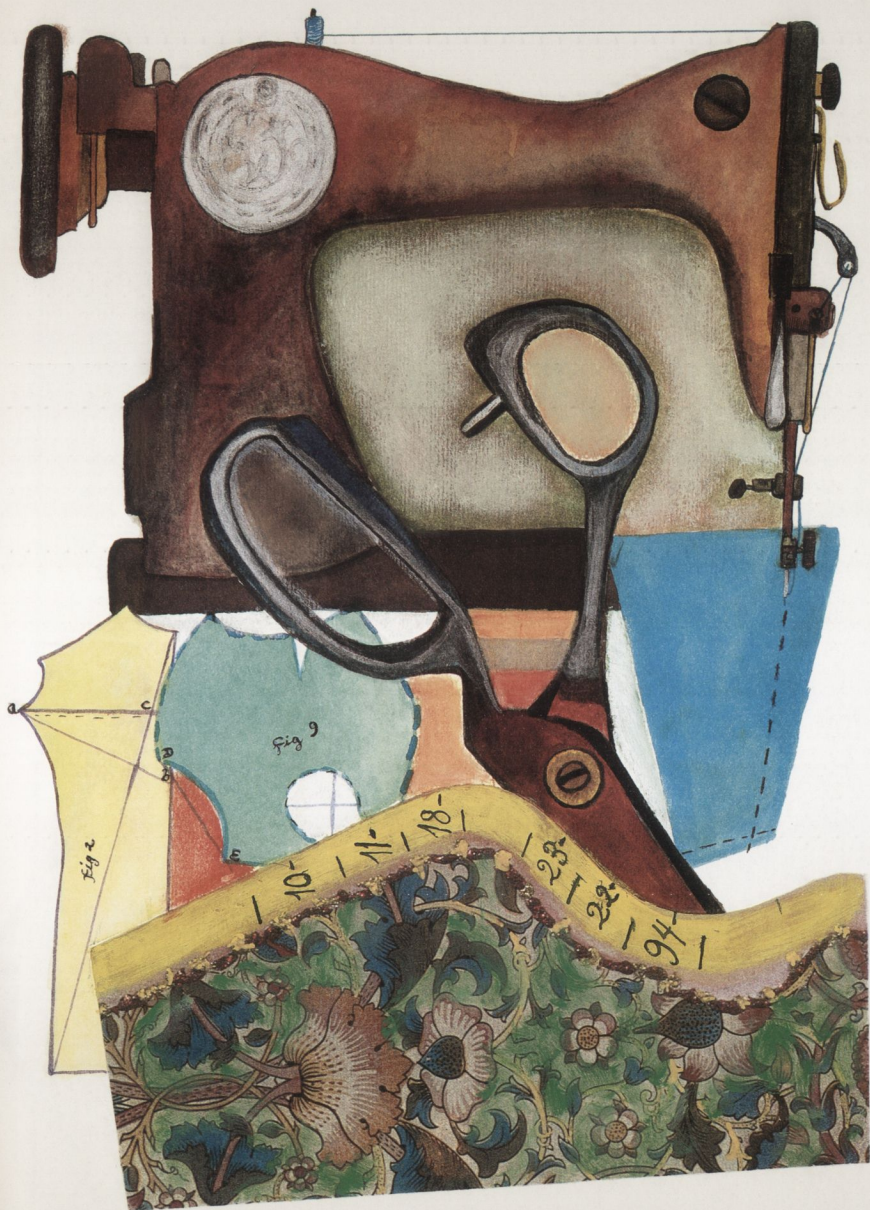
lo mirábamos con respeto. Mi mamá seguía con su relato, sin saber cómo contestarle.

—Ese día no quedó nadie en las casas. Todo Medellín estaba en las calles. Los artesanos cerraron sus talleres y los niños no tuvieron clases. Sonaban los voladores y los cohetes y las luces de la pólvora daban un color diferente a Medellín. La algarabía y los corrillos de niños al frente de la procesión, detrás de las bandas de las escuelas, al lado de la tropa, hacía que la fiesta se viera más alegre. Únicamente durante la misa solemne, los ánimos se calmaron por un rato. Las campanas sonaban sin parar y las descargas de la tropa de retaguardia nos asustaron a todos. El doctor Manuel Uribe Ángel nos hizo llorar con sus palabras sobre nuestra hermosa ciudad blanca, a la que él amaba como a un hijo de su corazón, según decía —contaba, emocionada, Teresa, nuestra madre.

—Mamá, ¿cuánta gente había en la iglesia? —era la pregunta obligada de Alejandro.

Así era todo con Alejandro. Igual a mi papá cortando las telas, igual a mi mamá en la organización de la casa: el lunes hacía aseo general, el martes iba al mercado, el miércoles preparaba los dulces de la semana, el jueves cosía y remendaba la ropa de todos, el viernes recibía visitas, el sábado jugaba con las amigas, el domingo íbamos a misa y salíamos de paseo. El lunes volvía a comenzar el aseo general, con tanto cuidado que hasta hacía barrer con brocha las ranuras del piso de madera. Su



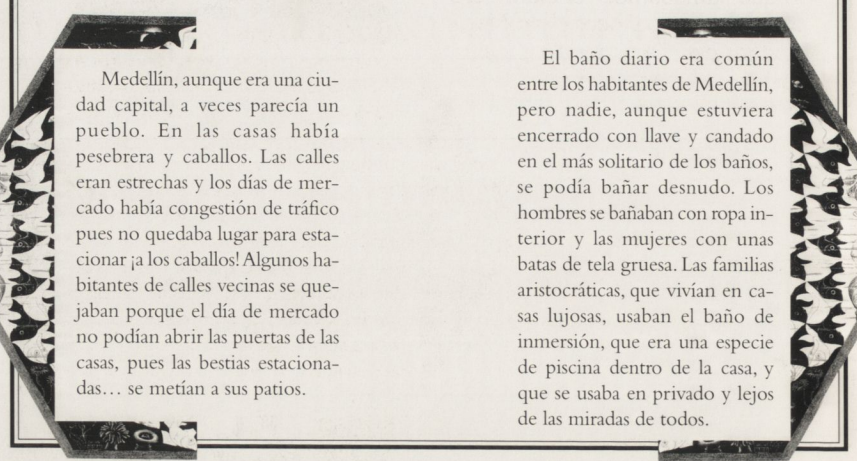


organización era inalterable y escrupulosa. Cualquier intento de hacerla cambiar, la sacaba de quicio. Alejandro salió igualito.

Tan calculador sería Alejandro, que durante años dijo que quería ser médico para poder medir los latidos del corazón, la circulación de la sangre y no sé cuántas cosas más, de la naturaleza humana. Evidentemente entró a estudiar a la facultad de medicina, pero algo no le gustó. Tal vez sería que las mediciones no eran tan estrictas como él esperaba que fueran. La ciencia médica tenía todavía mucho de intuición, de especulación y las cosas no funcionaban de esa manera para Alejandro. Si no era con exactitud, no le servía. Duró un año intentando encontrarle el gusto a la medicina y al fin se pasó a lo que sería su verdadera vocación: la ingeniería.

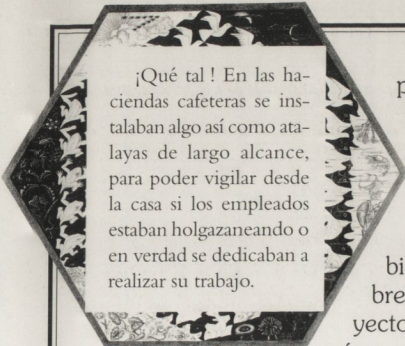
En la Escuela de Minas no sólo pudo medir, calcular, corroborar. Pudo descubrir que con la ingeniería podía ayudar a otros, poniendo los cálculos, las estadísticas y las proyecciones al servicio de la gente, que era otro de sus más grandes intereses. Eso era lo único que añoraba de la medicina, pero con la ingeniería también podía ayudar a la gente.

Creo que para Alejandro no fueron fáciles esos años de universidad. Desde chiquito se ponía nervioso cada vez que tenía que hablar en frente de los demás y comenzaba a tartamudear cuando le preguntaban algo. Se sentía feo y chiquito y prefería encerrarse a estudiar



Medellín, aunque era una ciudad capital, a veces parecía un pueblo. En las casas había pesebrera y caballos. Las calles eran estrechas y los días de mercado había congestión de tráfico pues no quedaba lugar para estacionar ¡a los caballos! Algunos habitantes de calles vecinas se quejaban porque el día de mercado no podían abrir las puertas de las casas, pues las bestias estacionadas... se metían a sus patios.

El baño diario era común entre los habitantes de Medellín, pero nadie, aunque estuviera encerrado con llave y candado en el más solitario de los baños, se podía bañar desnudo. Los hombres se bañaban con ropa interior y las mujeres con unas batas de tela gruesa. Las familias aristocráticas, que vivían en casas lujosas, usaban el baño de inmersión, que era una especie de piscina dentro de la casa, y que se usaba en privado y lejos de las miradas de todos.

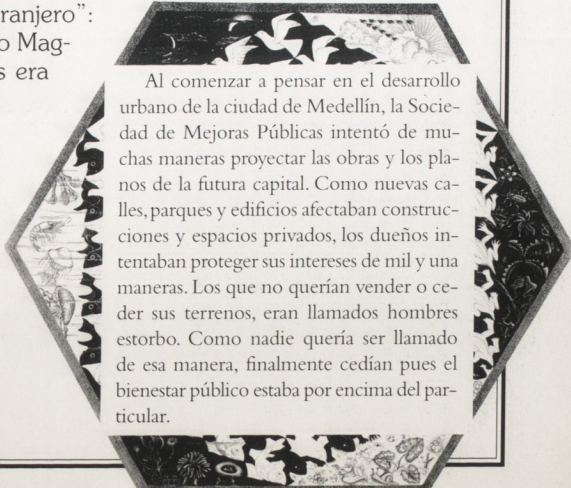


¡Qué tal! En las haciendas cafeteras se instalaban algo así como atalayas de largo alcance, para poder vigilar desde la casa si los empleados estaban holgazaneando o en verdad se dedicaban a realizar su trabajo.

para no tener que salir de paseo con los amigos. Cuando tenía exámenes orales, era como si el cielo le cayera en la cabeza. Tal vez era lo único que lo sacaba de su tranquilidad habitual.

Sin embargo, conmigo se sentía muy bien. Me contaba, con lujo de detalles, sobre los profesores, los compañeros, los proyectos. Lo malo era que la Escuela apenas nacía y aún no estaba muy bien organizada. Eran muy pocos los estudiantes de ingeniería en ese entonces, no llegaban a veinte, siquiera. La abrían, la cerraban, cambiaban el programa, tanto que el rector Eduardo Zuleta dijo un día que la Escuela de Minas de Medellín estaba en “estado de coma”. Lo bueno era que tanto los pocos profesores como los pocos alumnos estaban totalmente comprometidos con la ingeniería y la vivían con pasión.

Estudiar allí era una gran aventura. Las materias teóricas eran acompañadas con salidas prácticas. Largas excursiones hasta las minas de Titiribí y Amagá, o hasta Puerto Berrío para conocer las condiciones de la construcción del Ferrocarril de Antioquia, fueron experiencias que marcaron la vida de esos estudiantes. Recuerdo, con cierta envidia, el primer viaje de Alejandro hasta lo que llamábamos “el extranjero”: un viaje para conocer el río Magdalena, que para nosotros era casi como conocer el mar.



Al comenzar a pensar en el desarrollo urbano de la ciudad de Medellín, la Sociedad de Mejoras Públicas intentó de muchas maneras proyectar las obras y los planos de la futura capital. Como nuevas calles, parques y edificios afectaban construcciones y espacios privados, los dueños intentaban proteger sus intereses de mil y una maneras. Los que no querían vender o ceder sus terrenos, eran llamados hombres estorbo. Como nadie quería ser llamado de esa manera, finalmente cedían pues el bienestar público estaba por encima del particular.



Retrato de Alejandro López
Óleo: Ignacio Gómez Jaramillo
Escuela Nacional de Minas, Medellín

El vapor del vapor

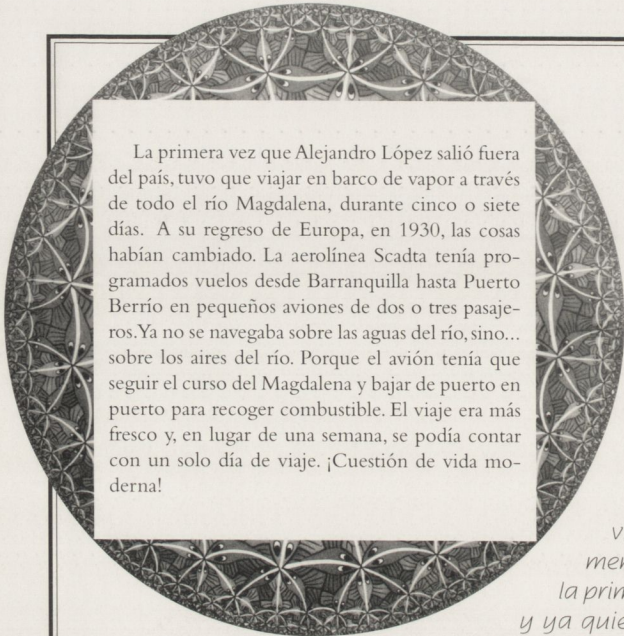


Puerto Berrío, mayo 28 de 1895.

8:00a.m.

