



Ciencia Nueva
Revista de Historia y Política.



Maestría en Historia



Università degli Studi di Salerno
Maestría en Ciencias Políticas

ESTUDIOS HISTÓRICOS

**RIELES Y MONTAÑAS: CUANDO EL EJE CAFETERO EMPEZÓ A
MARCHAR SOBRE RUEDAS**

RAILS AND MOUNTAINS: WHEN "EL EJE CAFETERO" STARTED TO RIDE ON WHEELS

Ricardo de los Ríos Tobón

pp. 104-135

Vol. 1 N° 1, Enero-Junio de 2017
Pereira, Colombia

**RIELES Y MONTAÑAS:
CUANDO EL EJE CAFETERO EMPEZÓ A MARCHAR
SOBRE RUEDAS ***

**RAILS AND MOUNTAINS:
WHEN “EL EJE CAFETERO” STARTED TO RIDE ON WHEELS**

*Ricardo de los Ríos Tobón ***
ricardodlrt@hotmail.com

Recibido: 22 de febrero de 2016
Revisado: 02 de marzo de 2016
Aceptado: 08 de septiembre de 2016
Publicado: 25 de noviembre de 2016

Resumen

El ferrocarril fue para el antiguo departamento de Caldas, hoy llamado Eje Cafetero, la solución para la exportación del café, base de su desarrollo, e importante soporte para la economía colombiana, por ser Caldas el primer productor nacional. La aventura de construir un ferrocarril en la zona más montañosa de Colombia, en las primeras dos décadas del siglo 20, para llevar el grano hasta un puerto marítimo, fue un reto técnico, económico y humano para la región. Esta crónica presenta la historia de la primera de las cuatro líneas férreas que cruzaron a Caldas, y transcurre entre 1911 y 1927.

Palabras claves:

Colombia, Caldas, Historia, ferrocarril, café, economía, transporte.

Abstract

For the old Department of Caldas, today called Eje Cafetero, the railroad was the solution for the coffee exportation, the basis of its development, and important support for the Colombian economy. Caldas was the first national producer. The adventure of building a railway in the most mountainous region of Colombia, in the first two decades of the 20th century, to carry coffee grain to a seaport, was a human, economic and technical challenge for the region. This chronicle presents the story of the first of the four railway lines that crossed through Caldas between 1911 and 1927.

Keywords:

Colombia, Caldas, History, railways, coffee, economy, transport.

* Artículo de investigación. El presente artículo respeta las directrices y normas dispuestas en la Declaración de Ética de Publicación de Ciencia Nueva, Revista de Historia y Política. Esta declaración puede consultarse en la página web de la revista: revistas.utp.edu.co/index.php/historia

** Ingeniero de la Universidad Tecnológica de Pereira. Miembro de la Academia Colombiana de Historia.

Presentación

Igual que Colombia saltó de la mula al tren, el Eje Cafetero pasó de la trocha por entre tragadales, a los rieles sobre traviesas. Las carreteras llegarían después.

Por tal motivo, debe adelantarse que la llegada del tren fue el evento económico más importante de la historia regional, ya que, merced a la solución férrea, Caldas pudo posicionarse en el escenario nacional como potencia económica y social, manteniendo durante casi cuarenta años, el tercer lugar entre los departamentos colombianos, y sus ciudades, sobre todo Manizales, Pereira y Armenia, un puesto preponderante entre las poblaciones del país.

Y además de ello, el empeño en sacar adelante los rieles, una solución ideada para países de topografía plana, en la región más quebrada de Colombia, dejó de ser solamente un suceso económico, para convertirse en una epopeya histórica, donde los caldenses de la primera mitad del siglo 20, mostraron toda la decisión de su “raza”. Entonces la narración que sigue no es solamente la historia de unas máquinas y de dos cintas de acero, sino la historia de un pueblo que triunfa ante las dificultades que le plantean la Naturaleza y las circunstancias.

Una realidad histórica para explicar

En la historia del Departamento de Caldas, el de antes, o sea los actuales Caldas, Risaralda y Quindío, ahora popularmente reintegrados en la denominación Eje Cafetero, existe un evento histórico, la construcción y puesta en operación del ferrocarril, entre los años 1911 y 1927, que transformó y dio solidez, durante cerca de medio siglo, a la economía y al desarrollo social regionales. Existe simultáneamente otro hecho innegable, la aparente imposibilidad que representaba la construcción de tal sistema de transporte, teniendo en cuenta la realidad topográfica de la región y la limitación de recursos tecnológicos con los cuales desarrollar la obra, en la época en que se construyó. Y existe, por último, otro hecho protuberante, difícil de cuantificar, pero visible, la manera como tal proyecto de transporte resultó siendo factor importante en la conformación de la entidad regional caldense.

La presente investigación pretende encontrar una explicación a la coexistencia de estas tres realidades, no obligatoriamente relacionables, mediante la presentación de una pregunta, que será respondida con una hipótesis, la validez de la cual debe ser será demostrada a lo largo del desarrollo del trabajo.

La pregunta, eje de la investigación, será entonces la siguiente: ¿Por qué una solución de transporte, como el ferrocarril, fue motor del desarrollo de Caldas y por qué su construcción, además de vencer dificultades tecnológicas y topográficas, ayudó a conformar la identidad regional y social del Departamento?

Una Hipótesis para responder la pregunta

Tan importante como fue para el mundo, el pequeño convoy que, a la asombrosa velocidad de treinta kilómetros por hora y sin depender del esfuerzo físico animal, recorrió el 27 de Septiembre de 1825, la distancia entre las localidades inglesas de Darlington y Stockon, igualmente importante fue, para el departamento de Caldas, el primer ferrocarril cargado con café, que salió de Pereira, el 8 de Agosto de 1921, rumbo al puerto de Buenaventura, desplazamiento que, cinco años antes, habría exigido cerca de mil mulas en

un largo viaje de mes y medio hasta el Pacífico. Porque, para la historia del Eje Cafetero, y por más de treinta años, el ferrocarril fue el símbolo del desarrollo, ya que, al permitir el aumento de la exportación del café, favoreció el incremento de la producción, lo que trajo riqueza, aumento de población y progreso, suficientes para mantener al Departamento de Caldas, el Eje Cafetero de entonces, como una de las secciones más avanzadas e importantes de Colombia. Y comunidades regionales un tanto disímiles, que llevaban pocos años de haber sido integradas en un departamento, encontraron en el esfuerzo común de la realización de la obra, una herramienta para unificar intereses en torno a un propósito, el cual, al resultar exitoso, consolidó los vínculos interregionales y fue contribuyendo a la sutil conformación de una nueva entidad, una “nación” de regiones diferentes, Caldas, diferente, ella también, de las grandes secciones nacionales que aportaron territorios para su conformación.

Un seguimiento atento a la gestación y al desarrollo de la gran obra irá demostrando la veracidad de lo supuesto en la Hipótesis.

Visión bibliográfica

Es amplia la bibliografía sobre la historia e importancia económica, técnica y social del ferrocarril en Colombia. Las obras histórico-descriptivas más importantes, han sido, quizás, las clásicas de Alfredo Ortega, Alfredo Bateman y Jorge Arias de Greiff.

Los estudios económicos han sido numerosos ya que, necesariamente, todos los autores que han tratado el café, han tenido que pasar por el desarrollo ferroviario, debido a la simbiosis histórica y económica que existió entre ambos. Por eso Marco Palacios, Mariano Arango, Paul Mc Greevy, Álvaro Tirado, Francisco Posada, Luis Eduardo Nieto Arteta, la Misión Currie y varios más, refiriéndose a los autores clásicos; y modernamente María Teresa Ramírez, Adolfo Meisel, Juliana Jaramillo y otros, han dedicado importantes páginas al sistema ferroviario y su relación con el desarrollo nacional, para aproximarse a la sentencia de Frank Safford de que “El problema de los transportes puede ser el más fundamental en la historia económica del país”.

Con respecto a la bibliografía ferroviaria regional, todos los sistemas locales han tenido cronistas y estudiosos, destacándose el Ferrocarril de Antioquia como el más prolífico. Y sobre el Ferrocarril de Caldas, tema presente, existe abundancia de fuentes primarias en los periódicos de Manizales, Pereira, Armenia y Cartago, fuentes documentales en la Asamblea de Caldas y fuentes secundarias contemporáneas a los hechos, en el libro clásico de Néstor Echeverri, que llegó a ser Director del Ferrocarril, y en la Historia de Manizales del Padre Fabo de María, quien hace el importante aporte de citar las actas de la Junta del Ferrocarril, desaparecidas, muchas, en los incendios de la década siguiente. También han tocado el tema histórico del Ferrocarril de Caldas, Gabriel Poveda Ramos y algunos cronistas locales. Y en cuanto al impacto económico regional del ferrocarril son importantes los aportes de Antonio García, antes de mitad del siglo XX, y modernamente el de Luis Fernando Giraldo. Todo ello por aparte de la infaltable mención histórica de la llegada del ferrocarril al pueblo, por parte de cada uno de los cronistas municipales caldenses.

Se buscará, entonces, que el desarrollo del presente trabajo, con el soporte de las fuentes regionales para el detalle histórico y de las nacionales para la interpretación económica, conduzca a la demostración de la realidad de la Hipótesis planteada.

1. UN FERROCARRIL DE MONTAÑA PARA EL CAFÉ

1.1. El ferrocarril, reto para un joven Departamento

El 1° de enero de 1913 había quedado, por fin, conformado el Departamento de Caldas, después de un proceso de ocho años que había iniciado el Presidente Rafael Reyes, el 11 de abril de 1905. El ensamble de siete provincias o partes de ellas, tomadas de cuatro entidades político-administrativas diferentes, mediante ocho decisiones presidenciales, había dado origen a Caldas, el Departamento madre del Eje Cafetero, casi a modo de una colcha de retazos, regada sobre una extensión de algo más de trece mil kilómetros cuadrados de orografía montañosa y arisca, llena de paisajes y de problemas, pero con un pueblo joven y emprendedor, decidido a salir adelante.

Para ese 1913, Caldas ya era el primer productor nacional del grano, con 199.000 de los 1.106.250 sacos que producía el país, cantidad que debía ser exportada casi toda, ya que el consumo interno no se contabilizaba en la práctica.

Y debe recordarse que bien difíciles eran las condiciones para hacer llegar el grano a los puertos, porque sólo se disponía de trochas camineras, por lo cual la exportación cafetera debía salir de Manizales rumbo a Honda, en mulas o bueyes, por difícil camino de más de dos semanas, para ser embarcada por el río Magdalena hasta Barranquilla, seguir en tren hasta Puerto Colombia, y luego a los barcos del Atlántico. O por trochas desde Manizales, Pereira y Armenia hasta La Virginia, para embarque, en lenta navegación contra corriente, por el río Cauca hasta Cali, desde donde, parte por caminos, parte por rieles, debería llegar hasta los rudimentarios muelles de Buenaventura, en el Pacífico. Entonces, si Caldas producía anualmente 199.000 sacos, ellos significaban 99.500 mulas cargadas, cerca de 300 por día, para llegar a Honda o a La Virginia, lo que implicaba un lento esfuerzo arriero y un alto costo del transporte dentro del valor de producción del grano. De todo lo anterior surgió, de manera lógica, la necesidad de un ferrocarril que uniera las tres ciudades mayores de Caldas con el océano Pacífico, en Buenaventura.

1.2. Y, ¿por qué ferrocarril?

La colombiana de ahora es una cultura de carreteras, por lo cual parece extraño al observador actual, que los primeros intentos nacionales por modernizar el transporte hubieran apuntado hacia los ferrocarriles. Alberto Mayor diagnostica, de manera dramática, la decisión nacional de buscar soluciones de transporte en el ferrocarril.

La joven nación colombiana se lanzó temerariamente a la aclimatación en suelo patrio de la compleja tecnología del ferrocarril a vapor, sin contar con dos condiciones inexcusables para pensar en un posible éxito, a saber, una industria siderúrgica que la proveyera de rieles, repuestos y equipos, de una parte, y un cuerpo de ingenieros que calculara los trazados y dirigiera las obras... Colombia entró atada de pies y manos a depender de la tecnología y pericia extranjeras.

La velada acusación del párrafo anterior, merece una explicación: En el país, el ferrocarril llegó como una solución para comunicarse con el exterior, ya que la tierra estaba cruzada de caminos o vías fluviales que bastaban, o al menos eso creía Colombia, para el movimiento nacional. Y como al mundo exterior que interesaba, Europa y Estados Unidos, se llegaba por mar y a éste por vía fluvial, entonces las soluciones férreas buscaron comunicar

los centros de producción agrícola o minera con el mar, de manera directa, o con los ríos navegables, Magdalena, Cauca y Catatumbo principalmente.

En consecuencia, excepto el primero, el de Panamá, todos los ferrocarriles cumplieron la función indicada: los de Barranquilla (1893) y de Cartagena (1894) buscaban la salida al mar por el río Magdalena, pero sin tener que pasar por la imposible desembocadura del río; el de Cúcuta (1897) buscaba salir al Atlántico por Maracaibo; los dos de Bogotá, el de Bucaramanga, el de Ibagué y el de Antioquia también terminaban sobre el Magdalena; el del Pacífico buscaba salir a Buenaventura y el de Caldas salir al río Cauca para seguir a Buenaventura por el del Pacífico; y el de La Dorada se diseñó para evitar el Salto de Honda y poder contar con todo el Magdalena, para salir al mar.

Entonces, si la estrategia oficial de las soluciones viales de finales del siglo 19 era comunicar a Colombia con el exterior, y si en el país, hasta la época sólo había caminos de herradura, entonces el país no tuvo opción diferente que importar una tecnología que ya invadía al mundo, para mover grandes volúmenes de carga. Es decir que el país no tuvo alternativa diferente para su desarrollo vial, así haberla escogido le hubiera costado esfuerzos, dinero y atrasos en otros programas económicos, cuyo balance lo describe así un conocedor de la materia, Poveda Ramos.

Es innumerable la cantidad de contratos que firmaron el gobierno nacional y los gobiernos estatales con empresarios extranjeros y colombianos... El erario público gastó o perdió sumas enormes en su tiempo para pagar a contratistas, unos muy honestos, otros aventureros y bribones, cancelar bonos ferroviarios, asumir obras directamente, comprar ferrocarriles privados a altos precios, subsidiar a constructores y contratistas, subvencionar a los departamentos para contratar, reconocer intereses por préstamos externos, garantizarles rentabilidad a constructores privados, pagar indemnizaciones, comprar tierras para las vías, etc.

1.3. El ferrocarril de Caldas

Cuando llegó la hora de la decisión de construir un ferrocarril en las tierras del Eje Cafetero, ya había conciencia de no repetir las ingratas experiencias de caer en manos de contratistas nacionales o aventureros internacionales, y que era mejor que el Estado asumiera la obra, cediendo los derechos a los Departamentos que, teóricamente, eran más eficientes. Por eso se desecharon, de entrada, las ofertas de personalidades de la región como los grandes empresarios Pedro Jaramillo J., o Francisco Jaramillo Ochoa y Félix Salazar J., en asocio con Emile Bisot, un agente extranjero.

Pero no era ésta la primera relación del futuro Eje Cafetero con la solución férrea. Porque desde 1885 se había entregado una Concesión al Estado del Cauca para construir “un camino de carriles de hierro” (no existía aún la palabra carrilera) entre Buenaventura y Manizales, lo que indicaba la importancia nacional de la región, concesión que no tuvo éxito y que fue reasignada a James Cherry, quien no sólo avanzó muy pocos kilómetros, sino que ganó una cuantiosa demanda a la Nación. Hasta que, en 1905, el Presidente Reyes activó el proyecto, apoyado en la Ley 61 de 1896, mediante la cual la Nación subsidiaba a los Departamentos por cada kilómetro de vía férrea que desarrollaran.

Aprovechando dicha Ley, la primera Asamblea caldense, en su Ordenanza No 24 del 28 de abril de 1911, decretó de utilidad pública la construcción de un ferrocarril desde Manizales hasta Mariquita o hasta “un punto navegable del río Cauca, en territorio departamental”, dando preferencia a esta última vía; y para iniciar estudios destinó la suma

de \$ 4.000. Se trataba de reemplazar las trochas camineras por una salida férrea hasta el río Cauca, para salir a Buenaventura y al Pacífico. Aunque primero habían tenido que ponerse de acuerdo las dos corrientes de opinión que se habían formado en el joven Departamento: la de Pereira y muchos manizaleños que abogaban por el ferrocarril hasta el río Cauca, y la de muchos habitantes de Manizales que pedían, con mucho de optimismo y algo de ingenuidad, trasponer con un ferrocarril la altísima cordillera Central, por Letras, y llegar hasta el río Magdalena.

En diciembre del mismo año de 1911, Colombia y Caldas firmaron el contrato: La Nación autorizaba al Departamento para construir el ferrocarril y, apoyada en la Ley 61 de 1896, le prometía un auxilio de \$ 9.950 pesos por cada kilómetro construido, cuando peso y dólar caminaban a la par, quedando el sistema férreo propiedad del Departamento.

Y como nadie sabía de trenes en la región, el ingeniero bogotano Felipe Zapata, director del Ferrocarril de la Sabana, aceptó, sin pago alguno, la sugerencia de aportar su experiencia internacional para dar los primeros pasos, es decir “el reconocimiento del sector”, como se decía, y el pre-diseño de la línea férrea.

Y difícil era el trabajo, porque el ingeniero debía partir prácticamente de cero, ya que la única base cartográfica eran los mapas de Codazzi, de sesenta años atrás, que incluían ubicaciones de ríos, montañas y poblaciones de manera muy aproximada, lo que hacía necesario apelar a baquianos, a observaciones desde puntos altos y sobre todo a recorridos por las posibles rutas, para entregar una primera idea de lo que sería la línea férrea, la cual debía confirmarse con levantamientos topográficos. Pero como el ingeniero también era responsable del presupuesto tentativo, debía ser él un experto en el equilibrio entre recorrido y costos, como evitar puentes, por su alto valor y por la falta de tecnología, razón por la cual los rieles debían tratar de evitar el cruce de los ríos, y si era necesario, hacerlo por el fondo de las cañadas.

En los proyectos viales de ahora el nombre de los ingenieros se diluye en la obra. Pero en aquellos días era tan importante el papel del ingeniero, que todos los caldenses consideraron normal que las primeras locomotoras llevaran por nombre los apellidos de los ingenieros que intervinieron en la obra, razón por la cual las máquinas se llamaron Zapata, Páez, Isaza, Escobar, Serna mientras en Armenia fue la Estación la que llevó el nombre de Ortega.

Volviendo a Felipe Zapata, su primera visión del ferrocarril incluyó estos elementos:

- Partir de un sitio, sobre el río Cauca, entre las desembocaduras de los ríos La Vieja y Otún;
- Escoger como “trocha”, o anchura entre las caras internas de los rieles, la medida de 60 centímetros, para utilizar curvas de menor radio, menos costosas. (Esta anticuada propuesta fue corregida antes de iniciar obras);
- Posible longitud hasta Manizales, 80 kilómetros;
- División de la línea en tres sectores: río Cauca-Pereira, Dosquebradas; Pereira-San Francisco (Chinchiná); San Francisco-Manizales;
- Posible costo \$ 2.400.000. Producto anual esperado de \$ 100.800, con gastos de explotación del 50% de dicha suma;
- Tiempo previsto de dos años para la construcción;

- Movimiento esperado de carga de 18.000 toneladas anuales, suma cercana al volumen de la cosecha cafetera de la región, que sumaba cerca de 15.000 toneladas;
- Pasajeros esperados: doscientos por día; y
- Necesidad de una línea férrea hasta Armenia, derivada desde Pereira.

1.4. El primer dilema

Se trataba entonces de construir un ferrocarril de cerca de cien kilómetros entre el río Cauca y Manizales, el río a una altura a 950 msnm y la ciudad a 2.153 msnm, cuya primera mitad, hasta Dosquebradas, presentaba una topografía difícil pero manejable; pero que de allí hasta Villamaría se convertía en un reto para el constructor, por los obstáculos orográficos; quedando el corto y pendiente ascenso desde esta última estación hasta Manizales como un aparente imposible ferroviario.

Pero antes debía hablarse de por cuál extremo empezar: el río Cauca o Manizales.

Por aquellos días Manizales era, con creces, la gran ciudad y el verdadero centro económico, social y político de la región, mientras Pereira era, al decir de Gonzalo Vallejo “un lugar envidiable para vivir... resignado a su inferioridad”. Por eso, con criterio centralista o de preocupación por el futuro de su ciudad, hubo voces en Manizales que pidieron empezar el ferrocarril desde allí, con la disculpa, que se inventó algún guasón, de que bajando debería rendir más el trabajo. Pero de inmediato saltó el problema del abastecimiento de materiales, porque un sistema férreo se abastece por la misma línea que se construye, para lo cual se necesita una locomotora que, entonces, debería subirse a lomo de buey hasta Manizales.

Además, era tan difícil el recorrido desde Dosquebradas hasta Manizales, apenas en bosquejo, que los diseñadores esperaban que, con la práctica en territorio menos difícil, aprenderían a encontrar soluciones para los ascensos y cerradas curvas que les esperaban adelante. Pero lo que finalmente decidió el asunto fueron los costos, porque en una más atenta revisión de ellos, en 1914, se encontró que el dinero previsto, el del Departamento más el subsidio nacional, no alcanzaba sino para la mitad del proyecto, por lo cual era necesario que la misma línea ayudara al avance de la obra, mediante los recaudos de un servicio parcial desde Pereira hasta el río Cauca o Cartago. Y sucedió lo que muchos manizaleños fervorosos presentían, que el ferrocarril llegó a Pereira, en 1921, y sólo seis años después a Manizales, resultando de tal retardo que gran parte del comercio caldense se desplazó a Pereira por un tiempo, dando origen a la llamada Década de Oro de la ciudad del Otún.

1.5. Arranque difícil

No fue fácil el arranque del Ferrocarril de Caldas. Por eso pasaron diez años entre la Ordenanza que lo decretara y la inauguración de los primeros 39 kilómetros en Pereira, y seis años más para completar el recorrido de los 117 kilómetros hasta la estación de Manizales.

Retomando la historia, 1912 es el año que consolida el Proyecto. La Ordenanza No. 27 no sólo asigna la inmensa suma de 15.000 pesos para los estudios de la línea, sino que reorganiza la Junta del Ferrocarril a la que otorga poderes financieros y de contratación, garantizándolos con rentas departamentales; decide que, en principio, la obra se hará por administración directa; con gran sentido de equilibrio político departamental crea una Junta alterna en Pereira; y contrata estudios definitivos de la vía, con base en los preliminares de

Zapata, con el ingeniero Jorge Páez González, quien entregó planos hasta la Quebra de los Vásquez, (actual Boquerón) entre Santa Rosa y Dosquebradas. Y se cambia la “trocha”, pasándola a 90 cm., para prever la interconexión con las futuras líneas del Pacífico y de Amagá (Antioquia) de que ya se venía hablando.

Y para socializar la idea, a sabiendas de que había corrientes opuestas, se crearon dos periódicos, uno en Manizales y otro en Pereira, con el nombre de “Ferrocarril de Caldas”, puesto que era más fácil imprimir en ambas ciudades que hacerlo en una y trasladar la edición, en mulas, hasta la otra, lo que demostraba, en la práctica, la urgencia de una comunicación más rápida.

1.6. Cuando el Cable hizo abortar la idea

Pero no todo fueron empeño y éxitos como resultado, ya que, como a tantos proyectos regionales, al del ferrocarril le faltó unidad, porque tan pronto la idea fue planteada, apareció en Manizales una corriente de opinión opuesta, como lo confirma, tímidamente, este párrafo del cronista mayor de la historia de la empresa.

Al entrar el año de 1913, empezó a apoderarse de las gentes el más hondo pesimismo respecto de la empresa del Ferrocarril, alrededor del cual se hacían todos los argumentos, no sólo en contra de la posibilidad de la Obra, sino también en contra de su necesidad y conveniencia.

No era que los manizaleños quisieran seguir aferrados a las difíciles trochas hasta su empinada ciudad, sino que algunos pensaban mejor en la comunicación con el río Magdalena, el imán del desarrollo nacional, como lo había demostrado el hecho de que la ciudad hubiera construido tres caminos de herradura para cruzar la difícil cordillera y llegar hasta el río de la Patria. Y con la ventaja adicional para el café caldense, de que el existente ferrocarril La Dorada-Ambalema cruzaba por Mariquita, lo que acercaba el río cincuenta kilómetros hacia Manizales.

Porque detrás estaba el Cable aéreo Manizales-Mariquita, idea que venía agitándose desde antes que se propusiera el ferrocarril en la Asamblea de Caldas. Ya lo había dicho el caldense Tomás Eastman, Ministro de Hacienda, al Congreso de 1911.