El vapor lleva tres días de retraso. Si no llega esta semana, no sabemos qué vamos a hacer. En pocos días comienzan los exámenes en la Escuela y son muchos los trabajos que tenemos que preparar. Este viajecito a lomo de mula desde Medellín ya fue bastante largo. Y como si fuera poco, ahora tenemos que esperar el vapor para viajar por todo el río Magdalena hasta Barranquilla. Allá nos quedaremos una semana para después... repetir la aventura completa, pero de regreso.

Menos mal nos indicaron cómo prepararnos. Tengo el pasaje, siete maletas, catre de tijera, útiles de dormitorio, lavatorio, estera para que el catre no me quede tan duro, mosquitero, conservas, vino, agua mineral, frutas y ya encargué lo más importante: el hielo. ¡Cuatro cajones de hielo, envuelto en aserrín para que no se derrita tan rápido! ¿Durante cuántos días me durarán los cuatro cajones que me tienen guardados hasta que logre embarcarme? Algunos dicen que mejor lleve diez cajones. Pero eso es una locura. Ni me alcanza el dinero ni tendría dónde guardarlos.



La primera vez que Alejandro López salió fuera del país, tuvo que viajar en barco de vapor a través de todo el río Magdalena, durante cinco o siete días. A su regreso de Europa, en 1930, las cosas habían cambiado. La aerolínea Scadta tenía programados vuelos desde Barranquilla hasta Puerto Berrío en pequeños aviones de dos o tres pasajeros. Ya no se navegaba sobre las aguas del río, sino... sobre los aires del río. Porque el avión tenía que seguir el curso del Magdalena y bajar de puerto en puerto para recoger combustible. El viaje era más fresco y, en lugar de una semana, se podía contar con un solo día de viaje. ¡Cuestión de vida moderna!

3:00 p.m.

Bueno, apareció el vapor. Parece que el río está intransitable por la sequía y que las dragas no son suficientes para mantener los cauces de navegación. De ahí la demora. Si tenemos suerte y no nos varamos muchas veces, el viaje durará más o menos una semana. Es la primera vez que lo hago y ya quiero salir de Puerto Berrío. El calor es tremendo. Los jejenes y los zancudos no dejan dormir.

Ya nos llaman a embarcar. Ahí voy con mis cuatro cajones de hielo. Como diría mi mamá, me monto en esa máquina, al amparo de Dios, y de Jesús, María y José...

6:00 p.m

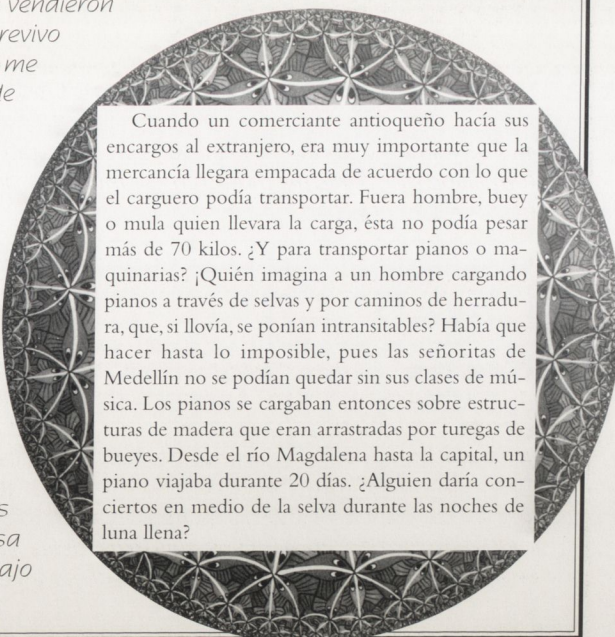
El calor y la plaga son insoportables. No corre ni la más pequeña brisa y las autoridades no nos han dado permiso para zarpar. Si por lo menos el vapor se moviera, nos haríamos la idea de que algo está pasando. Pero todos los pasajeros estamos apretados aquí en la cubierta de este barquito. Menos mal que todos hablamos el mismo idioma y nos podemos saludar, hablar, contar y hasta cantar. Las señoras se quejan, los maridos tratan de animarlas, unos viejos cuentan chistes y unos jovencitos sacaron ya sus guitarras, tiples, liras y bandolas. No puedo creer que alguien quiera cantar y bailar en este calor. Por Dios,

acaban de anunciar que hasta las seis de la mañana no podremos zarp
par por asuntos de seguridad. Y lo peor o, tal vez, lo mejor: no hay cupo
en los camarotes, todos fueron tomados por las señoras que necesitan
más privacidad. Los hombres, ricos y pobres, jóvenes o viejos, tenemos
que conformarnos con instalar nuestros catres en la cubierta. Y digo
que tal vez sea mejor, pues el calor de los camarotes es absolutamente
irresistible. Aquí por lo menos se ven las estrellas.

Se ven también algunos pasajeros durmiendo sobre las mesas del
comedor. Se cobijan con los manteles y sobre esas mesas y sobre esos
manteles es que tenemos que desayunar, almorzar y comer desde ma
ñana. Mejor dejo de pensar en esos inconvenientes y me dedico a hacer
fila para entrar al lavatorio. La cola es de veinte personas y si tengo
suerte, hacia medianoche, tal vez, pueda finalmente hacer mis necesi
dades y lavarme las manos. Como durante este viaje no pretendo mo
rirme de paludismo, me voy a tomar
la quinina que me vendieron
en la botica. Si sobrevivo
a todo lo demás, no me
voy a dejar morir de
alguna enfermed
dad que pueda
evitar.

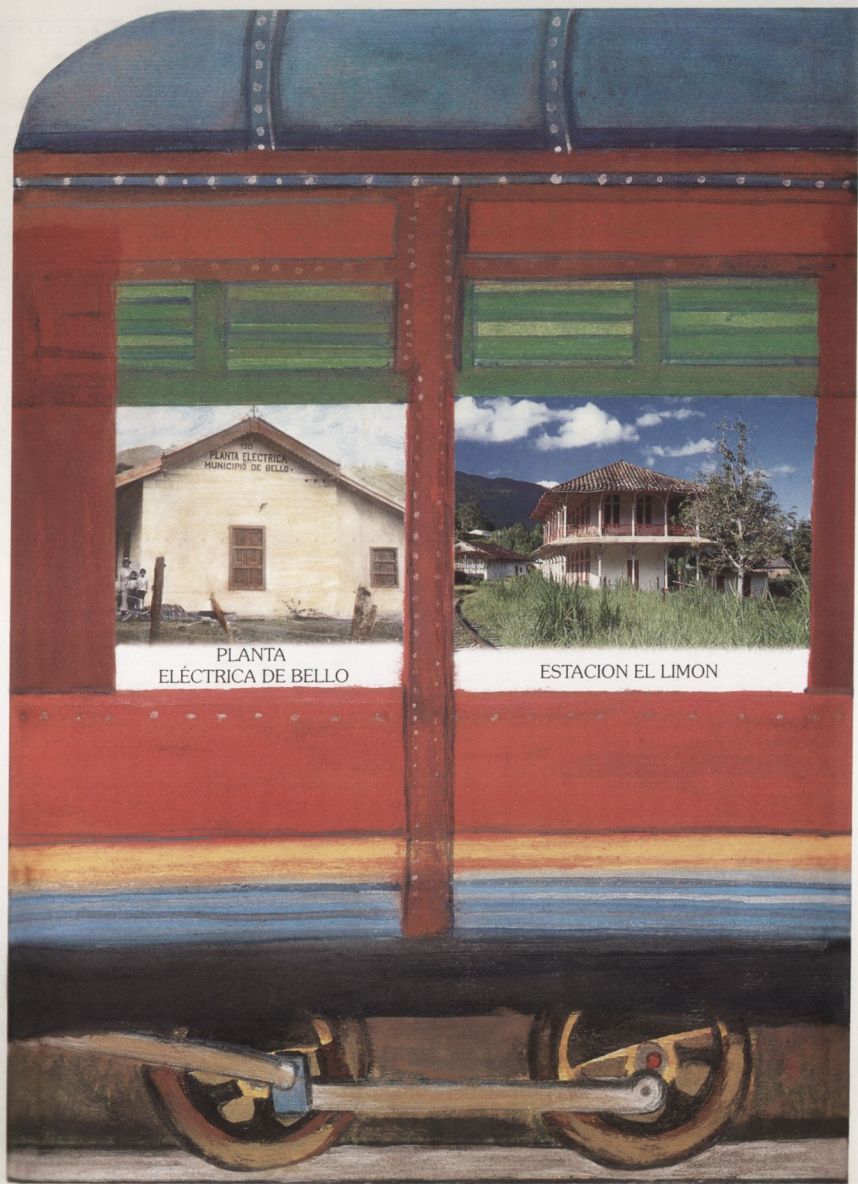
*Medellín, un
mes después,
hacia finales de
junio de 1885*

*...y entonces
me monté en el
tren porque des
pués de tres noches
sintiendo pasar esa
máquina por debajo*



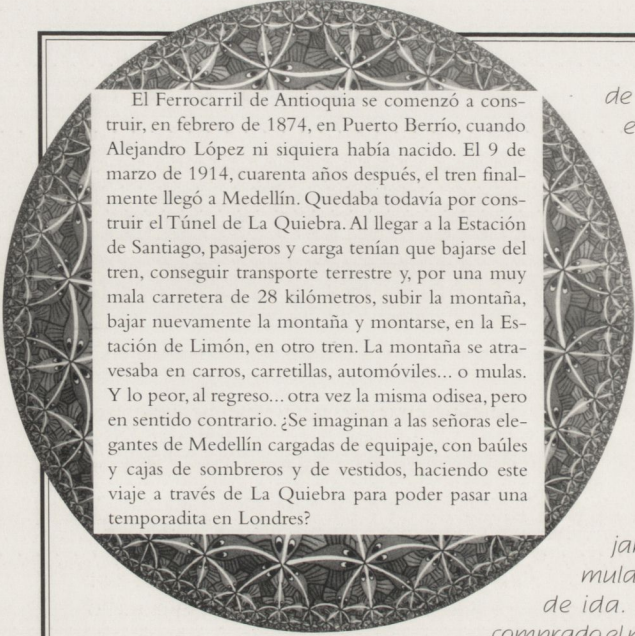
Quando un comerciante antioqueño hacía sus
encargos al extranjero, era muy importante que la
mercancía llegara empacada de acuerdo con lo que
el carguero podía transportar. Fuera hombre, buey
o mula quien llevara la carga, ésta no podía pesar
más de 70 kilos. ¿Y para transportar pianos o ma
quinarias? ¿Quién imagina a un hombre cargando
pianos a través de selvas y por caminos de herradura,
que, si llovía, se ponían intransitables? Había que
hacer hasta lo imposible, pues las señoritas de
Medellín no se podían quedar sin sus clases de mú
sica. Los pianos se cargaban entonces sobre estruc
turas de madera que eran arrastradas por turegas de
bueyes. Desde el río Magdalena hasta la capital, un
piano viajaba durante 20 días. ¿Alguien daría con
ciertos en medio de la selva durante las noches de
luna llena?





PLANTA
ELÉCTRICA DE BELLO

ESTACION EL LIMON

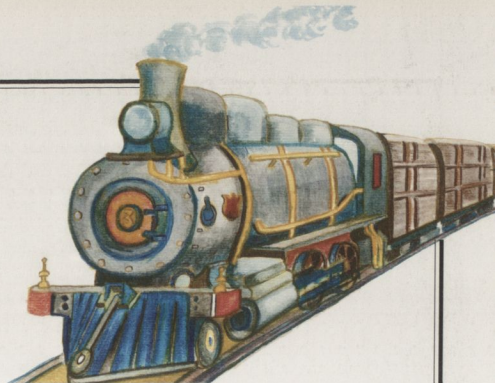


El Ferrocarril de Antioquia se comenzó a construir, en febrero de 1874, en Puerto Berrío, cuando Alejandro López ni siquiera había nacido. El 9 de marzo de 1914, cuarenta años después, el tren finalmente llegó a Medellín. Quedaba todavía por construir el Túnel de La Quebra. Al llegar a la Estación de Santiago, pasajeros y carga tenían que bajarse del tren, conseguir transporte terrestre y, por una muy mala carretera de 28 kilómetros, subir la montaña, bajar nuevamente la montaña y montarse, en la Estación de Limón, en otro tren. La montaña se atravesaba en carros, carretillas, automóviles... o mulas. Y lo peor, al regreso... otra vez la misma odisea, pero en sentido contrario. ¿Se imaginan a las señoras elegantes de Medellín cargadas de equipaje, con baúles y cajas de sombreros y de vestidos, haciendo este viaje a través de La Quebra para poder pasar una temporadita en Londres?

de mi almohada, allá en Puerto Berrío, tenía que conocerla por dentro. Al principio me asusté mucho. El ruido y la rapidez con que pasaban las cosas me dieron mucho miedo. Al llegar a la primera estación, a Malena, 14 kilómetros más adelante, me quería bajar y seguir a lomo de mula, como había hecho de ida. Pero como había comprado el pasaje hasta Pavas, me dijeron que no me devolvían la plata y así no convenía cambiar los planes.

De Malena a Pavas ya no me pareció tan duro el paseo. Me di cuenta de que los kilómetros pasaban rápido y que definitivamente el viaje en tren valía la pena. Las estaciones me parecían bonitas, compraba frutas y parva en cada parada y ahora pienso que si no construyen pronto lo que falta de Medellín a Pavas, no vuelvo a Puerto Berrío.