Hay otros medios de comunicación, más adecuados a nuestras necesidades, más en consonancia con nuestro escaso desarrollo industrial, más baratos, de más fácil y pronta construcción, y positivamente capaces de facilitar y abaratar el acarreo de nuestros productos... Los cables aéreos no adolecen de los inconvenientes que para nosotros tienen los ferrocarriles y pueden facilitar y abaratar enormemente nuestros transportes. Luego que ellos traigan el desarrollo industrial y la superabundancia de carga, ya será tiempo de que vengan los ferrocarriles.

En 1910 el Gerente del Ferrocarril de La Dorada, en nombre de la empresa inglesa propietaria, y el Ministro de Obras Públicas habían firmado una Concesión para diseñar, construir y explotar por 30 años un Cable aéreo entre Manizales y Mariquita, donde empalmaría con el ferrocarril, y por éste llegar hasta el río Magdalena en La Dorada. Era la manera de captar, los ingleses, la ya importante cantidad de café caldense que salía a través de la cordillera, razón por la cual integraron rieles y cable en una sola sociedad, en 1912.

La inminencia de la obra del cable, la conciencia de que sería construido con seguras libras inglesas y no con inciertos pesos nacionales, y el corto plazo de tres años que anunciaba su construcción, en comparación con los conocidos largos plazos de las líneas férreas, todo

aquello hizo que la corriente de opinión sobre las ventajas del Cable, hiciera abortar el proyecto del ferrocarril, cuando apenas se estaban dibujando planos.

Porque conectarse al río Cauca, en La Virginia, como era la idea original del Ferrocarril, mostraba varios problemas: la navegación con el café caldense debía hacerse río arriba y por buques de muy baja capacidad; el ferrocarril Buenaventura-Cali, a donde conectarían los buques fluviales, estaba en construcción apenas, es decir que en Cali, el café debía volver a las mulas; y, lo más grave, el canal de Panamá estaba también en obra, o sea que el café, una vez en Buenaventura, iría a dar a la costa oeste de los Estados Unidos, que no era su mercado. Y había una razón adicional, que se expresaba en voz baja: si se construía el ferrocarril, era lógico que debía empezarse desde el río Cauca, de donde resultaría comunicada con el mundo, primero Pereira que la Capital del Departamento y ello significaba dar una ventaja importante a la ciudad del Otún, a cuyo progreso los manizaleños ya miraban con cívica preocupación.

Momentáneamente, entonces, lograron salir adelante los opositores al proyecto ya que la Asamblea de Caldas, presidida por José Ignacio Villegas, por Ordenanza No 26 del año 1913, rechazó las objeciones del Gobernador Emilio Robledo, y ordenó suspender los estudios de la obra. Pero la Junta del Ferrocarril, aprovechando la vigencia de ordenanzas anteriores y el dinero en caja, creó un hecho que podía darle irreversibilidad al proceso, y el 17 de octubre del mismo año colocó el pedido de la primera locomotora, dos vagones, seis plataformas y dos carros de empuje, por la importante suma de \$4.200.

1.7. Un buen argumento

Al año siguiente el Gobernador Robledo logró convencer a la Asamblea Departamental de continuar con los estudios del trazado de las líneas de hierro, con un buen argumento.

Uno es el criterio que se proyecta para atravesar la cordillera, y otro el que se intenta para unirnos al Pacífico: el primero, a ser práctico, resolverá el problema de nuestra situación comercial, pero el segundo, si se realiza, resuelve, a más de aquel problema, el de nuestra comodidad, puesto que nos pone en rápida comunicación con el mundo civilizado.

El gobernante acertaba: el cable de los ingleses sólo llevaría el café hasta el mar, mientras que el ferrocarril haría lo mismo, pero también llevaría hasta el mar a los mismos caldenses. La Asamblea se dejó convencer, retiró el veto, ordenó, mediante Ordenanza No 28, reanudar los estudios y asignó \$6.000 para el efecto, los que sirvieron para avanzar el diseño básico hasta Manizales.

1.8. Una fundación simbólica

Superadas las dudas regionales, el espaldarazo para el inicio de la obra lo dio la Ley 105 de 1914, donde el gobierno nacional aceptó las decisiones técnicas iniciales de los caldenses, circunscribió la línea férrea al territorio departamental, confirmó sus extremos en Manizales y en “un puerto navegable sobre el Cauca” y, lo más importante, otorgó la subvención de \$15.000 por kilómetro construido. Y en correspondencia a la Nación, la Asamblea de Caldas aprobó, al año siguiente, \$15.000, para completar diseños y comprar rieles.

Pero eran necesarios hechos visibles, para mantener la temblorosa confianza de los caldenses, y la expectante del gobierno nacional.

Entonces, no obstante no haber ni tren, ni un solo riel, ni aprobación de planos por el Ministerio de Obras Públicas, el 16 de Julio de 1915 “se instalaron los trabajos del ferrocarril y se fundó el Puerto”, cuando el Gobernador José Ignacio Villegas (el mismo que dos años antes, como presidente de la Asamblea Departamental, había vetado el proyecto) clavó una piedra en el punto de partida de la línea férrea (porque no había rieles), en una orilla alta del Cauca, en el polvoriento, lejano y desconocido Calabazas, que otros llamaban La Isla, junto a la desembocadura del río La Vieja en el Cauca, tres casuchas que, desde ese día, empezaron a llamarse pomposamente Puerto Caldas, todo ello dentro del territorio del municipio de Pereira.

Se había creado un símbolo. Caldas ya tenía el puerto terminal de su Ferrocarril.

2. LA DIFÍCIL REALIDAD DE UN FERROCARRIL EN LOS VEINTE

2.1 El segundo dilema

Sin perder tiempo se empezaron los trabajos de desmonte y limpieza del área, excavación y sobre todo, solidificación del terreno, porque se avanzaba por zonas cenagosas que el Cauca invadía en sus crecientes invernales, en medio de un clima inhóspito y palúdico que hacía difícil la contratación de personal, al tiempo que se ponían las bases del futuro Puerto Caldas y se preparaba una ramada dónde ensamblar la primera locomotora y sus vagones, compradas dos años antes, que debían llegar pronto, despiezados, a bordo de los buques.

Mientras llegaban los barcos con los rieles, se empezó la preparación de la bancada, la extracción de gravilla redonda del río y el corte de polines, de los árboles de las orillas del Cauca y La Vieja, y seis meses después ya estaban listos para enrielar cuatro kilómetros del trazado original, o sea de Puerto Caldas hacia el occidente, buscando el río Otún, para subir por su ladera hasta Pereira.

Pero algo no casaba bien. Si la idea final de la línea debía ser la interconexión, en Cartago, con el ferrocarril del Pacífico, en pocos años, para llegar en tren hasta Buenaventura, la ruta que acababa de iniciarse lo que hacía era alejarse de Cartago, para buscar la subida a Pereira. El ingeniero jefe (que no había participado en el diseño original), lo vio claramente. Y planteó una ruta alterna, en sentido contrario, provocando otra tormenta regional, pues Pereira veía alejarse la llegada del tren a su Estación, si se perdía el trabajo adelantado y se entraba a diseñar otra ruta.

2.2. Diferencias técnico-políticas

Los primeros kilómetros de avance enfrentaron, entonces y una vez más, los intereses de Manizales y Pereira, pero ahora por la ruta de los rieles. Porque el diseño aprobado empezaba el ascenso hacia Pereira por la llamada ruta de Alsacia, que hacía una gran curva por el lado occidental, para abrazar la zona de colinas del actual Cerritos, hasta topar con la margen izquierda del río Otún, por la cual seguiría ascendiendo hasta la futura Estación Belmonte, en la meseta ondulada donde se asienta la ciudad. Eran 27 kilómetros, después de los cuales seguirían diez para llegar al casco urbano. Era la ruta preferida (y exigida) por los pereiranos, no por razones técnicas sino porque ya estaba diseñada e iniciada, lo que hacía más pronta la llegada de los rieles a la ciudad.

Pero los manizaleños y los directivos del ferrocarril empezaron a pensar más allá, en que la línea caldense debía empatar con la del ferrocarril del Pacífico que llegaría hasta Cartago, con lo que el café podría salir, sin trasbordo, de Manizales o Pereira hasta Buenaventura. O sea que el trazado, en vez de alejarse de Cartago, debía pasar por el frente, por la otra banda del río La Vieja, luego ascender por detrás de Cerritos, por la ladera derecha del río Consota, una pendiente rocosa y difícil, hasta la misma Estación Belmonte, después de un recorrido de 29 kilómetros.

Pero el problema era que la obra ya se había iniciado por el trazado original, y que para Manizales, manejar políticamente a Pereira exigía (y siempre exigió) guantes de seda.

2.3. La ruta del Consota

Parecería banal, en este texto, el detalle de las diferencias regionales por una variante ferroviaria menor; pero Caldas estaba viviendo con tal intensidad el inicio de su ferrocarril, que era noticia diaria en la prensa y cada caldense quería toma parte en el debate, más conociendo que era poca la experiencia ferroviaria de los ingenieros de la empresa. Por eso la prensa local llegó a hablar hasta de la necesidad de un plebiscito.

Un periódico de oposición al gobierno conservador de Caldas trae, en su página frontal, la crónica de la reunión que convocó el Gobernador para tratar el espinoso asunto de la ruta, porque la Junta del Ferrocarril, a pesar de ser autónoma en las decisiones técnicas, no se había atrevido a resolver por sí misma. Allí estuvo toda la dirigencia departamental y la dirección técnica de la Empresa. A favor de la corrección de la ruta se dijo, lo más importante, que los rieles caldenses debían conectarse, en Cartago, para conectarse con la línea al Pacífico, o sea que la ruta debía devolverse y apuntar hacia dicha ciudad. Y como se habló de que era más costosa la nueva ruta propuesta, hubo quién advirtió que, por tener dos kilómetros más, tendría 19.100 pesos adicionales de subsidio nacional, que alcanzaban para comprar más de dos locomotoras. Se habló del difícil tema de que, si había que avanzar diez kilómetros desde Puerto Caldas hacia Cartago, entonces hubiera sido mejor empezar el ferrocarril en dicha ciudad, asunto que se había planteado años antes, pero que había sido rebatido por la dificultad de navegación por el río La Vieja. Y lo que tranquilizó los ánimos fue la carta de dos importantes pereiranos, invitados por el Gobernador, quienes recorrieron la región y apoyaron la ruta del Consota.

La solución manizaleña se impuso porque el ferrocarril de Caldas debía conectarse con el del Pacífico, así acabara con la navegación del río Cauca (como en efecto sucedió), y porque dicha ruta era parte de la solución férrea nacional. Los primeros cuatro kilómetros de bancada fueron, entonces, abandonados, y se diseñó la nueva ruta, ahora con sentido oriental, hacia Cartago.

Aunque fuera a tumbos y con planos corregidos sobre la marcha, los caldenses avanzaban con su ferrocarril. Se hacía camino al andar.

2.4. El clavo de plata valluno

Pero se hacía necesario crear otro símbolo, para distensionar el ambiente. Una nueva inauguración y un clavo de plata. Como ya habían sido desembarcados los primeros rieles, el 26 de octubre de 1916 se fijó el primero, en el mismo punto de la piedra de seis meses antes, pero en dirección contraria. Y como Cartago estaba de fiesta, porque el ferrocarril de Caldas lo beneficiaba, un importante cartagüeño, Alejandro Concha, regaló un clavo de plata, que fue martillado por el Gobernador, por la hija del magnate y por los asistentes más

importantes, pisando así, contra el polín inicial, el primer riel del Ferrocarril de Caldas, eventos de los cuales quedó redactada y firmada una importante Acta fundacional.

Para complementar la alegría, días después llegó la primera locomotora, la Zapata, comprada dos años antes en Estados Unidos, la misma que adorna la glorieta de la antigua Estación, hoy Universidad Autónoma de Manizales. Porque esa máquina de siete toneladas, que llegó en partes desde Buenaventura, primero en tren, luego en bueyes hasta Cali, y enseguida en barco fluvial por el río Cauca hasta Puerto Caldas, donde fue ensamblada en la rudimentaria ramada, debía ser la encargada de llevar los materiales desde el puerto fluvial hasta los frentes de trabajo. Y valga imaginarse lo que sería la descarga de las partes de aquella pesada máquina de siete toneladas, a sólo ingenio y fuerza de brazos, desde la plataforma del buque hasta la fangosa orilla, cuatro metros más alta, donde estaban apilados los primeros rieles del Ferrocarril de Caldas.

2.5. Haciendo camino al andar

En la interesante iconografía que existe sobre el Ferrocarril de Caldas, no hay fotos del inicio de la obra. Pero la imagen adjunta, que corresponde al ferrocarril de Buenaventura, pero que fue igual cada que se luchaba contra la roca y los taludes, es una radiografía del trabajo, cuya descripción bien puede extrapolarse: rieles que son cargados a mano, desde el barco, en el Cauca, hasta la vagoneta, que es arrastrada hasta el frente de trabajo, por la Zapata, la primera locomotora que, por su tamaño, seguiría siendo llamada, por los caldenses, “La Pichinga”. Esta se ha regresado a traer más materiales y ha dejado la vagoneta, que acaba de ser descargada, siempre a mano, por los trabajadores, campesinos habilitados de ferroviarios. Polines dispares, de madera (ojalá de comino), aserrada en las cañadas cercanas, clavos forjados en yunque, con cabeza de uña ancha, para que pueda pisar bien la aleta de los rieles. Todo a fuerza de brazo, con la única seguridad industrial de un sombrero de paja. El técnico de campo es el topógrafo, responsable de lo más importante, la pendiente del enriado. Y el ingeniero al frente, como un obrero más.

Pero una ingeniería tan artesanal, necesariamente arrastraba problemas. Al mes de iniciarse trabajos en Puerto Caldas y en la línea, un fuerte invierno produjo una creciente del Cauca que inundó los nacientes talleres del ferrocarril, los que hubo que trasladar a sitio más alto, y demostró que los cruces de caños era insuficientes, por lo que hubo que reconstruirlos; el paludismo empezó a hacer su agosto, lo que alejó a los trabajadores; se encontró que la grava redonda del río no compactaba y fue necesario cambiarla por grava de peña, y, el problema más grave, casi todos los polines del tramo entre Puerto Caldas y La Marina, la primera Estación, debieron cambiarse en menos de tres años, porque se habían aserrado, de madera verde de baja calidad, en las cercanías y pronto empezaron a descomponerse.

Así se construían los ferrocarriles en las montañas caldenses.

2.6. Qué significan diez kilómetros.

Un año después, el 29 de Julio de 1917, se inauguran los primeros diez kilómetros de vía, en la pequeña Estación La Marina, al frente de Cartago, sitio que tenía la enorme importancia de ser el punto de conexión futura entre los ferrocarriles de Caldas y del Pacífico, así ambos estuvieran en proceso de construcción. El plano adjunto muestra que, desde allí, una línea saldría hacia Pereira y Manizales, otra los 10 kilómetros hacia Puerto Caldas, y otra

la derivación de dos kilómetros hasta Cartago, atravesando La Vieja, para conectar con el ferrocarril que venía de Cali.

Desde la perspectiva actual, un kilómetro de una vía no es representativo, por aparte del costo intrínseco de su construcción o del costo por kilómetro recorrido por una carga. Pero en la segunda década del siglo 20, un kilómetro construido de vía férrea era de inmensa importancia, porque su comparación con el único sistema existente, los bueyes y las mulas, era decisiva. Si un bulto de café podía ahorrarse diez kilómetros sobre lomos animales, en su recorrido hacia Buenaventura, era negocio, como lo demostraron las cifras del naciente ferrocarril de Caldas. Porque los primeros diez kilómetros de la línea, entre Puerto Caldas y La Marina, produjeron un resultado económico y social inmediato. Las cifras de servicio del primer medio año de tan corta línea, muestran 27.327 pasajeros y 5.539 toneladas transportadas, carga que correspondería a 44.312 viajes de mula. Ello significa que las recuas se descargaban, después de caminar días desde Manizales, Pereira o Armenia, para pasarlas a tren los últimos diez kilómetros, y abordar buque fluvial en Puerto Caldas.

Pero más que el servicio prestado, el interés de aquella primera estación de La Marina fue permitir la entrega al Gobierno nacional de un primer tramo de carrilera, así fuera corto, para acceder al subsidio de \$150.000, a razón de \$15.000 por kilómetro construido, lo que se efectuó, pero en Bonos negociables a un valor menor, que de todas maneras aliviaban el altísimo costo de cada kilómetro de carrilera, y permitía avanzar con la obra sin castigar más las apretadas arcas departamentales.

Entonces la ruta siguió, en lento avance, bordeando el río La Vieja por cinco kilómetros más, hasta la Estación temporal de La Hoya, entregada el 17 de enero de 1919, para completar 15 kilómetros de línea, que se servían con dos locomotoras, pues ya había llegado la segunda, la “Páez”, y que al ser entregados al Gobierno nacional, significaron ingreso del subsidio adicional para el tesoro departamental.

En La Hoya terminó el trazado plano y se enfrentó el ascenso a la meseta del Otún, por la margen derecha del río Consota, seis kilómetros de recorrido por un borde vertical rocoso, tan difícil, que hizo famosa, en los anales de la época, a la “variante de Consota”, hasta el punto de que un experto, Poveda Ramos, se asombra de taludes de 50 metros de altura en zona rocosa, cortados a sólo pico y pala.

Y al terminar la subida, los caldenses volvieron al truco de inventarse una Estación no prevista, inaugurada en noviembre de 1919, en el kilómetro 22, a la que llamaron Villegas, con lo cual lograron que el Gobierno nacional les entregara subsidio por el nuevo tramo. Aunque fuera a cuentagotas, los bonos nacionales ayudaban a que el Ferrocarril de Caldas avanzara hacia Pereira.

Pero después de Villegas, cuando el doble cordón de hierro llegó a Belmonte, kilómetro 29, a sólo diez de Pereira, empezaron a acabarse recursos y ánimo.

2.7. Subsidios y Empréstitos

Porque si el asunto técnico había sido difícil, el financiero no se quedó atrás. El subsidio del gobierno nacional se refería a kilómetro construido y dependía de la situación fiscal del país, bien precaria por aquellos días; y además se entregaba sólo después de recibida cada etapa de la obra y en forma de Bonos nacionales, negociables en el mercado financiero, pero los cuales tenían baja aceptación o sea que eran tomados con una sensible rebaja de su valor original. Ello obligó al Departamento a buscar recursos para la obra, por medios propios. Así pudo aportar, como se dijo antes, dineros del erario caldense en 1911, 1912 y

1914. Pero como ello apenas alcanzaba para impulsar diseño y encargar las primeras máquinas, en 1915 se asignó a la construcción del ferrocarril un fondo fijo, el 4% de las rentas departamentales, lo que permitió al Departamento pensar en empréstitos respaldados con títulos negociables, logrando lo que en idioma moderno se denomina el “cierre financiero”.

Adicionalmente, en 1923, el subsidio nacional pasó de \$ 15.000 a \$ 20.000, es decir que por los 117 kilómetros que se esperaba construir, el Departamento iría a recibir, de la Nación, cerca de dos millones de pesos, en valores negociables.

Pero al ver que lo del 4% de los ingresos departamentales no funcionaba bien, en 1917 se destinó para la obra del ferrocarril, el más importante rubro del fisco departamental, la renta del tabaco, excluyendo el 7% que correspondía a participación de los municipios y la suma de \$ 50.000 para gastos departamentales, decisión tan productiva, que para junio de 1924 había entregado al Proyecto \$ 2.299.012,33.

Y como había que mantener un flujo monetario mientras se recaudaban los impuestos o se vendían los bonos, se tomaron cédulas hipotecarias, a diez años, para ser negociadas en el mercado, por \$ 600.000 con los bancos de Caldas y del Ruiz y de \$ 200.000 con la Mutualidad Nacional, de Bogotá. Hasta que, en 1924, el Departamento emitió Un millón de pesos en bonos ferroviarios, de los cuales 500.000 se colocaron de inmediato en el mercado, y más tarde llegaría, en 1926, el famoso empréstito internacional de los Diez millones de pesos, obtenidos en Nueva York, que le dio estabilidad económica a la obra pues permitió la compra de suficiente equipo en el exterior, así hubiera quedado “escriturado” el Departamento de Caldas por muchos años.

2.8. Gobernador y Jefe de Estación.

Para el año de 1921, el Ferrocarril era una obsesión departamental, como bien lo había expresado el mandatario seccional: “El ferrocarril es la primera y mayor necesidad que tiene el Departamento. Esa obra, en la que ha comprometido su capacidad fiscal, la energía de la raza y hasta su nombre, debe adelantarse y terminarse, dedicando a ello todos los recursos no estrictamente indispensables”.

Sin embargo, la instalación de rieles estaba detenida desde noviembre de 1920 en la Estación Belmonte, a diez kilómetros de Pereira, a pesar del interés, de la apropiación de recursos efectivos y del inmenso valor simbólico que representaba para el Departamento la llegada de la línea a Pereira.

Los coletazos de la crisis económica de 1920 habían castigado seriamente al Departamento; las dos mil toneladas de rieles, comprados después de grandes ajustes financieros en Nueva York, estaban detenidos en las bodegas de Cali y se notaba que era una estrategia del Ferrocarril del Pacífico para detener el avance del de Caldas; los 29 kilómetros construidos no tenían una estación terminal excepto la pequeña estación campesina de Belmonte, donde no podía concentrarse la carga, a pesar de lo cual salían de allí, en el tren y rumbo al Cauca, 1.200 bultos diarios de café, el equivalente de quinientas mulas; era preciso poner a producir las inmensas inversiones; era necesario seguir entregando tramos al Gobierno nacional, para acceder a la subvención; y por sobre todo era político mostrar hechos visibles a los caldenses.

Entonces se presentó el primer caso de la historia nacional de un Gobernador que trasladó su sede, por aspectos no relacionados con la guerra. El general Pompilio Gutiérrez Arango, gobernador de Caldas desde 1918, famoso por su capacidad para decidir, trasladó a principios de junio de 1921, su Despacho a Pereira por dos meses, para darle impulso a la

obra del ferrocarril, y de paso, para producir un ejercicio de integración departamental y atenuar las siempre difíciles relaciones entre Manizales y Pereira.

Y como el mayor problema era la falta de material, Gutiérrez asumió la dirección de la Obra y envió al Superintendente hasta Cali a reclamar los rieles, que estaban allí detenidos, a negociar tarifas más bajas para el café caldense en los barcos del río Cauca; y a buscar un constructor para el gran puente sobre el río de La Vieja, que comunicaría los ferrocarriles de Caldas y del Pacífico.

Fue definitiva la presencia del Gobernador en Pereira durante aquellos dos meses de 1921, y hasta sirvió para mostrar una audaz faceta del mandatario. En efecto, el banqueo para la línea, que iba un año adelante de los rieles, estaba escalando la pequeña cordillera encima de Dosquebradas, con grandes problemas por la inestabilidad del sitio, que sólo permitía acceder con mulas o bueyes. Y se presentó la necesidad de una decisión urgente sobre una ruta alterna. Entonces el Gobernador, aprovechando que, por aquellos días, había aterrizado un pequeño avión, el “Antioquia”, que estaba parqueado en un pastal del valle de Dosquebradas, contrató sus servicios para un viaje hasta Santa Rosa. Y desde el aire, el día 3 de julio de 1921, hizo una inspección de la ruta, resultando Gutiérrez el primer gobernador colombiano en utilizar el avión, y el vuelo, quizás, el primer ejercicio de aerofotografía de la historia nacional, aunque sin cámara fotográfica.

2.9. El Ferrocarril de Caldas y Pereira

El 11 de Julio de 1921 fue un día importante, cuando la primera máquina, la No. 2, la Páez, ingresó, humeante de leña encendida, a la Estación Pereira, entre el delirio municipal. Y un mes después, el 7 de agosto se hizo la entrega oficial al Gobierno nacional, para efectos de poder cobrar el subsidio. Aquellos días conforman un hito de la historia regional. El tren, el Ferrocarril de Caldas, por fin conectaba a una de las ciudades caldenses, a Pereira, con el mundo exterior, así fuera mediante un corto trayecto férreo de 39 kilómetros. Terminaba la dependencia de bueyes, mulas y largos recorridos, para poder cambiar café por progreso. Por eso, acertadamente, el Ferrocarril venía siendo llamado desde una década atrás, “La Obra magna de Caldas”.

Cuando, en el día de hoy, se requieren veinte minutos para viajar de Pereira a Cartago, por estupenda carretera, cuesta trabajo imaginar que haber construido el ferrocarril entre ambas ciudades, representó diez años de sacrificio, de enfrentamientos político-técnicos, de ilusiones, errores, constancia y sobre todo esperanza, del trabajo de 400 caldenses, y de la vida de 39 porque, curiosa coincidencia, se sumó un muerto por kilómetro, siete por accidentes y el resto por las enfermedades asociadas al clima tropical.

Una foto inmortal muestra a la máquina cuando entra a una curva, limpiamente cortada contra un barranco, avanzando arrogante, con algunos dirigentes de pie sobre la trompa de la máquina y unos cuantos curiosos a los lados, ya que la multitud de más de veinte mil personas se encontraba en la Estación Pereira, las que vieron “cuatro locomotoras trementes de entusiasmo, llenando el cielo de humo y el espacio de los gritos de las sirenas”.