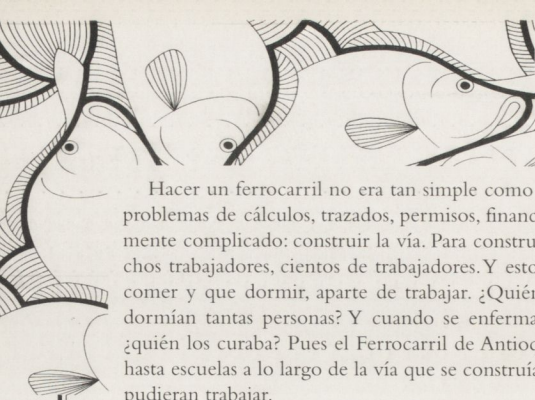
Al compás del tren



na vez Alejandro me dijo que a partir de ese viaje había descubierto su deseo de trabajar en el Ferrocarril de Antioquia. Le pareció que ahí estaba el futuro de nuestra región y que todo el desarrollo de la industria y el comercio antioqueños tenía que ver con la salida al mar. Y esta salida comenzaba con el tren. Tal vez por eso, después del viaje a Barranquilla, Alejandro se obsesionó con el tema del tren. Ya no hablaba, ya no contaba, ya no oía. Sólo soñaba.

En las pocas horas en que se sentaba a conversar conmigo, hacía cálculos imaginarios, medía, proyectaba e insistía en una idea loca: decía que en el Paso de La Quebra, allá arriba en la montaña, entre Cisneros y Santiago, había que excavar un túnel. Con esa insistencia en semejante proyecto, hasta los de la familia comenzamos a creer que había perdido la razón. En la universidad se oían rumores, los compañeros hacían comentarios, los profesores rechazaban sus intentos. Unas montañas que ni siquiera los más arriesgados pasaban con gusto, no podían ser cortadas y atravesadas así nada más, únicamente porque a un estudiante soñador se le había ocurrido.

—Libardo —me decía Alejandro mientras pegaba botón tras botón en la parte de atrás de la sastrería—. Libardo, ésa es la única manera de salir directamente al mar, sin tener que hacer transbordo de tren. Los trenes tienen que subir, y subir bien alto, si tienen algo que hacer allá arriba. Pero subir, subir y subir, para volver a bajar inmediatamente, eso es absurdo...



Hacer un ferrocarril no era tan simple como parecía. Después de superar grandes problemas de cálculos, trazados, permisos, financiamientos, comenzaba lo verdaderamente complicado: construir la vía. Para construirlo se necesitaban trabajadores, muchos trabajadores, cientos de trabajadores. Y estos cientos de trabajadores tenían que comer y que dormir, aparte de trabajar. ¿Quién alimentaba a tanta gente? ¿Dónde dormían tantas personas? Y cuando se enfermaban o accidentaban en plena selva, ¿quién los curaba? Pues el Ferrocarril de Antioquia tenía campamentos, hospitales y hasta escuelas a lo largo de la vía que se construía, para que los trabajadores realmente pudieran trabajar.

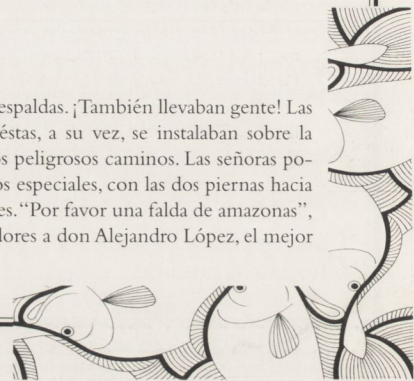
—Pero Alejandro —decía yo—, ¿de dónde se va a sacar todo lo que se necesita para un proyecto así? ¿Las maquinarias, los trabajadores, el dinero? ¿Y lo más difícil, las ganas de que el gobierno se comprometa con una obra de ese tamaño?

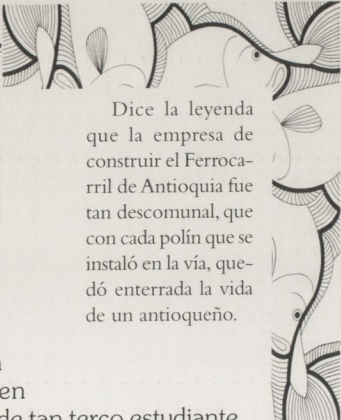
Mis palabras de hermano mayor, de abogado, de hombre sensato, nada podían contra los sueños de Alejandro. Pronto los cálculos y las medidas dejaron de ser imaginarios. Alejandro comenzó a viajar hasta La Quebra cada vez que el dinero y el tiempo se lo permitían.

—Tal como se nos presenta a nosotros, el problema de La Quebra es una lucha de igual a igual con la naturaleza —decía, convencido de la enormidad de la tarea, pero sin ninguna duda de que fuera la única solución para que Antioquia saliera de su encierro.

Tal era el convencimiento que tenía Alejandro de su idea, que a la hora de decidir un tema para su tesis de grado como ingeniero civil, eligió el diseño del túnel. La universidad entera puso el grito en el

Los silleteros no sólo llevaban carga sobre sus espaldas. ¡También llevaban gente! Las mujeres y los niños se instalaban en silletas y éstas, a su vez, se instalaban sobre la espalda de un hombre fuerte y conocedor de los peligrosos caminos. Las señoras podían viajar a caballo en sillas especiales, y vestidos especiales, con las dos piernas hacia el mismo lado. Para esto, tenían vestidos especiales. “Por favor una falda de amazonas”, encargaban las señoras de Medellín y sus alrededores a don Alejandro López, el mejor sastre de toda la región.

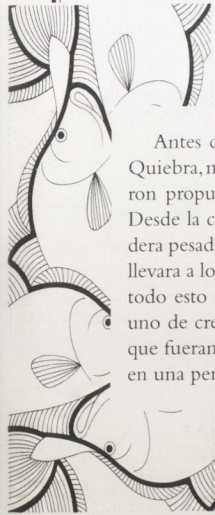




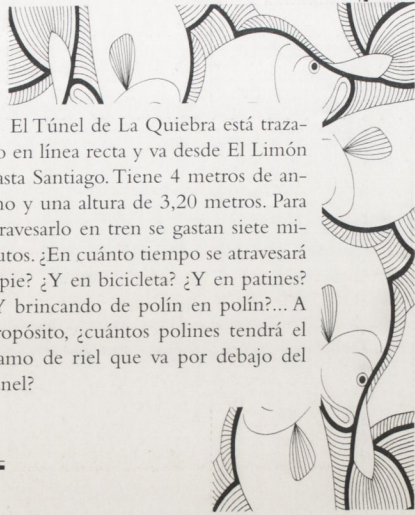
cielo. El rector rechazó el tema, ningún profesor quiso apoyarlo. Ninguno, excepto el doctor Pedro Nel Ospina, que con visión similar a la de Alejandro, se dejó arrastrar por el sueño utópico de un túnel en la mitad de Antioquia. Durante cuatro meses lucharon las directivas de la universidad contra Alejandro, en una lucha tan de igual a igual como la que él pretendía emprender. La única forma de llegar a un acuerdo fue cuando el doctor Pedro Nel Ospina canceló su viaje para Europa y se quedó en Medellín para dirigir él, personalmente, la tesis de tan terco estudiante. Tan convencido estaba de que esa tesis significaba algo para el futuro de la región, que exigió que el manuscrito fuese editado por la misma universidad.

El 30 de mayo de 1899, Alejandro se graduó como ingeniero civil en la Escuela de Minas, y desde entonces nunca borró de su firma las iniciales de su profesión: I. C. ¡Alejandro López, I. C.! Como Francisco Javier Cisneros, ya Alejandro podía escribir I. C., es decir ingeniero civil, después de su nombre. ¡Con qué orgullo Alejandro llevaba su título, a pesar de las discriminaciones que le hacían algunos de los compañeros y profesores!

Dice la leyenda que la empresa de construir el Ferrocarril de Antioquia fue tan descomunal, que con cada polín que se instaló en la vía, quedó enterrada la vida de un antioqueño.

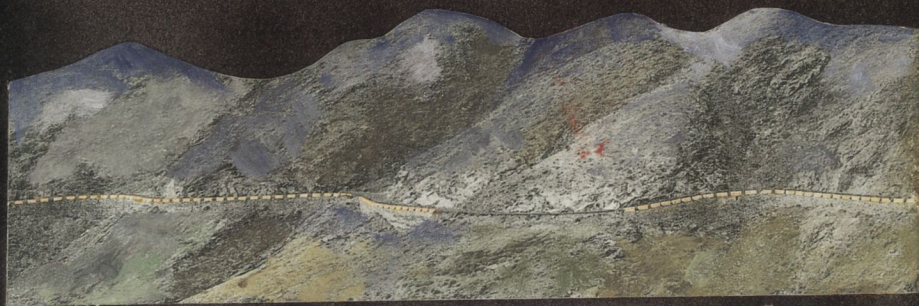


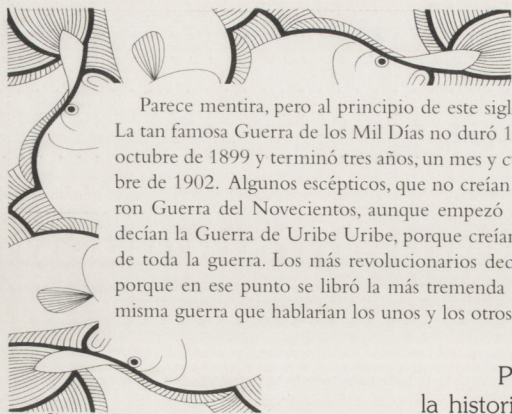
Antes de construir el Túnel de La Quebrada, muchas otras alternativas fueron propuestas para cruzar este paso. Desde la carretera, que era una verdadera pesadilla, hasta un cable aéreo que llevara a los pasajeros en una canastilla, todo esto aparte de un tren eléctrico, uno de cremallera, o dos locomotoras que fueran capaces de impulsar el tren en una pendiente tan aguda.



El Túnel de La Quebrada está trazado en línea recta y va desde El Limón hasta Santiago. Tiene 4 metros de ancho y una altura de 3,20 metros. Para atravesarlo en tren se gastan siete minutos. ¿En cuánto tiempo se atravesará a pie? ¿Y en bicicleta? ¿Y en patines? ¿Y brincando de polín en polín?... A propósito, ¿cuántos polines tendrá el tramo de riel que va por debajo del túnel?





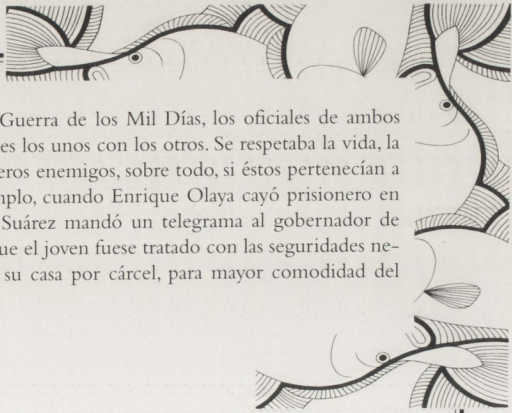


Parece mentira, pero al principio de este siglo, la gente no sabía contar muy bien. La tan famosa Guerra de los Mil Días no duró 1.000 días: duró 1.122. Estalló el 17 de octubre de 1899 y terminó tres años, un mes y cuatro días más tarde, el 21 de noviembre de 1902. Algunos escépticos, que no creían en la cuenta de los mil días, la llamaron Guerra del Novecientos, aunque empezó en 1899. Otros, más aproximados, le decían la Guerra de Uribe Uribe, porque creían que ese general liberal era el dueño de toda la guerra. Los más revolucionarios decían que era la Guerra de Palonegro, porque en ese punto se libró la más tremenda batalla de toda la guerra. ¿Sería de la misma guerra que hablarían los unos y los otros?

Porque ésa era la otra parte de la historia, la otra cara de la moneda: Alejandro, y yo, por supuesto, nunca fuimos muy bien aceptados en la universidad. Medellín era un pueblo chiquito y chismoso, lleno de prejuicios y repleto de discriminaciones. El que nuestro padre fuera un artesano honrado, impecable en su trato, independiente en su trabajo, no era una razón suficiente para ganarse el respeto de ciertos personajes vanos de la sociedad antioqueña.

Para Alejandro esa situación era agobiante. Venir de una escuela pública como el Liceo de la Universidad de Antioquia, en lugar de venir de algún colegio religioso como el San José o el San Ignacio, ya era mal recibido, a pesar de que el estudiante que ingresaba al Liceo tenía que destacarse académicamente. Tan mal lo hacía sentir el desprecio de sus compañeros, que a la hora de hablar en clase, a la hora de exponer sus ideas, la voz se le escurría, las manos le temblaban y apenas lograba tartamudear alguna respuesta. Por supuesto, las burlas se multiplicaban y la situación empeoraba hasta tal punto que Alejandro enmudecía totalmente. Desde ese entonces fue cuando comenzó a escribir. Porque si bien Alejandro tenía dificultades para hablar, sus ideas y conceptos eran claros, luminosos, visionarios, siempre y cuando estuvieran en el papel.

Coincidiendo con el grado de Alejandro, las cosas comenzaron a complicarse. Eran tiempos difíciles, de guerra entre liberales y conservadores y, aunque en la ciudad no tuvimos que vivir refriegas ni escaramuzas, el ambiente estaba cargado con odios y rivalidades políticas. Alejandro y yo, al igual que toda la familia, éramos liberales convencidos, bastante radicales por cierto, y decidimos seguir con firmeza al general Rafael Uribe Uribe, nuestro líder político.