Y desde el día siguiente el café caldense empezó a fluir con rapidez hacia el Pacífico, lo que hizo de Pereira el centro económico del Departamento de Caldas.

A pesar del corto recorrido de 39 kilómetros, fue tal el éxito inicial del ferrocarril, que, en su primer semestre de funcionamiento, en ese 1921, el servicio produjo \$124.177, contra un presupuesto original estimado de \$ 100.000, por año de explotación de la línea total hasta Manizales.

4. PERO FALTABA TREPAR A MANIZALES

4.1. Llegaron los gringos

Construir el ferrocarril entre Pereira y Manizales tomó desde 1921 hasta 1927, es decir casi siete años para 78 kilómetros, algo así como diez kilómetros por año, lo que pareciera indicar que los caldenses no hubieran aprendido, en diez años, el arte de los rieles. Pero hay una explicación: el dinero caldense se había agotado y los bonos nacionales se vendían rebajados en el mercado financiero, por lo que debía avanzarse a la velocidad de entrada de ingresos por servicio entre Pereira y Puerto Caldas; y además, de Pereira en adelante, seguía una sucesión continua de montañas y hondonadas, siempre en ascenso, para llegar a los 2.153 metros sobre el nivel del mar de la ciudad del Ruiz. Y para el reto inmenso de llevar el tren hasta la alta montaña no había experiencia de los ingenieros nativos, por aquella decisión inicial de no utilizar grandes contratistas extranjeros ni nacionales.

Desde Pereira, entonces, hasta Manizales, el problema era inmenso y la experiencia previa poca, en un territorio que no es rocoso sino de tierra fértil, pero floja, porosa y afectable por las lluvias, como lo demuestra la historia regional de sus derrumbes.

Era llegada entonces, la hora de buscar ayuda externa. Por eso, con buen criterio, la Junta del Ferrocarril resolvió buscar soporte técnico externo, y en 1921 llegaron A. F. Morris y Everith W. Wilson, ambos ingenieros militares norteamericanos, especialista el primero en trenes y el segundo en aplicaciones eléctricas, con el “importante” sueldo de \$ 700 mensuales.

4.2. Un tren eléctrico sin energía, pero con fe

La mención de extranjeros en el párrafo anterior, lleva al problema técnico más importante que tuvo el Ferrocarril de Caldas entre los años 1919 y 1924: el de la pendiente y su concomitante, el del sistema de tracción para las locomotoras.

¿Un técnico eléctrico para un tren de leña? Es que los visionarios caldenses buscaban soluciones diferentes. El tren de vapor sólo aceptaba pendientes del 2%, y se sabía que los trenes eléctricos europeos aceptaban un 5% de escalamiento. Además, el abastecimiento de leña para tan voraz consumidor, era un nuevo problema, y el carbón mineral estaba muy lejos. Entonces, pensar en electricidad como suministro motriz no aparecía descabellado, más cuando se sabía que por cada cañada caldense bajaba un chorro de agua con un alto desnivel, susceptible de ser convertido en kilovatios. Es notable el asunto: en una época en que la energía eléctrica de la región la conformaban pequeñas plantas que sólo alcanzaban para encender bombillos y algún motor en las trilladoras de café, los caldenses pensaban en un ferrocarril eléctrico. Aunque no era raro que pensaran así, porque en aquellos días los mismos caldenses estaban terminando el cable aéreo más largo del mundo, entre Manizales y Mariquita.

Aprovechando, entonces, la obligada detención del proyecto en Pereira, los extranjeros presentaron tres posibilidades: tren a vapor entre Pereira y Manizales, con 3% de pendiente; tren eléctrico, entre las dos ciudades, con un 5%, y veinte kilómetros menos; y tren a vapor hasta Chinchiná y desde allí eléctrico hasta Manizales.

Se pensaba en grande, pero el presupuesto lo era más, entre tres y cuatro millones de pesos, con problemas tan exóticos como imaginar una Junta del Ferrocarril, en Manizales, en 1920, escogiendo entre corriente alterna o continua para los trenes. Pero la tracción eléctrica,

necesariamente, arrastraba el problema mayor de la construcción de una planta hidroeléctrica, asunto de largo tiempo y alta tecnología. Por eso el romántico proyecto fue desechado. Lo que obligaba a afrontar el problema original: el de las pendientes.

4.3. Un problema de pendientes

El tema de la pendiente parte de algo simple: el ferrocarril está diseñado para zonas planas, y a los caldenses, y a muchos colombianos, les dio por construirlos para escalar montañas. Y la explicación técnica es más simple: los rieles son de acero y las ruedas del tren también, lo que hace que la adherencia entre ambos, en un recorrido con pendiente, sea muy limitada, problema que se agrava con el gran peso previsto para los sistemas férreos. Es decir que la capacidad de carga de un tren depende de la pendiente por la cual debe ascender; a más pendiente, menos capacidad de carga; y, por supuesto, a menos capacidad de carga, menos rentabilidad. Lo anterior y las exigencias de seguridad, llevaron a que se reglamentara que una línea férrea no sobrepasara la pendiente del 2%, es decir que en un kilómetro no escalara más de 20 metros; y si se toleraba un 3% en casos especiales debería ser con chorro de arena que se echaba desde la locomotora sobre el riel, inmediatamente adelante de la rueda, para mejorar la adherencia al subir y el frenado al bajar. Por eso el mismo gobierno nacional intervino y decretó que no pagaría el subsidio por kilómetro a quien lo hiciera con pendientes mayores al 3%. Las carrileras de las montañas, entonces, quedaron obligadas a largos recorridos saturados de curvas, para poder ascender de un nivel a otro, so pena de tener que rebajar la capacidad de carga de los convoyes férreos.

Ello lo habían aprendido muy bien los ingenieros caldenses. De allí que el recorrido Puerto Caldas-Pereira mantuviera una pendiente del 2% compensada, es decir, con mínimos recorridos de pendiente mayor. Pero mantener pendientes del 2% desde Dosquebradas hasta Manizales, teniendo que empezar por la subida hasta el Boquerón y terminar por la subida entre Villamaría y Manizales, implicaba tener que aceptar muy largos y sinuosos recorridos, que podían hacer antieconómica la ruta. Entonces apareció una ingeniosa solución caldense: “la pendiente de exportación y la de importación”, que partía del hecho de que el ferrocarril se había construido para exportar el café, es decir para “bajar” grano desde Manizales hacia Buenaventura. Entonces se podía permitir una pendiente superior al 2% si se “subía” hacia Manizales porque el tren llevaba carga de importación, que no era mucha; pero si la ruta era hacia el Valle, con hartos de café, las “bajadas” de la vía podían ser del 3%; pero si en dicha “bajada” se presentaba un tramo en que era necesario ascender, por ejemplo, después de haber cruzado una hondonada, ese sector no podía tener pendiente del 3% porque el cargado tren no sería capaz de avanzar rentablemente.

Eran las normales limitaciones de un ferrocarril de montaña, y por eso fue muy común en la época, que un tren bien cargado, para poder subir de Villamaría a Manizales, necesitara de una locomotora atrás, colaborando en el empuje.

4.4. Desde Chinchiná hasta el río Cauca

Pero la decisión de la pendiente y de la ruta tenía más variables, y una de las principales era el Ferrocarril Troncal de Occidente, proyecto nacional, ya decretado, para unir todo el Occidente colombiano, desde el Atlántico hasta Pasto, que debía avanzar a lo largo del río Cauca. Las montañas del sur, el valle del río, el cañón de Caldas y Antioquia, y las llanuras del Caribe, recorridas por un tren. Todo un proyecto.

Para 1924 ya existía un tramo de la Troncal, la línea Buenaventura-Cali-Cartago, el llamado Ferrocarril del Pacífico; Medellín, que estaba fuera de dicho eje vial había construido el Ferrocarril de Amagá, para salir hasta la orilla del río, en Bolombolo; y Manizales, también fuera de dicho eje férreo, estaba construyendo su Ferrocarril de Caldas, para unirse a la Troncal en Cartago.

Los empujadores manizaleños se decidieron, entonces, a forzar su presencia dentro de la Troncal ferroviaria del Occidente. Y plantearon que la línea férrea, en vez de seguir por el borde del río Cauca, entre Antioquia y el Valle, hiciera un giro en la desembocadura del río Chinchiná en el Cauca, subiera por la orilla de éste hasta San Francisco, o Chinchiná, allí empalmara con las líneas del Ferrocarril de Caldas y siguiera por éstas hasta Cartago, para unirse allí, de nuevo, con la Troncal de Occidente.

Hubo problemas con Antioquia y el Valle y se logró todo un fervoroso movimiento caldense a favor de la idea, pero la región fue derrotada y el tren siguió el camino lógico del cañón del Cauca, dejándole a Manizales solamente una pequeña estación sobre el Ferrocarril Troncal, la de Arauca, ubicada a 40 kilómetros por carretera, por aparte de su conexión en Cartago, mediante el mismo Ferrocarril de Caldas.

Se las traían los caldenses en su empeño de comunicarse. Pero seguía faltando subir el tren hasta Manizales.

4.5. Los errores de los gringos

Pensando que el extranjero tendría más luces, al mayor Morris, se le entregó la dirección técnica del Ferrocarril en 1920, para que tomara las decisiones sobre la manera de avanzar hasta Manizales.

Y tomó dos decisiones desacertadas: la primera, que optó por trepar la línea férrea hasta el Boquerón de acceso a Santa Rosa, de manera frontal desde el valle de Dosquebradas (casi por la misma difícil ruta de la actual Autopista del Café), desechando el criterio colombiano de salir de Pereira bordeando el Otún, cruzarlo por la parte alta, y llegar a Dosquebradas con alguna elevación, por el sector llamado Frailes, para ascender más fácilmente al Boquerón.

La decisión de Morris obligó a una pendiente del 2,5% en dicho ascenso, lo que ahogó el tráfico futuro desde Pereira hasta Manizales, pues los trenes que llegaban a Pereira con veinte vagones, debían repartirse en dos de diez para seguir a la capital departamental; y, complicando más la situación, dejó un corto tramo con pendiente del 3% en el “sentido de exportación”, en la subida desde el río Otún hasta la meseta de Pereira, lo que limitaba más a Manizales, pues ni siquiera en el sentido de exportación, podía utilizar de manera total la capacidad de carga de los trenes .

El mismo paso forzado diseñado por el Mayor Morris para el Otún, que obligó a un continuado uso de dinamita en las vertientes rocosas, fue causa de la mayor tragedia sucedida durante la construcción del ferrocarril, cuando el 2 de noviembre de 1926, se combinaron una creciente del río más el derrumbe de un gran talud, que cayó sobre el agua represada, ocasionando un “tsunami” que arrastró un pequeño poblado de casuchas de trabajadores, cafés y prostíbulos, apelado “La huella del tigre”, con más de medio centenar de víctimas .

El norteamericano regresó a su tierra, en 1921, pero sus erróneas decisiones dejaron a la capital departamental como terminal secundaria para el ferrocarril en que había puesto tanto esfuerzo.

4.6. Manizales se previene con el Cable

El 22 de febrero de 1922, Manizales amaneció de fiesta con la inauguración del Cable Aéreo a Mariquita, el más largo del mundo con sus 73 kilómetros, destinado a llevar sólo carga, el café de Caldas, a través de la Cordillera Central, para empalmar en Mariquita con el Ferrocarril La Dorada-Ambalema, pasar a los barcos fluviales Magdalena hasta el mar y por él, hasta Nueva York. Aunque también sirvió para el aprovisionamiento de materiales y artículos importados, que llegaban por el gran río hasta La Dorada.

No era una solución tan completa como el ferrocarril, por el peso y tamaño limitados para la carga más la imposibilidad de llevar pasajeros, pero era una fórmula para no quedarse atrás, sobre todo de Pereira, que tenía tren desde un año antes; para disminuir costos de fletes para la exportación; y para no depender económicamente de otras ciudades, al tener que enviar hacia allí las recuas cargadas de café. Tenía el Cable adicionalmente la plusvalía de no haber consumido dineros públicos, con el calvario que ello había significado en el caso del ferrocarril, ya que el capital había sido inglés y la participación accionaria local ínfima.

El cable unas veces fue complementario, otras opuesto al proyecto del ferrocarril; de pronto desconcentró esfuerzos; pero, sobre todo, fue para Manizales una fórmula para que la llegada del tren a Pereira no resultara en detrimento de su importancia como principal ciudad de Caldas. Y adelante se verá cómo la trágica situación de los incendios de Manizales de 1925 y 1926, hicieron que la dirigencia manizaleña, que ya tenía asegurado el comercio de exportación por el cable, se lanzara decididamente en los brazos del proyecto ferroviario, porque en los vagones llegó todo el material nuevo, moderno y a prueba de llamas, con que finalmente la ciudad fue reconstruida.

5. LA NECESARIA INTERCONEXIÓN CON EL PACÍFICO

5.1. Cuando Caldas conquistó a Cartago

Cartago, la ciudad más norteña del departamento del Valle, siempre había estado en los planes del Ferrocarril de Caldas. Primero porque se pensó que fuera el extremo sur del mismo, lo que era irrealizable porque el Cauca, el de la navegación fluvial, quedaba diez kilómetros abajo. Enseguida porque se propuso empezarlo en La Fresneda, puerto cartagüeño sobre el Cauca, para seguir a Cartago y a Pereira, pero el convenio con la nación no permitía traspasar los límites departamentales. Luego porque la ruta inicial de los rieles caldenses se había alejado de Cartago. Ahora, porque los rieles, con la ruta corregida, pasaban al frente, por la otra banda del río La Vieja, y debía establecerse una conexión férrea con la ciudad, para interconectarse con el Ferrocarril del Pacífico que venía avanzando, aunque muy lento, desde Cali hasta el norte del departamento. Y últimamente porque el naciente tren caldense había establecido una barca cautiva en La Vieja, para que el comercio cartagüeño pasara a buscar el tren al otro lado, sin pagar el pontazgo municipal del único puente existente sobre el río.

Por eso, como Caldas en su convenio con el Gobierno nacional debía construir la interconexión y el puente sobre La Vieja, resultó que el ferrocarril caldense llegó primero a Cartago, que el valluno del Pacífico.

Durante los días 16, 17, 18, 19 y 20 de abril de 1922, se celebró la fiesta de la llegada del Ferrocarril de Caldas a Cartago. Hidroavión (con sendas jóvenes de sociedad sentadas las alas, una caldense y otra valluna, representando la unidad interdepartamental) y pequeño

barco en desfile por el río La Vieja; entrada triunfal de la locomotora caldense por el gran puente sobre el río; banquetes y discursos; toros, alboradas y desfiles; tren triunfal, lleno de cartagüeños hasta Pereira, para otro banquete; todo presidido por el Gobernador de Caldas, el Obispo de Cali y todas las autoridades regionales. Y hasta la municipalidad de Cartago había cedido un terreno para que el ferrocarril caldense construyera su estación, al lado de la futura del Pacífico.

Caldas había llegado primero a Cartago, ante la incomodidad valluna, y desde los días siguientes hubo rutas de carga y pasajeros desde Cartago hasta Puerto Caldas y hasta Pereira.

5.2. Cómo avanzar 500 kilómetros en un día

Los resultados desbordaron a las previsiones dos años después, cuando los vallunos llegaron con su ferrocarril hasta Cartago, con lo que las líneas de Caldas y del Pacífico quedaron interconectadas y hubo continuidad férrea entre Pereira y Buenaventura, es decir entre Caldas y el mundo, porque el paso del Canal de Panamá, en servicio desde 1914, permitía el acceso a Nueva York y a Europa, los mercados naturales del café de las breñas caldenses. Por tal motivo el 22 de Julio de 1924, cuando se cumplió la interconexión, el Ferrocarril de Caldas pasó, en la práctica, de tener 48 a más 400 kilómetros de línea. Aunque esta conexión con el ferrocarril de los vallunos les fuera a representar más de un dolor de cabeza.

En contraste con la llegada del tren a la ciudad del Otún y por seis años más, desde Manizales, por las mismas trochas y tragadales, siguieron llegando las mulas con el café regional, para ser transferidas al tren, en Pereira, situación que, como se dijo, dio a esta ciudad una ventaja competitiva inmensa ante sus dos ciudades hermanas, y al proyecto del Ferrocarril de Caldas un aliento económico. Porque el producido del servicio de la corta línea permitió seguir avanzando con la obra, lentamente, hasta el refuerzo económico del gobierno nacional de Pedro Nel Ospina, cuando llegaron al ferrocarril dólares frescos obtenidos de la compensación por Panamá, que permitieron llegar hasta Manizales.

Aunque, fuerza es recordarlo, la misma Manizales, en su afán por salir de su aislamiento había avanzado desde 1914 en su Cable aéreo hasta Mariquita, inaugurado en 1922, el cual desconcentró las energías de los caldenses, y aminoró los ingresos del ferrocarril, al disminuir sensiblemente la carga desde Manizales, que seguía siendo el concentrador natural de las cosechas cafeteras, de buena parte de Caldas.

6. TODO CONTRA EL ASCENSO A MANIZALES

6.1. El Boquerón

La siguiente etapa del ferrocarril fue Dosquebradas, el kilómetro 48, la llamada Estación Gutiérrez, (en honor del Gobernador citado), entregada un año después, el 12 de octubre de 1922, sobre la ruta difícil del ingeniero Morris, para seguir al temible ascenso al Boquerón. Pero como éste vaticinaba tiempo y problemas, la administración organizó el servicio férreo normal desde Gutiérrez hasta Puerto Caldas, lo que evitó a las recuas que seguían llegando con el café, tener que atravesar los temidos lodazales de Dosquebradas. Y de paso, para cobrar al Gobierno nacional la subvención por aquellos nueve kilómetros adicionales.

Los cronistas de la época describen bien la lucha y el ambiente, durante los cuatro largos años que tomó la construcción de aquel corto trayecto de siete kilómetros de ascenso montañoso.

Desde la Estación Gutiérrez, hasta trasmontar la Cuchilla de Boquerón, fue necesario vencer los obstáculos más difíciles de la obra... Había que trepar en zigzag la altura, por un suelo deleznable, de continuos y grandes derrumbes que la lluvia convertía en tremedales imposibles... Donde la naturaleza opuso fieramente su resistencia y pareció cerrar el paso a esta gran obra, pero el triunfo se realizó a fuerza de tenacidad y sacrificios...

Pero deja bien en claro el cronista que el ambiente era de optimismo y de alegría, porque el ferrocarril ya era una realidad en el corazón caldense.

Días de febril entusiasmo fueron éstos. Sonreía la alegría en los hogares porque hubo trabajo y, por lo mismo, pan suficiente en la mesa de todos. En las tardes y festivos la romería se desbordaba para visitar los frentes de acción, y palpar y oír de cerca “La Pichinga”, manejada por Zapata, el familiar maquinista, que anunciaba el arribo de la locomotora prepotente.

Y remata la pintoresca descripción con una postal sobre el frente de trabajo.

Centenares de hombres descalzos, con el dorso desnudo y delantal de lona ceñido a la cintura, agitaban la pica y la pala, terraplenando cañadas y peinando taludes inmensos en la ladera y en la montaña.

Por eso aquel corto tramo de casi ocho kilómetros, pasó a la historia como el más difícil de todo el recorrido del ferrocarril, así como lo ha sido ahora, 80 años después, para la Autopista del Café. Y el mapa adjunto muestra vistosamente la larga curva que debió hacer la línea férrea, para un recorrido lineal de tres kilómetros.

Precisamente quedó una anécdota de 1922, cuando don Valeriano Marulanda, el épico colonizador del Quindío y poblador de Pereira, al mirar la ruta que trazaban los topógrafos de avanzada del ferrocarril, sugirió al ingeniero Luís Isaza, cambiar de ruta. Y al preguntarle las razones de su comentario, respondió: “Mire, ingeniero Isaza. Ese barranco está lleno de dulumocos morados, y ese palo no agarra sino donde hay terrenos húmedos, flojos y malos”.

Dos cifras bastan para cuantificar el colosal esfuerzo del ascenso a Boquerón: El cálculo de la tierra que era preciso mover para construir la banca era de 507.200 metros cúbicos, todo a mano y en carretillas; pero el permanente invierno y los deslizamientos llevaron esta cantidad hasta más de un millón de metros cúbicos, es decir que los trabajadores caldenses debieron movilizar, en siete kilómetros de ascenso, más de cinco millones de viajes de carretilla.

Y, en mayo de 1924, cuando se sobrepasó la serranía con un túnel de 120 metros, y se vislumbró el suave descenso a Santa Rosa, se desató un invierno tan terrible, que los derrumbes taparon por seis meses, el trabajo realizado en el ascenso durante casi tres años. De aquella historia es parte el más famoso derrumbe de la historia regional, el de La Viuda, donde se utilizó por primera vez en Caldas una Pala mecánica de vapor, generado con leña, y que a pesar de su eficiencia demandó tres meses para evacuar el inmenso derrumbe de tierra y lodo.

Por eso la frustración por las noticias desató las iras regionales, lo que desencadenó una crisis administrativa, que cobró la cabeza de los directores de la obra. Hasta que, a principios de 1921, una locomotora, con rieles y polines, cruzó el túnel de Boquerón, entre los aplausos de los caldenses para los nuevos directivos, cumpliéndose una de las populares etapas de todo proyecto, el premio para los que no ejecutaron la obra.

Al fin la línea llegó a Santa Rosa de Cabal, el kilómetro 59, previa la construcción de un imponente viaducto metálico, el más alto de todo el recorrido hasta Manizales, que ahora es paso de una carretera alterna. Para el día de la llegada, el 16 de Julio de 1925, Santa Rosa había preparado un programa de grandes festejos, que fueron cancelados en gesto de solidaridad con Manizales, que había sido casi borrada por el gran incendio de los días 3 y 4 del mismo mes.

6.2. Llegaron los Contratistas

Lo que representó el ascenso a Boquerón como aumento de presupuesto, retardo del programa y costo político, puso a pensar a los directivos del Ferrocarril de Caldas en nuevas soluciones, reflexión aumentada por la cantaleta de algunos periódicos de que las fallas se estaban presentando porque la Empresa había decidido, desde el principio, acometer toda la obra por administración directa. Por este motivo se pensó en contratar tramos de la obra, y ante las onerosas cotizaciones externas, el Ferrocarril contrató con algunos de los ingenieros que habían trabajado hasta la fecha en la obra del ferrocarril. Así, desde el kilómetro 76 hasta el previsto kilómetro 117 en Manizales, el recorrido se dividió en cuatro tramos y se entregó en administración delegada a los mencionados ingenieros.

En verdad, llevar el Ferrocarril de Caldas hasta Manizales, no iba resultando fácil. Y todavía faltaban las batallas contra los departamentos vecinos.

6.3. La guerra con Boyacá

En un choque corto, pero de trascendencia nacional, Caldas y Boyacá se enfrentaron por la mano de obra.

Para 1926 el Ferrocarril de Caldas estaba en el máximo de su tensión: la obra avanzaba a gran velocidad, ya había confianza regional en el proyecto; Manizales, después de los incendios, requería de toda la capacidad de transporte por la inmensa cantidad de materiales requeridos para la reconstrucción, que llegaban por la vía férrea, desde Buenaventura; en este año se había obtenido el gran empréstito, el internacional de Diez millones de pesos, que permitió consolidar el futuro de la empresa; y la mano de obra caldense estaba escasa, tanto por la demanda de la gran producción agrícola regional, como porque buena parte de los trabajadores libres se habían trasladado a Manizales para las obras de reconstrucción de la ciudad.

Por eso se apeló a enviar agentes de enganche de personal a los departamentos de Tolima, Cundinamarca, Cauca, Nariño y Boyacá. Y, sobre todo, de éste último se produjo una fuerte corriente migratoria, por la razón válida de que Boyacá mantenía su clásica estructura social de un proletariado agrícola casi explotado, y el ferrocarril de Caldas ofrecía salarios altos y un trabajo, de pronto, más promisorio. El Gobernador de Boyacá, entonces, protestó públicamente porque su Departamento se iba a despoblar, hizo sus reclamos ante el Gobierno nacional, y declaró abiertas, hostilidad a Caldas y persecución a los agentes empleadores.

Caldas, entonces, hubo de frenarse a la espera de la posición del Gobierno nacional, la que llegó favorable a los intereses regionales ya que recordó que el derecho al trabajo era constitucional, sin limitaciones de áreas y que a la economía de Boyacá le convenía aquella migración temporal por los envíos de dinero que harían los viajeros, en lo que fue, quizás, el primer caso historiado de “giro de remesas”.