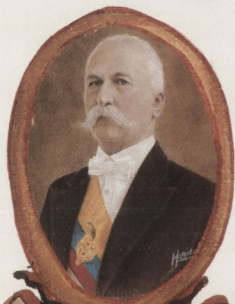


Durante la primera etapa de la Guerra de los Mil Días, los oficiales de ambos bandos eran extremadamente amables los unos con los otros. Se respetaba la vida, la salud y la comodidad de los prisioneros enemigos, sobre todo, si éstos pertenecían a la clase alta de la sociedad. Por ejemplo, cuando Enrique Olaya cayó prisionero en Nocaima, el ministro Marco Fidel Suárez mandó un telegrama al gobernador de Cundinamarca para recomendarle que el joven fuese tratado con las seguridades necesarias y rogaba que le ofrecieran su casa por cárcel, para mayor comodidad del muchacho.

El 17 de octubre de 1899 fue declarada oficialmente la guerra. Yo no creía que las guerras comenzaran y terminaran en un día tan específico. Liberales, conservadores, históricos, nacionalistas, llevaban demasiado tiempo peleando su cuota de poder, como para decir que hoy, mañana, o pasado mañana, la guerra había comenzado. Pero así era.

Un día, noventa días, trescientos veinte días, cuatrocientos cincuenta y ocho días, novecientos cuatro días... Esa guerra parecía que nunca fuera a terminar. Rafael Uribe Uribe, decía: "No hay triunfo que compense los males de la guerra civil. El mejor de todos los negocios es la paz". Y sin embargo esa guerra no se acababa.

A medida que avanzaba la guerra, Alejandro descubría horizontes más amplios que los conocidos en la Escuela de Minas. Durante los dos últimos años de su carrera había estado vinculado al Ferrocarril de Antioquia, técnica y afectivamente, y allí era adonde quería comprometer sus esfuerzos. Durante tres años, Alejandro y el país también, abandonaron este proyecto para enfrascarse en una de tantas guerras civiles, esta vez más larga que las anteriores. Al lado del general Uribe Uribe, trabajando en el área de tesorería, organización y logística, Alejandro afinó sus habilidades administrativas y se despertó en él la inquietud del servicio a los demás. Creo que la guerra fue un excelente laboratorio para que Alejandro encontrara la manera de acomodar sus pocos conocimientos de medicina, su vocación de servicio y el sentido de cómo mejorar la eficiencia en el trabajo, con el objeto de lograr que la gente viviera mejor. A partir de esta guerra, Alejandro encontró su verdadero camino.



Pedro Nel Ospina



Rafael Uribe Uribe



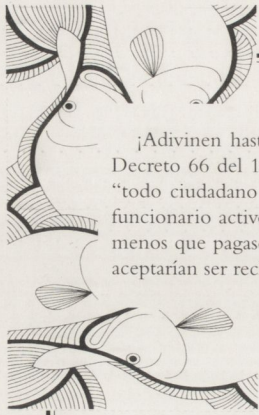
Marco Fidel Suárez



Enrique Olaya Herrera







¡Adivinen hasta cuándo se podía reclutar soldados para ir a la guerra! Según el Decreto 66 del 18 de octubre de 1899 emitido por el gobierno de Cundinamarca, “todo ciudadano varón menor de sesenta años que no fuese miembro del clero ni funcionario activo del gobierno en otro cargo, era elegible para el servicio militar a menos que pagase un derecho de exención de 25 pesos”. Y ustedes, ¿hasta qué edad aceptarían ser reclutados?

Una vez terminada la guerra, Alejandro trató de ganar algo de dinero como recaudador de impuestos en Sogamoso. Nada más lejos de su interés. La pasión de Alejandro era crear, convertir, ver más lejos, más allá de lo que todos veían. El tedio y la quietud de este trabajo burocrático aplastaban el sentimiento vital de Alejandro. Fue muy poco lo que se quedó en este cargo.

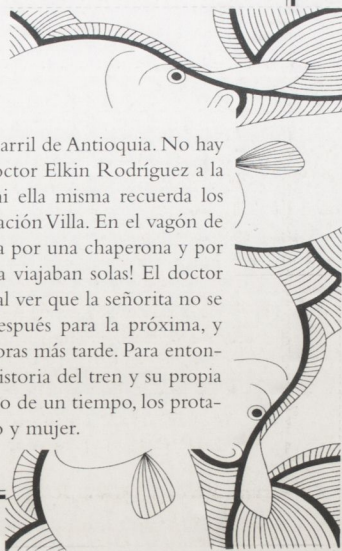
Finalmente, Alejandro llegó a donde su pasión lo llamaba: al Ferrocarril de Antioquia. Pocas veces se ha visto a un joven más entusiasmado con un trabajo. Su cargo, Ingeniero de Sosténimiento, era como una estructura sobre la que se podía subir y proyectar hasta donde su imaginación lo llevara. Alejandro creía, a ciencia cierta, que el Ferrocarril era el vehículo para lograr el despegue de la industria y para que Antioquia hiciera parte del país y dejara de ser una región aislada de los acontecimientos de la capital y del resto de la nación. Creía, también, que la reconstrucción, después de la guerra, se haría realidad. Y en el Ferrocarril puso todo su empeño.

Entre 1903 y 1906, Alejandro pasó la vida viajando entre Caracolí y Puerto Berrío. Después de la guerra, la administración del Ferrocarril se encontraba sumida en un profundo caos. Los trabajos estaban atrasados en varios años, la carga se acumulaba en las estaciones y, lo peor, no había mano de obra suficiente para avanzar en los trabajos de reconstrucción y de construcción de nuevos tramos. El comercio, las importaciones y las exportaciones estaban paralizadas. La contribución de Alejandro fue inmensa. Por un lado, su espíritu de inventor lo

ayudó a idear una varilla en forma de barra, con los extremos planos, para que las piedras y las traviesas de la vía quedaran bien aseguradas. Por otro lado, fue tanta su dedicación a buscar formas de volver eficiente el servicio del tren, que algunos enemigos se ganó por el camino. A pesar de los enemigos, el Ferrocarril de Antioquia, por primera vez en su historia, logró producir utilidades.

Los principios de Alejandro estaban por encima de los comentarios. Tan estricto cumplidor del deber era, que un día, sin previo aviso, sin consultar con nadie, tomó una decisión que afectaría a todos en la familia: eliminó la exención del pago de pasajes en el tren a todos los sacerdotes de la Iglesia católica. ¿Quién lo creyera? ¡La Iglesia, la Iglesia católica, con mayúscula y todo, siendo desafiada por un jovencito rebelde, liberal y, con seguridad, ateo! Pues Alejandro no dio marcha atrás en su determinación. La mantuvo por sobre todo, asumiendo con dignidad, y hasta con orgullo, la excomunión que le decretó el señor obispo. Y hablar de excomunión era algo más que una simple palabra. Alejandro quedaba excluido de muchas oportunidades sociales, políticas y laborales, aparte de que sus hijos quedaban automáticamente vetados para estudiar en los colegios religiosos, que eran la mayoría de los colegios privados de ese entonces. No importaba. Su trabajo de administrador juicioso estaba primero.

El romance también hace parte de la historia del Ferrocarril de Antioquia. No hay que olvidar, por ejemplo, la apasionada persecución del doctor Elkin Rodríguez a la señorita Leonor Santa María, hace ya tantos años, que ni ella misma recuerda los detalles. Pues bien, el doctor se montó en el tren en la Estación Villa. En el vagón de primera clase, descubrió a una hermosa joven, acompañada por una chaperona y por todos sus hermanos. ¡Las señoritas de buena familia nunca viajaban solas! El doctor tenía la intención de bajarse en la siguiente estación, pero al ver que la señorita no se movía de su silla, compró boleto para la próxima. Y después para la próxima, y después para la próxima... hasta llegar a Barbosa, muchas horas más tarde. Para entonces, ya el doctor Elkin y la señorita Leonor sabían que la historia del tren y su propia historia habían quedado irremediabilmente unidas. Al cabo de un tiempo, los protagonistas de esta historia de amor se convirtieron en marido y mujer.



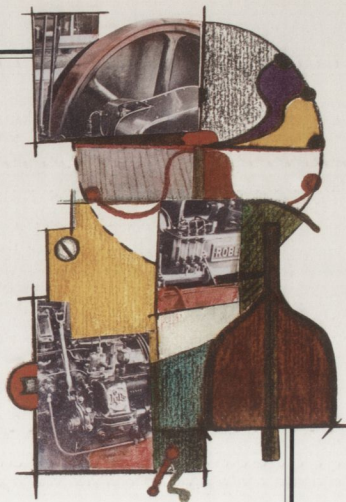
Estas preocupaciones pasaban de ser puramente matemáticas. Durante años había calculado distancias entre estaciones, metros de rieles, pesos de materiales, desniveles, capacidades de locomotoras y no sé cuántas cosas más. Los pasajeros, los trabajadores, la gente involucrada en la vida del Ferrocarril, comenzaban a preocuparle más. ¿Dónde dormían? ¿Qué comían? ¿Qué educación recibían los hijos de los empleados? ¿Cuánta atención médica recibían las esposas y los hijos? ¿Cómo podía mejorar el servicio del Ferrocarril?

Tantas y tantas preguntas se hacía Alejandro que no sabía cómo empezar a resolverlas. Si el Ferrocarril se concentraba únicamente en la eficiencia mecánica y económica, no servía a sus verdaderos propósitos. El Ferrocarril adquiriría sentido sólo en la medida en que la gente viviera mejor. En esto puso su mejor esfuerzo Alejandro durante todo el tiempo en que trabajó allí. Su trabajo era reconocido por todos.

Mientras todo esto ocurría, Alejandro no olvidaba a su familia. A su paso por Medellín, cuando el trabajo se lo permitía, pasaba días con nosotros en la finca de nuestros padres, en San Pedro. Largos paseos a caballo nos permitían discutir sobre novedades tecnológicas y soñar con nuestros propios inventos. Recuerdo, por ejemplo, cuando Alejandro y yo importamos el primer molino de viento que se vio en la región. ¡Ése fue todo un acontecimiento! De todas las fincas, desde Bello hasta Medellín, llegaron amigos, vecinos, curiosos por conocer una máquina tan extravagante como bonita.

Un viaje de Alejandro a Estados Unidos, entre 1905 y 1906, le abrió nuevas perspectivas. Trabajó en la fábrica de trenes Baldwin Locomotive Works de Philadelphia, como obrero, durante todo un año. Conocer un tren de producción tan grande y desde abajo, le permitió entender que los Estados Unidos no eran "superiores", sino que Colombia se encontraba en un nivel tecnológico "inferior", como explicó en los artículos que escribió desde allá. Con mirada visionaria se preocupó por la manera de adaptar ideas extranjeras a dificultades locales, no copiándolas exactamente, sino inventando modelos apropiados para las necesidades nacionales.


Obras son amores




esde allí comenzó a inventar máquinas para todo. Todavía me parece ver a Alejandro devanándose la cabeza para construir una máquina para extraer fácilmente la fibra de la cabuya. Todo un desarrollo tecnológico, para nada. Alejandro puso avisos en el periódico, llamó a sus amigos agricultores, intentó introducir su máquina en las fincas. Yo trataba de ayudarlo como mejor podía, pero nuestros agricultores no estaban preparados para ningún cambio en su manera de sacar las fibras del fique. Por supuesto, esta aventura económica fue un fracaso y las finanzas de Alejandro se fueron al suelo.

Lo que sí marcó una nueva tendencia en la ciudad fue la teoría de Taylor, cuando Alejandro habló de ella por primera vez. Leía cuanto libro de administración o de economía le caía en las manos y además traducía artículos del economista de moda en los Estados Unidos, que hablaba de eficiencia en la industria. Alejandro publicaba sus artículos en mi diario *La Organización* y en el periódico *La Patria*, aplicando esta teoría a su trabajo como Administrador-Ingeniero, en el Ferrocarril.

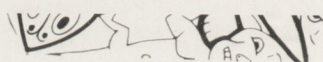
¡Y ni qué decir de cuando importamos la primera victrola Edison que llegó a Medellín! Era de manivela, con discos cilíndricos y cuerda. Nadie podía creer que semejante aparato existiera. Las fiestas con



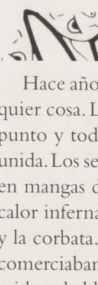
En 1907, cuando Alejandro López enamoraba a doña Lucía Uribe Márquez, no existían los equipos de sonido. Los sábados, podía visitarla a través de la ventana y hasta llevarle serenata. Los domingos podía pasear por el parque, siempre acompañados para que nadie pensara mal, y oír la retreta. En días especiales, aniversarios o cumpleaños, Alejandro podía llevar serenatas acompañadas por vihuelas, guitarras, tiples y liras, costumbre muy común entre los jóvenes, pero nada apreciada por la Iglesia, a la que todo lo relativo a bailes y cantos le parecía pecado.




guitarra, tiple, bandola y lira fueron consideradas como aburridas y anticuadas, y todo el mundo quería asistir a las fiestas de los López, en donde la tecnología moderna animaba los bailes. En una de estas fiestas, creo que fue donde Alejandro se encontró por primera vez con Lucía.



¡Lucía Uribe Márquez, prima del general Uribe Uribe, señorita muy elegante de Medellín, niña aristócrata que jamás podría mezclarse con un joven salido de una familia artesana! ¡Qué escándalo ocasionaron cuando Alejandro comenzó a visitar a Lucía en la ventana de su casa! La sociedad de nuestra pequeña capital se agitó cuando la noticia de que un López, así fuera ingeniero, escritor y excelente administrador, cortejaba a una Uribe Márquez. Si los tiempos de guerra no hubieran terminado, si las leyes no fueran tan drásticas contra los homicidios, alguna tragedia hubiera podido ocurrir por ese romance.



Los padres de Lucía, la familia entera de Lucía, se descontroló al saber que Alejandro y Lucía querían casarse. ¿Para eso habían educado tan bien a su hija? ¿Para que se casara con un salido de la nada, su institutriz le había enseñado inglés, francés, piano y algu-



Hace años sentarse a la mesa no era cualquier cosa. La comida se servía a la hora en punto y toda la familia tenía que estar reunida. Los señores no podían pasar a la mesa en mangas de camisa y, aunque hiciera un calor infernal, se ponían el saco, el chaleco y la corbata. En las familias muy ricas, que comerciaban con el exterior, durante la comida se hablaba en inglés para que los hijos fueran aprendiendo y, más tarde, al heredar el negocio familiar, pudieran ocuparse de las importaciones y las exportaciones sin problema. Nadie se podía parar hasta que el padre no acabara de comer.

nas primeras nociones de bridge? ¡Nada de eso! La oposición a ese matrimonio fue absoluta... e ineficaz. En 1908, Alejandro y Lucía, a pesar de todas las protestas, de todo el escándalo, finalmente se casaron, un tiempo después que Alejandro dejó de trabajar en el Ferrocarril y que obtuvo su segundo grado universitario: Ingeniero de Minas de la Universidad de Antioquia.

Lucía y Alejandro siguieron viviendo en la finca Andalucía que Alejandro tenía en Bello, por quedar allí los talleres del Ferrocarril, y los niños comenzaron a nacer. Alejandro, Lucía y los niños subían con frecuencia a la finca de San Pedro y pasábamos muy agradables tardes de familia. Durante esas tardes, Alejandro y yo pescábamos en la quebrada y hablábamos de política y de proyectos de la Sociedad de Mejoras

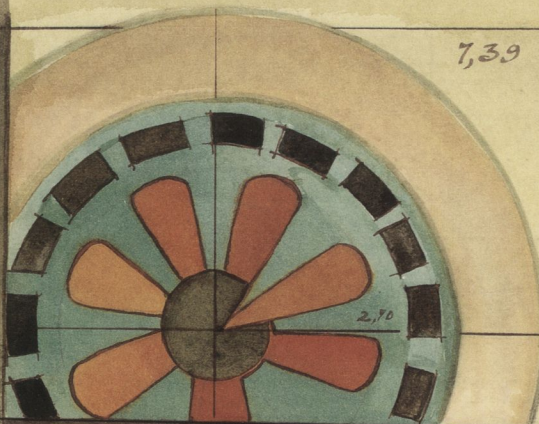
Cuidar la ropa en una época en que no había lavanderías no era tan sencillo. Ir a misa todos los días requería que las faldas estuvieran en perfectas condiciones. Por eso las señoras se ingeniaban métodos propios pero muy efectivos. Por ejemplo, para que la falda plisada no se arrugara, doña María Jesús Muñoz, apenas llegaba de misa de 5 de la mañana, se quitaba la falda y con extremo cuidado la guardaba, sin una sola arruga, dentro de una media de seda. ¿Cuántas horas duraría guardando su falda cada día?

Las señoras de la aristocracia de Medellín realmente no tenían mucho para hacer. No había televisión ni radio ni cine. Claro que tenían montones de hijos, pero también tenían un séquito de trabajadores para atenderlos. En las tardes calurosas, cuando no jugaban ni recibían visitas, se sentaban a leer novelas francesas que traducían en voz alta, mientras las hijas y las empleadas escuchaban y hacían bordados.

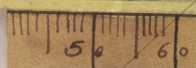
Públicas de la ciudad de Medellín, de la cual hacíamos parte. Alejandro era cada vez más radical en sus ideas liberales, y cada vez peor visto en la sociedad cerrada y conservadora de la ciudad.

Para ese entonces Alejandro había sido nombrado director administrativo de la mina de oro El Zancudo, en Titiribí. Como

7,39



2,10



Cámara de Comercio de Chile
BOLETIN
 número quinquagésimo tercero de la Colección
 que publica el Ministerio de la Faja
 el día 22 de Agosto de 1918.
 DICIEMBRE - 1918
 (DICIEMBRE - 1918)
EL FIQUE
 SU CULTIVO Y BENEFICIO INDUSTRIAL
 SU CULTIVO Y BENEFICIO INDUSTRIAL
 ENTENDI
 QUE OBTUVO PRIMER PREMIO
 EN LA EXPOSICION INTERNACIONAL DE
 EXPOSICION AGRICOLA Y PECUARIA
 INTERNACIONAL DE BRUXELLES
 MEDELLIN
 ALEJANDRO LOPEZ I. C.
 SANTIAGO DE CHILE

4,50

5,97

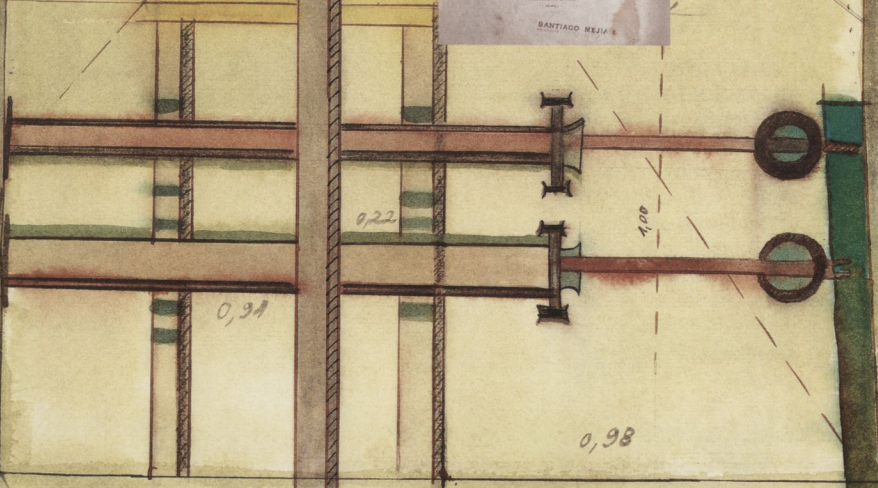
3,30

0,22


0,94

1,00

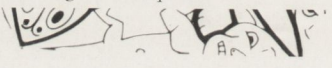
0,98








Cuando en Medellín todavía no había luz, las noches podían ser muy largas o muy cortas, dependiendo de cuán intrépidas fueran las familias. Después de comer, a eso de las siete, y de rezar el Rosario, poco o nada se podía hacer, a menos que algún juego misterioso pusiera algo de emoción a una noche sin luna. Los niños adoraban jugar a las ánimas. Toda la familia, incluyendo las tías solteronas y las abuelitas, se disfrazaban con sábanas. Después se escondían y se asustaban los unos a los otros gritando "bu-bu", como si fueran fantasmas. Más de un preinfarto ocasionaron estos juegos espectrales en algunos buenos hogares antioqueños.



Otro juego muy divertido para los niños, pero no tanto para los adultos, era el teléfono. Aunque fuera tarde de visita, aunque la señora tuviera juego de cartas, el día del juego del teléfono era sagrado. Los niños amarraban las tapas del polvo Coqueta con cuerdas y comenzaban a enredarlas por toda la casa. La sala, el comedor, el patio, las habitaciones, toda la casa quedaba atrapada en estas telarañas. Cuando llegaban las visitas, tenían que agacharse y pasar por debajo de los cables telefónicos. ¿Hasta qué hora duraría este juego? Cuando llegaba el papá, ¿también se tenía que agachar y pasar por debajo del alambrado?



ingeniero, como profesional, este cargo era fantástico. En Antioquia había pocas industrias, y la minería era de las más importantes. Desde su paso por la Escuela de Minas, Alejandro había conocido todo el proceso de la mina durante los frecuentes viajes laboratorio que organizaban los profesores, para que los estudiantes conocieran de cerca, y desde dentro, todo lo que una mina de oro quería decir. ¡Por algo se llamaba Escuela de Minas!

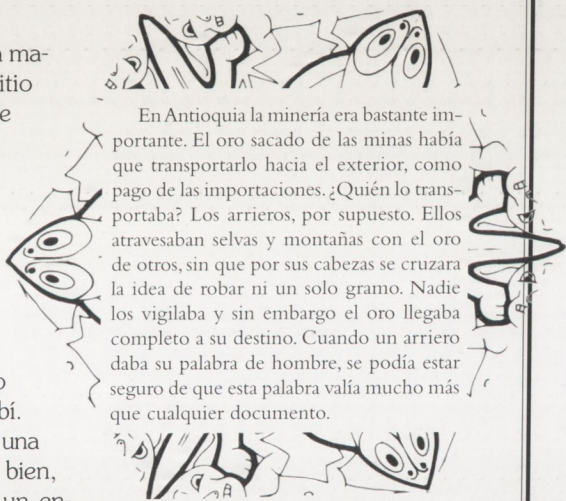
Una cosa era ser el director de Medellín y otra cosa era vivir las necesidades de la mina, en el sitio mismo donde se producía el oro. Cuando Alejandro fue nombrado director, la mina atravesaba por un momento crítico y prácticamente estaba quebrada. Realmente se necesitaba una mente clara, con visión del futuro, con espíritu innovador para poner en marcha proyectos que sacaran a la mina de sus dificultades financieras y de producción. Alejandro representaba todo esto.

Algo que marcó el trabajo de Alejandro, fue ver las

condiciones en que los mineros tenían que vivir. La llegada a Titiribí, pueblito enclavado en lo alto de la montaña, desde Medellín, ya era toda una aventura. Un día entero a caballo, por trochas difíciles, hacía que la comunicación fuera casi inexistente. Para ese entonces no había luz eléctrica, ni alcantarillado, ni acueducto, ni carros. Ni siquiera había teléfono. Las condiciones higiénicas eran muy precarias. Lo que más impresionó a Alejandro, durante su primera semana en la mina, fue la historia de uno de los ingenieros residentes.

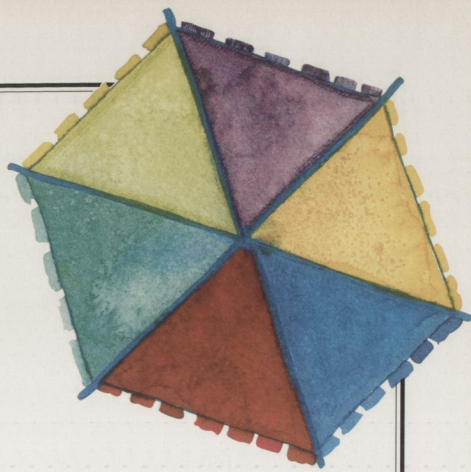
A eso de las diez de la mañana avisaron desde Sitio Viejo, el campamento de la mina, que un ingeniero ardía en fiebre. Alejandro, que ese día hacía una inspección en el lugar, intuyó que se trataba de una neumonía infecciosa y alertó a algunos trabajadores para que lo transportaran hasta Titiribí.

Acostaron al ingeniero en una camilla, lo taparon muy bien, pues llovía a cántaros y un enfermo de neumonía no debía mojarse, y lo transportaron en mulas, lo más rápido posible, por las trochas inundadas. Durante cuatro larguísimas, eternas horas, desatascaron mulas del barro, atravesaron charcos crecidos, pelearon con la tempestad y llegaron al pueblo hacia las cuatro de la tarde. Cuando la situación parecía que iba a mejorar, todavía faltaba lo peor: en ninguna parte, ni siquiera en el hospital, recibían al enfermo por miedo al contagio. Un médico formuló una receta y mandó a un peón hasta Medellín a conse-



guir la medicina, sobre todo por sentir que hacía algo. Ir y venir a Medellín, y con semejante mal tiempo, tomaría por lo menos tres días. Por supuesto, el ingeniero murió.

Este caso no hubiera impresionado tanto a Alejandro, si no fuera por lo que sucedió después. Muchos trabajadores enfermaban y morían con frecuencia, pero era la primera vez que Alejandro, en persona, tenía que acompañar la situación hasta el final. Y el final fue casi tan trágico como el principio. El sitio donde estuvo tirada la camilla con el ingeniero tuvo que ser escrupulosamente desinfectado. Quisieron llevar el cadáver hasta Medellín para que la familia lo enterrara en el panteón familiar y las autoridades se negaron a dar el permiso para trasladarlo. No había ataúd del tamaño del ingeniero y nadie quería tomarle las medidas para fabricarlo rápidamente. El alcalde insistía en que había que enterrarlo a primera hora de la mañana. Se instalaron unas velas cerca al cuerpo y mientras algunos vecinos rezaban desde lejos, velaron el cadáver hasta que amaneció y lo enterraron sin cajón ni nada. Alejandro enfermó, no de neumonía, sino de depresión y se prometió a sí mismo tratar de mejorar la situación de los trabajadores, ingenieros y peones, que vivieran en Sitio Viejo, en donde quedaba el campamento principal de la mina. Con mucho sentido humanitario y administrativo a la vez, inició lo que más adelante se llamaría "salud ocupacional".



Una cometa sin cola



o no entiendo cómo hacía Alejandro para cumplir con tantos compromisos. Era presidente de la Sociedad de Mejoras Públicas de Medellín, dirigía el periódico *La Organización*, era el director general de la empresa minera El Zancudo, actuaba como concejal de Medellín y, encima de todo, era profesor en la Escuela de Minas. Dictaba agrimensura, economía industrial, metalurgia, mineralogía y estadística. Con razón, Lucía lo llamaba, cariñosamente, una cometa sin cola, porque decía que Alejandro se le media a todo, que todo le interesaba.