6.4. La Guerra de las Traviesas

Y con el Valle, el problema fue de traviesas. Al Ferrocarril de Caldas se le acabaron las traviesas o polines, las vigas de madera que soportan los rieles, pues para los ochenta kilómetros anteriores se habían saqueado las montañas vecinas en busca de árboles adecuados, donde el comino, por su inmensa resistencia de más de veinte años a sol y agua, era la joya de la corona. Por eso se habían encargado, aprovechando el buen momento de Caja de la empresa, 10.000 traviesas en los Estados Unidos y 86.000 en la costa pacífica colombiana, para ser entregadas en Buenaventura y llevarlas hasta el frente por la misma vía férrea, en trenes del Valle o de Caldas. Pero los vallunos, que ya miraban de soslayo el poder económico caldense, estaban retardando el envío con la clara intención de quitar impulso al avance de los del futuro Eje Cafetero.

Pero había algo de mayor profundidad: Caldas había anunciado desde 1917 que haría una línea férrea entre Pereira y Armenia, para conectar al Quindío con el resto del Departamento, y para sacar el café quindiano por Pereira y Cartago hasta el puerto exportador, trabajo que había iniciado en 1922. Y el Valle también quería hacerse al café quindiano mediante un ferrocarril entre Zarzal y Armenia, que se consideraba parte de una futura línea entre Zarzal e Ibagué, para comunicar los sistemas férreos nacionales del Oriente y del Occidente. El Valle ganó el enfrentamiento y llegó primero a Armenia en 1924. Y Caldas, para 1926, el año de las traviesas, aún estaba tratando de llegar al territorio quindiano con su ferrocarril. Por eso a los vallunos les interesaba retrasar la llegada de los caldenses al Quindío, para mantener el monopolio exportador cafetero que acababan de montar. Por cierto, el truco de retener materiales ya era viejo para los del Valle, porque en 1922, cuando el ferrocarril caldense luchaba por llegar a Pereira, lo habían practicado con los rieles, obligando a que el mismo Gobernador caldense Pompilio Gutiérrez tuviera que utilizar su energía militar para recuperarlos, como se narró párrafos atrás.

Con la disculpa válida y verdadera, pero no justificable, de no disponer de mucho equipo, el Ferrocarril del Pacífico comunicó al de Caldas que no podía despacharle sus traviesas. Caldas entonces obtuvo permiso para desplazar un tren propio por las líneas vallunas, para traerlas, y entonces los vallunos decomisaron tren y traviesas. Es que el Ferrocarril del Pacífico lo gerenciaba el General Alfredo Vásquez Cobo, arrogante y audaz, que acababa de entrar en la primera máquina que había llegado a Armenia, cual general vencedor de los caldenses, a los cuales también había perjudicado con sus malos manejos y abusos en las minas de Marmato y Supía. Y fue tal el descaro de Vásquez Cobo, que anunció que las traviesas que había en Buenaventura, así fueran caldenses, no se entregaban hasta que el Ferrocarril del Pacífico quedara completamente abastecido.

El Gobernador de Caldas, Gerardo Arias Mejía, trató de solucionar el problema con mensajes conciliatorios y con denuncias ante el Presidente Pedro Nel Ospina, pero no encontró eco, pues éste también era general. Entonces el Gobernador, en famoso telegrama (el email de la época) anunció que, si no le dejaban retirar las traviesas caldenses, renunciaba a su cargo, mientras en Manizales estallaban mítines y una campaña de resistencia cívica, ante lo cual los vallunos cedieron y pudo regresar a su base el triunfante tren caldense con las traviesas.

Pero todavía faltaban los efectos de un invierno cafetero.

6.5. Un mar de lodo

La ruta hacia adelante prometía ser más fácil porque se trataba de avanzar, casi al mismo nivel, bordeando los ríos San Eugenio, Campoalegre y Chinchiná, y por la esperanza de que los nuevos contratistas fueran más eficientes. Sólo se esperaban algunas zonas rocosas, donde, por cierto, se probó el uso civil de la dinamita por primera vez en territorio caldense, por parte de algunos aventureros subcontratistas norteamericanos. Además, se presentó la circunstancia de estar atravesando la zona cafetera más densa del Departamento, en una época en que no había cosecha, o sea con abundancia de mano de obra.

De otra parte, había aparecido, como se anunció atrás, un motivo para acelerar los trabajos y era la reconstrucción de Manizales, destruida por los incendios de los dos últimos años, trabajo para el cual aunaron esfuerzos el Gobierno nacional, los capitales de las aseguradoras y los ahorros de los mismos manizaleños, y que se ejecutó con materiales extranjeros, para que nunca más el fuego destruyera el fruto de su esfuerzo. Por eso empezó un fuerte flujo de hierro, cemento y materiales especiales desde Buenaventura, hasta las estaciones posibles, para seguir en mula hasta Manizales.

Así llegó en junio de 1926, a San Francisco, kilómetro 81, “la primera locomotora, engalanada, estremeciendo los espacios con el pregón del nuevo triunfo... y saludada por la voz encendida de varios oradores”.

Y cuando los caldenses esperaban que ahora sí todo había salido bien, se presentó algo desconcertante: la misma tarde de la inauguración empezó a llover, y los doce kilómetros entre La Capilla y San Francisco, construidos durante un inusitado período seco de ocho meses, con un avance record, quedaron sometidos a una lluvia continua de varias semanas que convirtió en un mar de lodo la banca y cubrió con capas de varios metros de barro los pasos entre los taludes dobles, denominador común de tal sector. Con humor triste, pero negro, comenta un historiador de la inauguración: “Los huéspedes que tenía invitados esa ciudad (San Francisco), y que esperaban regresar en el mismo tren, tuvieron que retornar empleando caballerías hasta Santa Rosa”.

La descripción de lo que sucedió es dramática, y hasta poética.

Grandes y numerosos derrumbamientos, echaron sobre la vía cantidades fabulosas de tierra, en una forma capaz de poner desaliento en el ánimo más corajudo y viril. La lluvia incesante continuó, penetrando y minando aquellos terrenos deleznable y hechos porosos en exceso por causa de la prolongada sequía, y los derrumbamientos prosiguieron cayendo, los taludes enteros se venían encima de los rieles, las aguas subterráneas en infinidad de sitios erraban perdidas disolviendo los terraplenes y desquiciando la línea. Y sigue épicamente: “Largas horas nocturnas de vigilia pasaban asombradas ante la tarea hercúlea que allí se efectuaba. Todo el material rodante de que se pudo disponer se puso a botar tierra en aquel sector. Se dio al servicio una potente pala de vapor que trabajaba días y días en un mismo deslizamiento el que despejado una vez, se derrumbaba de nuevo... Y muchas veces hasta avanzadas horas de la noche, asistiendo a esa faena que se desarrollaba bajo la lluvia filiforme, abriantada por las farolas de las locomotoras de trabajo que, como estupefactas, iluminaban ese cuadro ciclópeo de pesadilla.

Y el Gerente, en sus explicaciones posteriores, remata con un reconocimiento de la debilidad técnica de los ingenieros, aunque lo presenta como una “revelación”.

Por las condiciones excepcionales de sequía en que se construyó la línea, ocurrieron los defectos de defensa de las aguas, defectos que fueron una revelación que la ciencia no

podía prever, que estaban lejos del alcance de los ingenieros y que se manifestaron cuando ya ellos habían entregado su trabajo.

Cinco meses de esfuerzo costó al joven Ferrocarril resarcirse de su tragedia y sólo en diciembre de ese mismo 1926 hubo de nuevo servicio hasta San Francisco. Y entonces muchos de los que habían acusado a la empresa de que la causa de sus problemas en la subida al Boquerón era la ejecución de la obra mediante administración directa, la acusaron ahora de que el nuevo atraso por el invierno de 1926, se debía a la incapacidad de los ingenieros subcontratistas de dicho sector.

7. Una luz al final de los túneles

7.1. El tren en Villamaría

Los veinticuatro kilómetros entre Chinchiná y Villamaría fueron relativamente fáciles y sólo tomaron un año, lo que demostraba las bondades del sistema de haber repartido entre contratistas, que podían avanzar en frentes simultáneos, además de que la ruta, bordeando el río Chinchiná por su orilla izquierda, no presentaba grandes dificultades a no ser su trabajo en roca, que exigió ocho túneles, que llegaron a ser familiares para los caldenses, Chupadero, La Cascada; Los Cuervos, El Arroyo, La Doctora, El Arango, Rioclaro, los que se sumaron al túnel del Consota, en la subida por la vertiente del Consota, que tuvo mucha visibilidad en la opinión pública por sus problemas; y el túnel de Boquerón, el más largo del recorrido y el único trabajado con dos frentes, del que se habló antes.

Hasta que un día de junio 1927, el tren entró pitando a la Estación de Villamaría, a las orillas del río Chinchiná, el mismo día en que un cable aéreo empezó a funcionar entre la misma población y la vecina Manizales, encumbrada 400 metros más arriba.

7.2. Cuando el Ferrocarril de Caldas parió un Cable aéreo

Lo que menos podía esperarse, estando a punto de coronar un esfuerzo de 16 años, es que el Ferrocarril de Caldas tuviera que dedicarse a construir un Cable aéreo. Pero el asunto es verídico, y, más aún, fue un cable de carga y de pasajeros.

El asunto se explica por el desespero de los manizaleños quienes desde 1911 esperaban su tren, veían su ciudad en ruinas humeantes, y miraban que ya llegaba a Villamaría (ocho kilómetros abajo por la ruta ferroviaria, dos en línea recta), la ansiada locomotora; pero sabían que tales ocho kilómetros podían costar otros años más, dada su excepcional dificultad. Entonces alguien propuso un corto cable aéreo entre el centro de Manizales y la Estación férrea de Villamaría, lo que provocó un plebiscito popular de aceptación.

El Gobernador, entonces, en el Decreto 158 de 1925, ordenó construir el Cable con tres estaciones, dos kilómetros de longitud, 18 torres, servicio mixto, vagonetas de pasajeros cuatro cupos y vagonetas de carga de 20 toneladas por hora en cada sentido, con un global de 30 vagonetas. Y lo más interesante, para quienes estaban cansados de oír hablar de las pendientes del 2% para el tren, este cable con pendientes hasta del 30%.

La construcción se hizo con diseño local, asesoría del neozelandés Jaime Lindsay, el mismo director del Cable a Mariquita, mano de obra local y, lo más inquietante, con presupuesto del Ferrocarril de Caldas.

El Cable fue presentado como la panacea y se dijo que era “adelantar, en la práctica, la llegada del ferrocarril a Manizales”, uno o dos años. Lo cierto es que tuvo la utilización práctica de subir arena y piedra del río Chinchiná, más hierro y cemento importados, hasta la alta cuchilla manizaleña, donde se estaba reconstruyendo la ciudad, en concreto. Y se añadió un buen servicio de pasajeros para que los manizaleños pudieran tomar o dejar el tren en la Estación de Villamaría.

Pero el nuevo cable cayó pronto en desgracia ante la opinión popular, sobre todo cuando se supo que el presupuesto original de \$80.000, había terminado en uno final de \$300.000, y pronto los mismos que solicitaron el Cable en 1925, fueron sus mayores críticos. Pero, eso sí, sólo empezaron a denunciarlo, dos años después, cuando rieles y tren pudieron ascender hasta la capital de Caldas.

7.3. Rumbo a Manizales

Pero de Villamaría a Manizales, el trazado y la construcción exigieron portentos de ingeniería civil. Manizales estaba situada... En el filo de una cuchilla (cuya) falda sur es sumamente pendiente y desciende varios cientos de metros verticales desde Manizales hasta el sitio... de Villamaría. Subir desde ésta última hasta la capital de Caldas solamente requería unos pocos kilómetros de carrilera, pero exigía hacerlo con pendientes muy fuertes de 4% y 5% en casi todo el trayecto. La empresa del ferrocarril decidió acometer esta obra ímproba y así lo hizo. La construcción de este último tramo exigió casi dos años de trabajo muy duro.

El texto de Poveda Ramos es una buena síntesis de la etapa final, de los últimos ocho kilómetros del epopéyico Ferrocarril de Caldas, y una vista al mapa adjunto muestra la gigantesca curva que el ferrocarril hubo de hacer para vencer la altura.

Desde seis años atrás, la obsesión de los ingenieros caldenses fue cómo escalar, con una pendiente tolerable, el desnivel de cerca de 500 metros entre Manizales y Villamaría, y por eso plantearon varias rutas, algunas muy largas, hasta que se impuso una que, al llegar a la cuchilla manizaleña, la perforaba con un túnel, bajo la Avenida Cervantes, para salir a la Estación, la cual, a su vez, exigió un formidable “banqueo y bombeo” que convirtió en una gran explanada una ladera que bajaba hacia el río Olivares, por donde ahora se sale al Norte de Caldas.