Por su parte, Lucía seguía viviendo en Bello, cuidando a sus hijos con la ayuda de Lola, la institutriz de los cuatro muchachos, Gabriel, Fabio, Horacio e Ignacio. Lucía sabía que Alejandro, a pesar de sus múltiples trabajos, no se aferraba al dinero y, por supuesto, éste escaseaba. Como excelente ama de casa, ella se esforzaba en hacer rendir lo que su esposo ganaba y hasta ahorraba parte de ese dinero. Mientras Lucía cultivaba jardines sembrados con hermosísimas rosas, orquídeas y matas de manto de María, lluvia de oro, primer amor, buganvilla, y dragón de oro, su casa, La Andalucía, se llenaba de niños, de jardines, de gatos y de perros. Porque tanto a Alejandro como a Lucía les encantaban los animales.





Inauguración de una estación:

*“El desfile que partió de Monos hacia Caracolí a las 10:30 a.m., fue en este orden:

Primero: la locomotora número 7 que remolcaba 6 carros de carga y 2 de pasajeros en donde iban los miembros de la Junta, empleados de la Empresa y muchos particulares y trabajadores. Luego seguían las locomotoras 4, 5, 6.

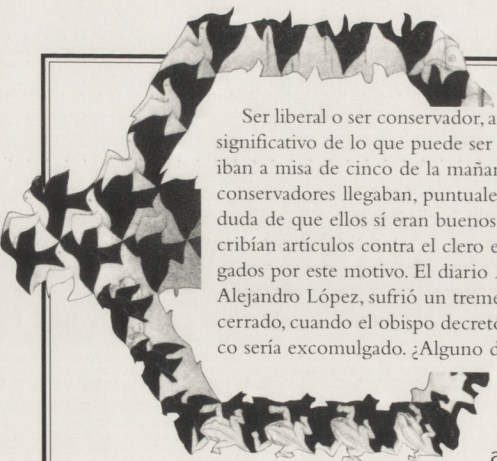
Segundo: entraron a Caracolí a las 10:00 a.m...

¡Qué poco duró aquella alegría! Porque después de la inauguración, los trenes regresaron a Puerto Berrío, pero en el sitio de Marengo, kilómetro 44, el tren número 7, que era precisamente el que llevaba la gente, se deslizó debido a una bandada de langostas que estaba posada en los rieles. En vano el maquinista, Juan de J. Machado, quiso frenar aquel tren. Todos sus esfuerzos resultaron vanos y la locomotora fue a estrellarse contra otra de las locomotoras y se produjo el volcamiento. Allí murió Machado, cumpliendo su deber, aferrándose a la máquina. También perecieron: Horacio de Greiff, contratista; Emigdio Jiménez, ingeniero ayudante y 18 más, todos trabajadores de la Empresa. Hubo 17 heridos de los cuales murieron tres. El desastre de Marengo, con ese trágico saldo de 24 muertos, ha sido el mayor de cuantos ha tenido el Ferrocarril de Antioquia en toda su historia. Ese 7 de agosto de 1897 fue día de alegría y de tragedia para Antioquia”.



“El Ferrocarril de Antioquia, Historia de una Empresa Heroica - Roberto María Tisnés, Heriberto Zapata Cuéncar ; Empresas Departamentales de Antioquia, Medellín, 1980, Pg. 285.

Pero Lucía añoraba la compañía de su esposo. Como gerente de la mina, Alejandro tenía que hacer largos viajes a caballo, a revisar los trabajos. Allí se ocupaba de las fundiciones, de las carboneras, de las condiciones de los trabajadores, de los pagos, de los contratos, tratando de que una empresa que había llegado a sus manos en estado financiero agónico, recobrara la estabilidad económica. Combinando sus conocimientos administrativos adquiridos en el Ferrocarril de Antioquia, con sus lecturas de revistas especializadas que recibía de Europa y los Estados Unidos, trataba de sacar adelante el proyecto. Conocer el inglés perfectamente ayudaba a que Alejandro sacara mejor provecho de estas publicaciones.



Ser liberal o ser conservador, a principios de siglo, era algo mucho más significativo de lo que puede ser ahora. Los liberales, considerados ateos, iban a misa de cinco de la mañana, tratándo de que nadie los viera. Los conservadores llegaban, puntuales, a misa de doce, para que no quedara duda de que ellos sí eran buenos católicos. Los intelectuales liberales escribían artículos contra el clero en periódicos radicales y eran excomulgados por este motivo. El diario *La Organización*, dirigido por Libardo y Alejandro López, sufrió un tremendo fracaso económico, y tuvo que ser cerrado, cuando el obispo decretó que quién leyera este terrible periódico sería excomulgado. ¿Alguno de ustedes se atrevería a comprarlo?

A su vez, la experiencia que iba adquiriendo, le ayudaba a enriquecer sus teorías, inspiradas en Taylor, y a proyectarlas a sus estudiantes de la Escuela de Minas. La eficiencia industrial interesaba a Alejandro tanto como la enseñanza de la ética y la honestidad, que hacían parte fundamental de sus principios como educador. En la facultad decían que tal era el grado de confianza que tenía en la honestidad de sus alumnos, que les permitía hacer los exámenes desde sus casas, sin restricciones ni vigilancia, pues estaba convencido de que la gente, al igual que él, era honrada por encima de cualquier cosa. Alejandro decía que la situación ideal de un trabajador era ser su propio patrón y que en estas condiciones no tenía sentido engañarse a sí mismo.

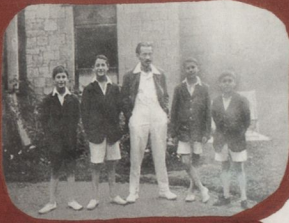
Las cosas, sin embargo, no eran un jardín de rosas para Alejandro. Su visión futurista era muchas veces criticada y discutida entre los colegas de la universidad. Sus alumnos creían que era el mejor maestro del mundo. Los celos de las directivas aristocráticas hacia un profesor que ascendía en fama, pero sin linaje, eran motivo suficiente para despreciar y tratar de descalificar su trabajo. Alejandro hacía preguntas visionarias en sus exámenes, pensando en proyectos aún inexistentes. Pedía, por ejemplo, que sobre un plano de la ciudad, se trazara una red económica en rieles, que prestara el más eficiente servicio de transporte. ¿A quién se le podía ocurrir pensar en un examen así? Se repetían las críticas que sobre su tesis de grado habían caído. ¡Sólo un loco podía ir más allá del presente inmediato!

En la mina, a pesar de que durante años y años, once o doce tal vez, la situación había mejorado enormemente, Alejandro comenzó a

Andalucía



Finca Andalucía, Bello, Antioquia.



Alejandro, su esposa Lucía y sus hijos Horacio, Gabriel, Fabio e Ignacio, en el Puerto de Shanklin, en la isla de Wight, al sur de Inglaterra.



sentir presiones muy fuertes en contra de él. Los conflictos con los trabajadores afectaban la producción, los socios franceses no participaban como Alejandro quería, los inconvenientes con las carboneras eran asuntos que desmejoraban la imagen de la dirección de la mina.

Una tragedia terminó por hundir a Alejandro en la más profunda angustia. Como inventor de nuevas tecnologías, como visionario de más allá de las técnicas del momento, como medidor de la eficiencia al máximo, Alejandro había impulsado el uso de unas lámparas con un combustible bastante explosivo. Alejandro había alertado a los trabajadores para que usaran las lámparas con estrictas medidas de seguridad industrial. Creyendo que la información dada era suficiente y que los trabajadores seguirían las instrucciones al pie de la letra, no imaginó que una explosión podría ocurrir. Y ocurrió. Ocho mineros murieron al explotar las lámparas, pues no había suficiente ventilación en la mina. Creo que Alejandro jamás se recuperó del todo de esa tragedia.

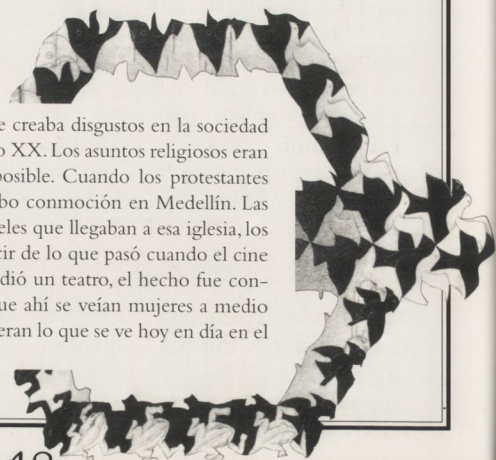
A raíz de esta desventura, sumada a la oposición que sentía en la burguesía antioqueña y en la Escuela de Minas, comenzó a hablar de salir del país.

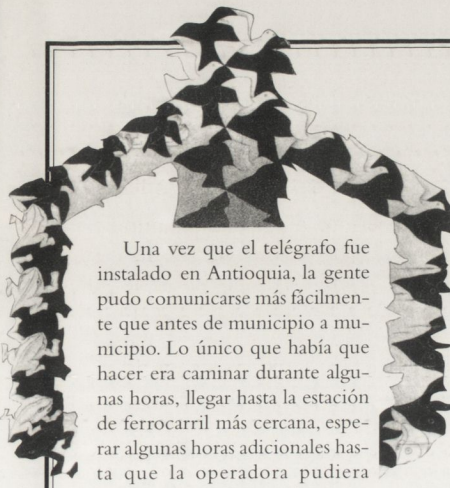
—Éste no es sitio para que crezcan mis hijos —me decía—. Las oportunidades para una familia como la nuestra están sólo en el estudio.

A mí me parecía increíble que Alejandro se quisiera alejar de un sitio aparentemente paradisiaco como Medellín, la finca familiar en San Pedro, los amigos, la familia.

—Piénsalo bien, Alejandro
—le decía yo—. Europa tiene

La política no era el único tema que creaba disgustos en la sociedad antioqueña de la primera mitad del siglo XX. Los asuntos religiosos eran temas aun más candentes, si esto es posible. Cuando los protestantes abrieron su primera iglesia no sólo hubo conmoción en Medellín. Las cosas pasaron a mayores cuando a los fieles que llegaban a esa iglesia, los vecinos les tiraban piedras. Y ni qué decir de lo que pasó cuando el cine fue una realidad. Una vez que se incendió un teatro, el hecho fue considerado como un castigo divino porque ahí se veían mujeres a medio vestir. ¡Qué harían esos fanáticos si supieran lo que se ve hoy en día en el cine y en la televisión!





Una vez que el telégrafo fue instalado en Antioquia, la gente pudo comunicarse más fácilmente que antes de municipio a municipio. Lo único que había que hacer era caminar durante algunas horas, llegar hasta la estación de ferrocarril más cercana, esperar algunas horas adicionales hasta que la operadora pudiera contactar la estación a la que se estaba llamando y... comunicarse. De eso se trataba, ¿cierto?

Ninguna razón pudo retener a Alejandro. Lucía, con la serenidad de una dama antioqueña, hizo los anuncios de rigor, visitó a sus amigos y a la familia, organizó a los niños, se despidió de sus jardines. Y el 15 de junio de 1920, Alejandro, Lucía, Gabriel, Fabio, Horacio e Ignacio, salieron con todas sus pertenencias de Medellín. A lomo de mula, atravesaron el Paso de La Quiebra, llegaron a Puerto Berrío en tren, abordaron un vapor con una hélice de rueda grande que los llevó hasta Barranquilla, siguieron hasta Santa Marta, y en un barco inglés que transportaba banano, navegaron por el mar hasta llegar a Europa. ¿Querían algo más?

estaciones. Meses y meses de invierno no son fáciles para alguien que sale de la ciudad de la eterna primavera. Los estudios y la vida son costosos. Y lo peor, dejar a la familia. Tus hijos crecerán sin raíces, sin arraigo, sin abuelos, ni tíos, ni primos con los que contar, con los que compartir.

Viajar por el río Magdalena a principios de siglo era tan anticoológico como lo es hoy en día, de manera diferente. Sólo que entonces la gente no lo notaba. Para que los barcos de vapor funcionaran, iban recogiendo, a lo largo de todos los pequeños caseños, montones de madera para quemar y producir el vapor que moviera los barcos. La ribera del río rápidamente iba quedando deforestada. Todo esto sin contar con la cantidad de humo que estas quemas producían. Y, como si fuera poco, los pasajeros, que se aburrían horriblemente en estos largos y calurosos viajes, se entretenían disparándole a los caimanes que se asoleaban en las orillas. Todo por pura diversión, pues ni siquiera se tomaban el trabajo de quitarles la piel o de comerse la carne. Hoy no queda ningún caimán en el río Magdalena...



Tunel de La Quebra, Estación Santiago, Ferrocarril de Antioquia



Largas distancias



rio, mucho frío, un frío intenso hacía en esa ciudad gris. Bruselas estaba envuelta en una bruma opaca, tan gris y opaca como las ruanas y las cobijas con las que Alejandro intentaba calentar a sus hijos. Los niños tiritaban, Lucía tosía, Alejandro no entendía cómo un banco internacional podía ahora salir con que no tenía fondos para responder por los ahorros de quienes habían depositado todo su dinero en él.

Día tras día, desde su llegada a Bélgica, Alejandro intentaba recuperar su dinero. Día tras día, los funcionarios del Banco de Sucre trataban de calmar a los clientes que reclamaban sus fondos. Todo era inútil. El aviso pegado en la puerta, firmemente cerrada, decía muy claro que el banco estaba en quiebra y que no tenía forma de responder por nada. Las esperanzas y los sueños de Alejandro se esfumaron abruptamente.

Alejandro trataba de proteger a Lucía y a los niños del frío. En la pensión en la que se hospedaban, ya los miraban con desconfianza.



Cuando la familia de Alejandro López llegó a Europa y perdió todos sus ahorros por la quiebra del Banco de Sucre, su esposa, doña Lucía tuvo que hacer empanadas y bizcochos para ayudar a la familia. La más tradicional de las recetas antioqueñas es la tan mencionada María Luisa. Aunque no tengan que prepararla para sobrevivir, vale la pena que prueben tan delicioso manjar:

Se bate media libra de mantequilla con media libra de azúcar, hasta que estén cremosos. Aparte, se baten seis huevos y se mezclan con la crema anterior. Se ciernen tres tazas de harina de trigo y se agregan. Se echa una cucharada de polvo de hornear, una cucharada de cáscara de naranja o de limón, rayada, y una cucharadita de vainilla.

Cuando todo esté bien batido, se vierte la masa en tres moldes del mismo tamaño, bien engrasados. Se hornean a 300 grados durante veinte minutos. Se dejan enfriar y se desmoldan. Cada bizcocho se unta con abundante mermelada de mora y se pone uno sobre el otro. A la capa final se le espolvorea azúcar.

Con jugo, refresco, té, café, sola o acompañada, la María Luisa es un bocado de dioses, digno de ser probado, saboreado, disfrutado en cualquier recepción europea. O si no, que lo diga doña Lucía Uribe de López.



Los abrigos que traían de Medellín, no eran suficientes para mantener el calor. Los cuatro niños se apretaban los unos contra los otros, como si fueran cachorritos, mientras Lucía, con el espíritu en alto, ponía en la ventana un vaso en el que acababa de sembrar una mata. Por lo menos, se hacía la ilusión de iniciar un nuevo jardín en una ciudad que los recibía de manera tan dura.

Lucía, ni corta ni perezosa, tomó la decisión, nada fácil para una antioqueña de estirpe como era ella. Comenzó a fabricar empanadas y a venderlas como manjar exótico en ese país europeo. Los ideales de lograr una mejor vida para sus hijos no iban a ser destruidos por unos banqueros incompetentes. De aquí para allá, de allá para acá, Lucía cocinaba, vendía y ganaba lo suficiente para mantener a sus hijos, mientras Alejandro iba y venía, buscando alguna oportunidad de trabajo.

Bruselas no tenía mayor cosa que ofrecer a la familia López y Alejandro quería que los niños aprendieran inglés. Ese idioma, más que nada en el mundo, le había servido para estar al día en las corrientes económicas y tecnológicas del mundo. En agosto de 1921, la familia se instaló en Londres.

No es que las cosas fueran más fáciles. Es que Alejandro estaba tan empeñado en salir adelante, que tenía que lograrlo. Con un amigo y socio inglés inició una compañía para asesorar empresas, en especial empresas que tuvieran que ver con ferrocarriles. A. López & Co. Ltd. Engineers, Agents & Contractors, se leía con letras doradas en la puerta de la oficina del nuevo empresario. La familia podía comenzar a respirar aires europeos con mejores augurios.

La actividad febril de Alejandro le hacía atender muchos frentes al mismo tiempo. El trabajo de la oficina lo realizaba durante las tardes. Las mañanas las dedicaba a escribir cartas a sus viejos alumnos, a redactar artículos que enviaba a Colombia o a publicaciones británicas. Estudiaba, también, lo que se publicaba sobre ferrocarriles y locomotoras en todo el mundo. Tenía varios libros sobre economía e industria en mente y comenzó a darles forma desde esa época.

Como los tiempos buenos atraen otros mejores, por esos días Pedro Nel Ospina, su antiguo maestro, el director y defensor de su tesis



EL TRABAJO
PRINCIPIOS FUNDAMENTALES

Por
ALEJANDRO LÓPEZ

*Mémoire de l'Université de Liège, et de l'Université de Londres.
Brevet de l'Institut de Sciences Politiques de la Sorbonne.
Le Roman National de l'Etat de Colombie.*

LONDON
DANGERSFIELD PRINTING CO. LTD.
1927

ALEJANDRO LÓPEZ
Ingeniero CIVIL

PARIS

EL DESARME DE LA USURA

LONDON
1927

IDEARIUM
LIBERAL

ALEJANDRO LOPEZ



PARIS — Editions LA ANTORCHA
1931

ALEJANDRO LOPEZ L. C.

PROBLEMAS
COLOMBIANOS



EDITORIAL PARIS-AMERICA
14-16, Boulevard Poissonnière
PARIS
1927

LE PASSEUR DE LA GUERRA

EL PASO DE LA GUERRA

DE
FERROCARRIL DE ANTOINGUA

TRINIDAD PARA OTROS GRUPOS

PRESENTADA

por
ALEJANDRO LOPEZ

1931

MONSIEUR

de vino y de nuez moscada rayada; se forma un plato con ojal
 dra; y se le echa lo demás adentro; se mete al horno para hor-
 bar con 5 lbs de azúcar; se le echa fuera del fuego 1 lb de almise-
 ras remojadas en agua fría y molidas; y 1/2 lb de coco rayado; se
 pone al fuego y cuando vaya a tomar punto se añaden 2 taras
 de ratas y 8 gemas de huevo; se hace que se quite el punto y se le
 da punto de cajeta o que despegue; se le da punto y se dona
 may se vacía en un plato con 1/2 lb de azúcar y 1/2 lb de
 con una lata con hazas a fuego
 bizcocho molido, azúcar y ca-

Receta de Areñita

blanco seco y 1/2
 quilla co
 y se
 ten



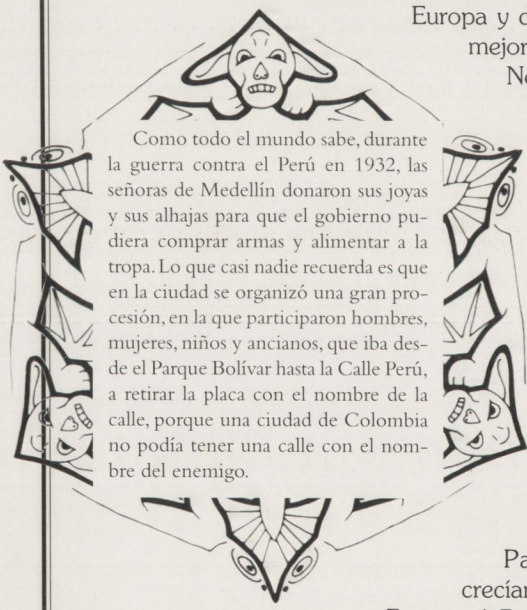
noa el hombre se pone un
 cor de le m
 (ing) 5 fucillas de f
 biscochar
 (M) (C) (B)
 de m... al hombre a
 f... de harina
 f... de...

en aquel lejano 1899, llegó a la presidencia de Colombia, en 1922. Ospina quiso que Alejandro dejara su vida en Inglaterra y regresara al país como Ministro de Obras Públicas. Esto ocasionó un serio conflicto para toda la familia. Por un lado, los planes, el estudio de los niños que habían sido matriculados en Abbotsholme, la oficina que se convertía en un negocio floreciente. Por otro lado, el servicio a la patria, la honra de ser ministro, la posibilidad de crecer políticamente. La familia tuvo más fuerza en la balanza de Alejandro. Se quedaría en

Europa y desde allí trataría de hacer el mejor servicio a Colombia. Pedro

Nel Ospina tuvo que conformarse con nombrar a Alejandro

como Agente Fiscal Especial de la República de Colombia, cargo de enorme compromiso y que únicamente alguien con la capacidad administrativa y la honestidad, como carta de presentación, podía ejercer.



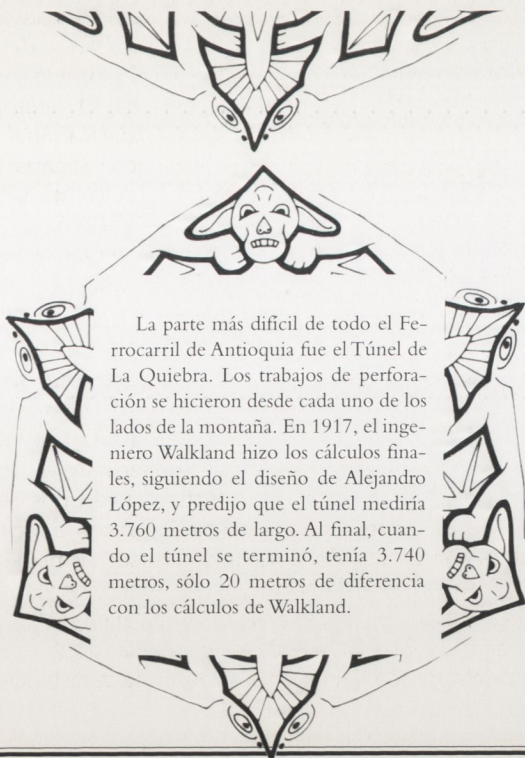
Como todo el mundo sabe, durante la guerra contra el Perú en 1932, las señoras de Medellín donaron sus joyas y sus alhajas para que el gobierno pudiera comprar armas y alimentar a la tropa. Lo que casi nadie recuerda es que en la ciudad se organizó una gran procesión, en la que participaron hombres, mujeres, niños y ancianos, que iba desde el Parque Bolívar hasta la Calle Perú, a retirar la placa con el nombre de la calle, porque una ciudad de Colombia no podía tener una calle con el nombre del enemigo.

La vida de Alejandro dio otro giro. La familia vivía con tranquilidad en Paddington. Los muchachos crecían y Alejandro viajaba por toda Europa. A Rotterdam iba dos veces al año,

acompañado por su hijo Ignacio, a recibir la carga de esmeraldas que llegaba de Colombia para ser distribuida por toda Europa. En París era considerado como un catador de vinos y de manjares. De país en país, de ciudad en ciudad, Alejandro viajaba, conocía, estudiaba, interpretaba y trataba de adecuar ideas y soluciones para su país, al que siempre tenía en mente, a pesar de la distancia.

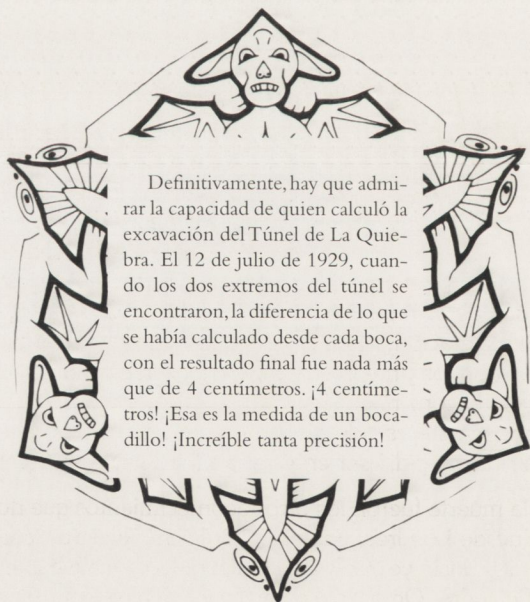


Entre los muchos trabajos que Alejandro López desempeñó durante los quince años que vivió en Europa, uno de los más delicados fue la compra de las corbetas que Colombia necesitaba cuando estaba en guerra contra el Perú, en 1932. Los destructores Caldas y Antioquia fueron negociados, pagados y enviados al Amazonas por Alejandro López, en persona. Tiempo después, López recibió un cheque por una suma considerable, de parte de los vendedores de los barcos. "Este dinero no me pertenece. Yo no trabajo por comisiones sino por servicio a la patria", dijo López, muy disgustado. Y envió el cheque con el valor total al gobierno colombiano. Cuál no sería su sorpresa, y la bien merecida furia, cuando, al regresar al país, se enteró de buena fuente que este dinero se lo había apropiado un particular, pariente o amigo de los negociadores del armisticio. "Eso te pasa por honesto, confiado e ingenuo", lo regañó doña Lucía, su esposa.



La parte más difícil de todo el Ferrocarril de Antioquia fue el Túnel de La Quebra. Los trabajos de perforación se hicieron desde cada uno de los lados de la montaña. En 1917, el ingeniero Walkland hizo los cálculos finales, siguiendo el diseño de Alejandro López, y predijo que el túnel mediría 3.760 metros de largo. Al final, cuando el túnel se terminó, tenía 3.740 metros, sólo 20 metros de diferencia con los cálculos de Walkland.

A medida que los años pasaban, los libros de Alejandro se publicaban. *Idearium liberal*, *Problemas colombianos*, *El trabajo* y *El desarme de la usura*, fueron sus contribuciones al pensamiento liberal de su país. Sus ideas, más utópicas que reales, quedaron plasmadas en estos textos que, con seguridad, guardarían vigencia durante mucho tiempo. Es curioso ver cómo, para Alejandro, todo lo que había recibido de sus padres, todo lo que esperaba de su esposa y de sus hijos, quedaba reflejado en muchos de sus textos. Alejandro hablaba de la familia y del hogar como fuente de progreso, como materia prima para el desarrollo, como “medio único y efectivo para defender una Patria”.