Pero se mantuvo el estigma de una pendiente entre el 3% y el 4%, lo que limitó la capacidad de carga a siete u ocho vagones en subida y a doce o trece “en el sentido de exportación”, es decir en bajada. Dos años tomó construir este tramo final del Ferrocarril de Caldas, y tuvo tanto de esfuerzo, imaginación y soluciones, que existe una conseja regional, no documentada, de que la experiencia tecnológica de su construcción fue exportada para los ferrocarriles de montaña que se construyeron en los Andes del sur.

7.4. Por fin, Manizales

El 15 de septiembre de 1927, una humeante locomotora salió de la boca norte del túnel bajo la Avenida Cervantes (hoy Avenida Santander). Era el segundo túnel de cumbre de la línea, pues el otro había sido el de Boquerón, diseñados para evitar la última pendiente, siempre la más fuerte. Allí la esperaban, en medio de gritos emocionados y nerviosos, y quizás desde 1911, diez y seis años atrás, miles de manizaleños.

Y el 27 de diciembre del mismo año, con Presidente de Colombia a bordo, se realizó la inauguración oficial, cuya foto muestra la imponente Estación Manizales, aún en obra, y

una gran multitud, casi toda de negro, como ameritaba la solemne ocasión, que prácticamente no deja ver ni los rieles ni la pequeña máquina No.1, la Zapata, que acaba de llegar hasta el andén de la bella edificación, aún en obra negra.

La Estación, el más imponente recuerdo del Ferrocarril de Caldas, había sido iniciada en octubre de 1924, había sido construida por la firma extranjera Ulen y Compañía, la misma que estaba reconstruyendo la ciudad, por la suma de \$ 277.000, el valor de diez locomotoras, y hoy, ocho décadas después sigue siendo uno de los edificios institucionales más bien concebidos del Eje Cafetero, dentro de una libertad arquitectónica que sigue siendo ejemplar.

Los caldenses de entonces, grancaldenses de ahora, habían cumplido su objetivo y habían comunicado a su capital, situada en una cuchilla a 2.153 metros sobre el nivel del mar, con el océano Pacífico, por medio de un ferrocarril. Y aquello había sido una epopeya técnica, humana y de valor ciudadano, al tiempo que el inicio de una etapa de bonanza económica para la región.

CONCLUSIONES

La Hipótesis con la que este trabajo respondió a la pregunta investigativa fue que el ferrocarril fue el símbolo del desarrollo, que permitió aumentar la exportación del café, lo que favoreció el incremento de la producción, lo que, a su vez, trajo riqueza, aumento de población y progreso, suficientes para mantener al Departamento de Caldas como una de las secciones más importantes de Colombia. Y que comunidades regionales, recién integradas en un departamento, encontraron en el esfuerzo común de la realización de la obra, una herramienta para unificar intereses, los que contribuyeron a la sutil conformación de una nueva entidad, una “nación” de regiones diferentes, Caldas.

El seguimiento de este trabajo demuestra, con creces, que la Hipótesis fue válida. Algunas cifras básicas, resultado del ferrocarril, demuestran que el esfuerzo caldense no fue en vano, sino que el departamento incrementó su desarrollo.

Para una línea proporcionalmente tan corta, sólo 117 kilómetros, y con las limitaciones de transporte de carga indicadas atrás, estos resultados son notables.

NOTAS

Obviando intencionalmente más series estadísticas o cuadros de valores financieros, es de esperar que el texto haya sido capaz de confirmar la Hipótesis de este trabajo y de responder a las preguntas del mismo.

1. El ferrocarril se construyó, y aunque fuera con limitaciones de carga, llegó hasta Manizales, o sea que la meta que se propuso la Asamblea de Caldas, en 1911, se cumplió, así hubiera tardado diez y seis años lograrlo, previa la victoria sobre un rosario de obstáculos geológicos, económicos, políticos y sociales.

2. El costo final declarado fue de nueve millones de pesos, aproximadamente, setenta mil por kilómetro, distante del valor calculado quince años atrás, pero proporcionado a la magnitud del trabajo.

3. Uno de los elementos más importantes fue que el proyecto fue planeado, diseñado y ejecutado por ingenieros nacionales, la mayoría caldenses. La presencia de extranjeros, los dos norteamericanos, fue sólo de dos años, y dejó más problemas que soluciones. A pesar de las normales críticas durante la marcha del proyecto, esta realidad fue un motivo de orgullo para los caldenses que, con ello, pudieron compararse con otros ferrocarriles regionales, que fueron liderados por extranjeros.

4. ¿Contribuyó, el ferrocarril, a consolidar un concepto de región entre sus habitantes? Todo sistema de transporte une las regiones y las acerca con vínculos que empiezan solamente económicos y terminan sociales y políticos. El Ferrocarril de Caldas, al permitir que sus grandes ciudades quedaran a horas en vez de días a lomo de mula, vinculó la vida urbana, pero también acercó las comunidades rurales y de poblados menores a la vida de las pequeñas urbes caldenses. Por supuesto que no fue en toda la región departamental, pero si lo fue en el eje de su desarrollo y de su progreso. Las diferencias con los departamentos del Valle y Boyacá por las líneas férreas aglutinaron intereses regionales, pues cada habitante se sintió caldense, como lo demostraron las espontáneas manifestaciones públicas, cuando hubo situaciones de tensión. El mero interés diario por el avance de la obra fue también un elemento consolidador de un ánimo social de intereses comunes.

Todo ello se dio, y mucho más. Y fue contribuyendo a la sutil conformación de una nueva entidad, una “nación” de regiones diferentes, el departamento de Caldas.

5. Un sencillo silogismo permite soportar la conclusión final, de que el ferrocarril fue el motor del desarrollo regional: Caldas fue el tercer departamento nacional entre los años 1915 y 1950, aproximadamente. Si la importancia económica de Caldas fue fundamentalmente por el café, del que fue el primer productor por cincuenta años, y si el café había que exportarlo, lo que se hizo en un 70% por tren. Entonces el Ferrocarril de Caldas (con la línea que se estudió en este trabajo y con la otra, que llegó al Quindío), si fue el motor del desarrollo caldense.

BIBLIOGRAFÍA

Fuentes

Contraloría General de la República, Síntesis Estadística de Colombia. 1939-1943.

Bibliografía específica (Consultada y/o citada)

Ángel Jaramillo, Hugo. Pereira: Proceso histórico de un grupo étnico colombiano, Tomo 1, Pereira, Gráficas Olímpica, 1963.

Ardila Rueda, Jorge Eduardo “Los túneles del antiguo ferrocarril de Caldas” (Tesis de Maestría, Universidad Javeriana, 2012)

Betancur, Belisario y Conrado Zuluaga, El Tren y sus gentes, Los ferrocarriles en Colombia, Bancafé, OP Gráficas, 1995

Cadena, Olga, La Colonización en el Quindío 1842-1930, en Compendio de Historia del Quindío, Editorial Universitaria de Colombia, Armenia, 2003

Chica Cardona, Julián, “Dosquebradas, Industria y Región. 1880-1980” (Manizales: Capital Graphic, 2015),

Correa, Pedro A., Biografía completa del General Pompilio Gutiérrez, como justo homenaje a su memoria, en La Patria, Manizales, diciembre 26 de 1951.

Echeverri, Néstor, El Ferrocarril de Caldas, 1927, Manizales.

Echeverri Uribe, Carlos, Apuntes para la historia de Pereira, Tercera edición, Academia Pereirana de Historia, Colección Clásicos Pereiranos, No. 1, Editorial Papiro, 2002

Fabo de María, Historia de la Ciudad de Manizales, Tomo I, 1926, Tipografía Blanco y Negro, Manizales, Reedición fotostática de Corporación Financiera de Caldas, 1985.

Gaceta Departamental, Caldas, No. 2368, Edición Bodas de Plata del Departamento, Manizales, Imprenta Departamental, agosto 7 de 1930.

Jaramillo Arango, Ricardo, Al roce de los años, Manizales, Imprenta Departamental, 1965.

Mayor Mora, Alberto, en Credencial, Historia, Bogotá, mayo 1998.

Meisel, Adolfo; Ramírez, María Teresa; Jaramillo, Juliana, Muy tarde pero rentables: Los ferrocarriles en Colombia durante el período •1920-1950, ameisiero@banrep.gov.co; G. mramirgi@banrep.gov.co; jjaramec@banrep.gov.co

- Ortega, Alfredo (1932). *Ferrocarriles Colombianos: La última experiencia ferroviaria del País: 1920-1930*, Imprenta Nacional, Bogotá.
- Pérez Ángel, Gustavo, *Colgados de las Nubes, Historia de los Cables Aéreos en Colombia*, Fondo Cultural Cafetero, Bogotá, 1997.
- Poveda Ramos, Gabriel, *El antiguo Ferrocarril de Caldas*, *Dyna*, año 70, Nro. 139, 2003, Medellín. Tomado de Internet
- Poveda Ramos, Gabriel, *Ingeniería e historia de las Técnicas (2)*, *Historia social de la ciencia en Colombia*, Tomo V, *Colciencias, Tercer Mundo*, Bogotá, 1993.
- Poveda Ramos, Gabriel, *El Ferrocarril de Panamá*, en Internet.
- Ramírez, María Teresa (2001). “Los ferrocarriles y su impacto sobre la economía colombiana”, en *Revista de Historia Económica*, vol. 19, núm. 1.
- Uribe Uribe Fernando, *Historia de una ciudad, Pereira*, Segunda Edición, Academia Pereirana de Historia, Clásicos Pereiranos No.4, Editorial Papiro, 2002.
- Valencia Ramírez., Luís Enrique, *Historia de Santa Rosa de Cabal*, Volumen I, Imprenta Departamental de Caldas, Manizales, 1984
- Vallecilla Gordillo, Jaime, *Café y Crecimiento económico regional: el Antiguo Caldas*, Manizales, Colección Ernesto Gutiérrez Arango, 2002.
- Vallejo Mejía, Gonzalo, *Cómo se creó el Departamento del Risaralda*, Pereira, 1985.

ANEXO: MAPA DEL RECORRIDO DEL FERROCARRIL POR EL DEPARTAMENTO DE CALDAS, AÑO 1944 [1]

Guía del mapa

En esta parte de un mapa del Departamento de Caldas, del año 1944, se observa el recorrido del Ferrocarril, objeto del presente estudio. Incluye la parte central del departamento, entre Manizales y Pereira.

Relacionándolo con el texto, puede notarse el sitio inicial de la línea férrea, Puerto Caldas, sobre la desembocadura del río La Vieja en el Cauca, cerca a Cartago. Aparecen luego las estaciones menores hacia Pereira: La Marina, Villegas, Belmonte y Nacederos; y luego las estaciones hasta Manizales: Gutiérrez, en Dosquebradas, La Capilla, Campoalegre, y Rioclaro, así como las estaciones mayores de Manizales, Villamaría, Chinchiná, Santa Rosa, Pereira, Cartago y Puerto Caldas.

En la zona de Puerto Caldas puede observarse la desviación que se hizo para poder pasar frente a Cartago y poder conectar con los rieles hacia Buenaventura, y subir luego a Pereira por el río Consota, en oposición a la idea de Pereira de subir por la zona de Alsacia (indicada en el mapa) y subir a la ciudad por la ladera del río Otún.

De conformidad con el texto, es interesante observar las curvas que debía hacer la carrilera en las subidas y en el cruce de ríos, para mantener la pendiente baja: para subir entre Dosquebradas y Boquerón, antes de Santa Rosa; para ascender desde Villamaría hasta Manizales; y para cruzar los ríos Otún, Campoalegre, Rioclaro y Chinchiná.

En el mapa aparecen otras líneas férreas de la época: la Trocal de Occidente, desde Puerto Caldas, bordeando el Cauca, hacia La Pintada; la del Pacífico, que termina en Cartago y viene de Buenaventura; y el otro ramal del de Caldas, desde Nacederos, cerca de Pereira, hacia Armenia.

En Manizales puede observarse la estación terminal del Cable Aéreo hacia Mariquita, en La Camelia.

Este mapa, que prácticamente fue el oficial de Caldas hasta que llegaron los del Instituto Codazzi, fue el fruto de un inmenso trabajo de topografía y dibujo manual, y puede apreciarse en la siguiente página.

¹ MAPA GEOGRÁFICO Y MINERO DEL DEPARTAMENTO DE CALDAS

Levantado y elaborado por la PLANTA METALÚRGICA NACIONAL (de Medellín) - 1944

Ministerio de Minas y Petróleos – Escala 1: 200.000 – Litografía Ramos, Cali.

Director: Luis Alfonso Rada - Dibujante: Carlos Roa D.

Principales Referencias: Secretaría de Obras Públicas de Caldas

Oficina de Longitudes

Ferrocarril de Caldas

Instituto Militar Geográfico y Catastral

Julius Berger

Maestros de escuela – Alcaldes municipales