Definitivamente, hay que admirar la capacidad de quien calculó la excavación del Túnel de La Quiebra. El 12 de julio de 1929, cuando los dos extremos del túnel se encontraron, la diferencia de lo que se había calculado desde cada boca, con el resultado final fue nada más que de 4 centímetros. ¡4 centímetros! ¡Esa es la medida de un bocado! ¡Increíble tanta precisión!



A la medida de lo imposible



1929, año de dolor, de tragedia y de alegría, también! Desde Medellín tuve que comunicarle dos acontecimientos importantes a Alejandro: gracias a la presidencia de Pedro Nel Ospina, el Túnel de La Quebra, su Túnel de la Quebra, era una realidad. El 12 de julio de 1929, los dos lados de la montaña se habían unido. El 7 de agosto fue la solemne inauguración, dando paso a los trenes de carga. El 19 de agosto, pasaron los primeros pasajeros por debajo de La Quebra. El túnel había sido construido siguiendo el mismo trazado que Alejandro había ideado en su tesis de grado, treinta años antes. El día en que conoció la noticia, pidió ser enterrado allí mismo, cuando muriera.

Sobre la muerte fueron los otros acontecimientos que nos comunicamos, él desde Londres, yo desde Medellín. Nuestro padre acababa de morir, le anuncié yo. Gabriel, su hijo mayor, acababa de morir, me anunció Alejandro. Obras que comienzan, vidas que terminan, sueños que se alcanzan, sueños interrumpidos... Para Alejandro, la muerte de su hijo fue, tal vez, el mayor dolor que tuvo que soportar en su vida. Ni

el túnel, su gran orgullo como profesional, ni su nombramiento como Cónsul General en Londres fueron suficientes gratificaciones para borrar la amargura que le dejó la pérdida de Gabriel.

Cinco años más permaneció la familia López en Europa. Aunque todo parecía marchar a las mil maravillas, Alejandro volvió a vivir, hasta cierto punto, las mismas críticas y persecuciones que lo habían alejado de Medellín, años atrás. Su papel como cónsul, con funciones de Administración de Hacienda Nacional, lo obligaba a viajar, fiscalizar, controlar y organizar todo lo relativo a las compras del gobierno colombiano en todos los países de Europa. Este trabajo, realizado con el mismo cuidado con el que había realizado todos sus trabajos anteriores, le creó enemigos y disgustos al por mayor.

Un día de 1935, Alejandro decidió regresar. Ansioso por volver a su país, añorando a su familia, creyendo que todavía tenía mucho por hacer en bien de su patria, Alejandro volvió a empacar todas sus pertenencias. Lucía, Fabio y Horacio salieron con él. Ignacio, el menor, tenía que terminar sus estudios de ingeniería civil y tardaría algún tiempo en regresar. Una vez más, la familia cruzó el mar, llegó a Puerto Colombia, ya no en un barco bananero sino en un comfortable barco de pasajeros, viajó en tren desde Puerto



Cuando el millonario Carlos Coriolano Amador importó el primer automóvil a Medellín, automóvil de manivela y que se varaba a cada cuadra, se encontró con una dificultad imprevista: nadie, absolutamente nadie en Medellín podía conducir su carro. Y para un millonario manejar su carro podía ser algo realmente indigno. Y tener un carro sin poder lucirlo los domingos, a la salida de misa, no tenía ninguna gracia. Aunque el señor Amador hubiera puesto avisos en el periódico en los que solicitaba conductores, no habría podido contratar a ninguno, pues los conductores de la época con seguridad sabrían manejar bien el tranvía de mulas o una bicicleta. Pero, ¿un automóvil? El señor Amador no tuvo más remedio que importar a un conductor que llegó directamente de París. ¿En qué idioma pondrían las señales de tráfico en Medellín?




Colombia hasta Barranquilla, y en avión de la flota Scadta llegó a Puerto Berrío. Desde Puerto Berrío hasta Medellín, sin tener que pasar por encima del Paso de La Quebra, Alejandro regresó a un país que creía conocido pero que en quince años había cambiado, quién sabe si para bien o para mal.

Otra vez fueron las flores: las rosas, las orquídeas, el manto de María, la lluvia de oro, el primer amor, las buganvillas y el dragón de oro, recibían a Alejandro y a Lucía. Quince años por fuera, soñando con un país lejano y casi tan brumoso en los recuerdos como los primeros tiempos en la gris Bruselas, producían un poco de temor. Sin embargo, el recibimiento fue caluroso. Alejandro no podía quejarse, pues tanto en Medellín como en Bogotá sus libros y sus ideas habían sido bien aceptados. El mundo político e intelectual de la época lo reclamaba. La prensa mencionaba su regreso en diversos artículos y Alejandro creyó que, por fin, estaba donde le correspondía estar.

Durante los cinco años siguientes, fueron pocas las oportunidades que tuvieron Alejandro y Lucía de estar con su familia en Medellín. Tantos eran los acontecimientos que requerían de la presencia de Alejandro en Bogotá, que tuvieron que trasladarse definitivamente a la capital, más por su vocación de servicio que por ambiciones políticas personales. Alejandro aceptó retos a los que no estaba acostumbrado. El sentimiento de superioridad habitual en los bogotanos, “los lechuguinos”, como los llamaba con desprecio Alejandro, destrozaban poco a poco el espejismo que se había hecho Alejandro desde su destierro. Tarde entendía que la mezquindad y la ambición personal de sus colegas estaban por encima del sentido de progreso y de desarrollo de la nación.

Su paso por la Cámara de Representantes, como liberal radical que continuaba siendo, su corta gerencia de la Federación Nacional de



Pocos años antes de tener tan moderno invento, el mismo señor Amador se paseaba con su familia por las calles de Medellín en su landó negro, adornado con escudos de plata y tirado por dos hermosos percherones blancos. Por supuesto el coche era manejado por un conductor que no venía desde París. Éste venía de Titiribí.




Alejandro López durante su larga residencia en Londres,
en misión oficial del gobierno colombiano.





Túnel de La Quebra. Foto: Melitón Rodríguez.
Biblioteca Pública Piloto de Medellín




Tener un pariente importante que llegara de Europa o de Bogotá era un acontecimiento trascendental en la vida de una familia de Medellín. Cuando se anunciaba, por telegrama, que alguien llegaría, se organizaba un paseo hasta Cisneros, o incluso hasta Puerto Berrío, a darle la bienvenida. Este paseo se llamaba “el tope”, y salían de diez a doce personas a recibir al recién llegado, todos en tren. Llevaban fiambre pues alimentar a tantos, sólo para dar una bienvenida, podía descompensar el presupuesto familiar. Pero, cualquier cosa por la familia, sobre todo si era importante. El tope de Alejandro López y Lucía, ¿de cuántos familiares sería?

Cafeteros, lo convencieron de que era poco lo que tenía que hacer, que el país aún no estaba preparado para cambiar. Con tristeza y desengaño se refugiaba en una finca en Fusagasugá, que le recordaba, por su clima y sus jardines, a su Medellín de antes, a su finca en San Pedro, a su familia, a sus amigos.

El 13 de marzo de 1940, con apenas sesenta y cuatro años, sin que ninguna enfermedad grave pudiera anticipar su muerte, acompañado por Lucía, Alejandro murió. Su muerte fue una sorpresa para todos. Los preparativos para cumplir con su última voluntad tuvieron que hacerse con rapidez.

Una vez más Alejandro cumplió con su oficio de viajero. Su cadáver fue trasladado en carro hasta Bogotá, después en avión hasta Medellín y, finalmente, en tren hasta el Túnel de La Quebra. Desde aquí, desde su tumba, ve transitar, día tras día, a los viajeros que se despiden al pa-



A pesar de todo, las cosas no fueron tan rápido como se podría pensar. Cuentan que en 1921, más o menos, el avión *Goliath*, que tenía tres niveles de alas y cuatro motores, aterrizó por primera... y última vez, en Medellín. El avión podía despegar perfectamente desde el nivel del mar, pero desde un sitio tan alto como las montañas de Medellín, no. Parece que el *Goliath* no fue diseñado con espíritu de arriero, capaz de despegar desde los más altos peñascos.



sar. Sabe que el destino final de estos viajeros es el mar, ese mar que todos los antioqueños creían reservado para otros que no vivieran encerrados en las montañas y que un día, gracias a su mirada futurista, tuvieron a su alcance.

Si Alejandro López estuviera vivo, ¿cuántos proyectos enormes estaría inventando? Es posible imaginarlo haciendo los cálculos de una gran red multimodal, de trenes, carreteras y ríos, para comunicar a todo el país por tierra y por agua. Lo que es indudable es que se entristecería sobremanera al ver el estado del río Magdalena. Con seguridad, Alejandro López dedicaría sus mejores esfuerzos a la recuperación de la salida al mar de sus tiempos. ¡Cuánta falta nos hacen personajes como Alejandro López a la hora de diseñar el futuro de Colombia!

Antes del regreso de Alejandro López a Colombia, se terminó de construir, en 1932, el tramo de ferrocarril entre Bolombolo y La Pintada. Esta estación, la última del Ferrocarril de Amagá y que terminó de unir a toda Antioquia, desde el río Magdalena hasta el suroccidente del departamento, se llamó la Estación Alejandro López. ¿En honor de quién sería?

Alejandro, con sus cálculos visionarios, había tomado la medida de lo imposible.

Un saludo a Alejandro López

Saludar, hoy en día, a Alejandro López, I.C., es todo un paseo. Hay que llegar madrugado hasta la Estación Norte de Medellín, comprar una boleta del tren que sale a las siete de la mañana, viajar a través de un maravilloso paisaje de búcaros, mataratonos, guayabos y caña brava, hasta la Estación Santiago. Al salir de esa estación está la entrada del Túnel de La Quebra. Y ahí, en el lado derecho de la entrada, está la tumba de Alejandro López.

Una vez atravesado el túnel, se llega a El Limón y después a Cisneros. El paseo puede ser hasta esa estación. Allí hay que saludar al señor Buñuelo, José Octavio González, en su café El Buñuelazo, fotografiar la estatua de Francisco Javier Cisneros, pasear un poco por el pueblo y saltar sobre los polines de la carrilera.

Hacer este paseo es una experiencia deliciosa. Más deliciosa es si uno va con la familia y con los amigos. No hay que dejar en la casa el vestido de baño pues nadar en los charcos del Río Nus, entre las enormes piedras, es obligatorio. Tampoco hay que olvidar el almuerzo. Aunque en el tren se puede comprar de todo, desde caramelos hasta arepas con chorizo, el almuerzo en la mitad del río es algo verdaderamente inolvidable.

Durante el regreso, a las cuatro de la tarde, hay que recordar decirle adiós con la mano a cuanto curioso mire pasar el tren desde las estaciones de Cisneros, El Limón, Santiago (incluyendo a Alejandro López, que se alegra del saludo desde su tumba), Porcecito, Botero, Popalito, Barbosa, Hatillo, Girardota, Bello, y finalmente Medellín. Si se han portado muy bien y, además tienen muy buena suerte, podrán viajar en la cabina de la locomotora con los maquinistas, quienes, con enorme amabilidad antioqueña, los dejarán conducir el tren (durante un minuto) y tocar el silbato para que se quiten las vacas de la carrilera.


El tren sale todos los días. El recorrido hasta Cisneros dura aproximadamente dos horas y media. Hay dos clases de pasaje : de primera, con sillas más cómodas y numeradas, y de segunda, un poco más económico y en bancas de madera. En cualquiera de las dos categorías el paseo es igualmente hermoso. Si hay algún fanático de los viajes en tren, el viaje puede seguir hasta Barrancabermeja, pasando por Puerto Berrío y muchas otras estaciones. Hay que estar preparado pues el trayecto completo, en un solo sentido, dura nueve horas.

Un favor muy especial : nunca confundan los cargos de los trabajadores del tren, pues cada uno se siente orgulloso del título que lleva. Los títulos son, en orden de importancia : maquinista, fogonero, ayudante, caporal, enganchador, freno.

Un último dato sobre el tren : las primeras locomotoras del Ferrocarril de Antioquia eran máquinas de vapor alimentadas por madera. Después se usó el carbón que era llevado a Cisneros en grandes jaulas de ganado desde las minas de Amagá. Con el paso del tiempo, las locomotoras cambiaron y actualmente se usa el fuel oil como combustible, en modernas diesel.

Este libro ha sido impreso en papel Galery
finlandés de 115 gramos, en los talleres de
Panamericana Formas e Impresos, bajo el
cuidado editorial de Tres Culturas Editores,
el 15 de julio de 1998





Seguir las huellas de Alejandro López a través de la historia de Antioquia, es como perseguir un tren que atraviesa montañas llevando las nuevas tecnologías en sus vagones. La electricidad, el teléfono, los automóviles, los aviones, hacen su aparición mientras él nace, estudia, crece y contribuye con su pensamiento progresista y visionario a ampliar las fronteras de la región. Cien años después de formulada su idea de romper la formidable montaña para abrir el Túnel de La Quebra, Alejandro López aún parece escuchar las locomotoras que, día tras día, tocan los silbatos frente a su tumba.

Irene Vasco

nació en Bogotá, pero se siente más antioqueña que nadie. La aventura de seguir el rastro de Alejandro López la llevó a desenterrar sus raíces y sus antepasados. Durante varios meses se alejó de la Librería Espantapájaros, en donde lee y escribe cuentos para niños. Sus libros, *Conjuros y sortilegios*, *Paso a paso*, *Como todos los días* y *Cambio de voz*, han ganado premios nacionales e internacionales y son leídos por niños y jóvenes de todo el país.

CENTRO DE DOCUMENTACION



01005035

COLCIENCIAS