

CAPITULO XI

...Y SE LEVANTARON LOS RIELES

Jaime Lopera

No hay duda de que la existencia de los ferrocarriles en Colombia produjo un cambio de paradigmas, no solamente en cuanto en lo que toca con el transporte de bienes y mercancías a lo ancho y largo de la República, sino también por los aportes sociales y tecnológicos que aquel sistema de transporte ofreció al país desde el siglo XIX. Algunas consecuencias de dicho cambio fueron admirablemente resumidos por el historiador Gabriel Poveda Ramos¹ en su libro sobre ferrocarriles y sobre la economía colombiana en el siglo XX, así:

“Se resolvieron en gran parte los problemas de navegación en el río Magdalena; se integraron nuevos territorios del país; se impulsó notoriamente el desarrollo de las exportaciones de café; se facilitó la llegada de mucha maquinaria pesada para expandir los sectores de la minería y la industria; se generaron nuevos empleos productivos, en oficios técnicos antes completamente desconocidos; se ayudó a la formación de flujos migratorios que se redistribuyeron en otras regiones; por lo tanto, los gobiernos encontraron en las vías férreas una manera de ayudar a ciertas regiones reconocidas por su postración económica; se multiplicaron las innovaciones técnicas tales como las líneas de telégrafo y teléfono, la fundición de metales y la electrificación; se comenzó a provocar el turismo interno; se gestaron nuevos presupuestos de inversión pública para fomentar los proyectos de interconexión ferroviaria; se dio un impulso a la ingeniería colombiana, en las diversas regiones; y se dieron los primeros pasos para desarrollar una legislación destinada a la seguridad social de los trabajadores”.

Muchas de estas transformaciones se fueron presentando gradualmente en todas las regiones que fueron protagonistas de las nuevas condiciones de transporte. No obstante, algunos saltos críticos debidos a las guerras civiles que desplazaron mano de obra hacia los conflictos, que redireccionaron los flujos financieros y los empréstitos internacionales y en fin, que atrasaron proyectos cuya trascendencia hubiese sido mayor, la propuesta ferrocarrilera prosiguió hasta la década de 1970 cuando todos estos esfuerzos, cumplidas unas metas de desarrollo, dejaron de ser viables.

ANTECEDENTES DE LOS FERROCARRILES

Una de las razones fundamentales que se dieron para iniciar la construcción de los ferrocarriles en Colombia, fue la necesidad de atender los movimientos de las exportaciones de café, a finales del siglo XIX.² Entre 1870-73, se registraron sustanciales incrementos en las exportaciones de quina y café. Fueron los mismos años en que comenzó la construcción de los ferrocarriles a Buenaventura (1872) y el de Antioquia 1874. Este último había sido iniciativa del doctor Pedro Justo Berrío quien, a la cabeza del Estado Soberano de Antioquia

¹ Poveda Ramos, Gabriel. (2005)p. 567 y ss.

²Ibidem. p. 50 y ss.

dictó la Ley 78 de 1866 que autorizaba al gobierno para la apertura de un camino carretero o de ríeles que puso Medellín en comunicación con un río navegable; esta Ley fue sustituida por la No. 229 de 1873 que ordenó la unión con el río Magdalena, y si fuera necesario, autorizaba un empréstito para atender los gastos de construcción de la obra ³

Entre 1878 y 1882, aumentaron asimismo las exportaciones de quina, que movió al gobierno de Núñez a buscar más posibilidades de construir ferrocarriles. A ello se suma que a partir de 1893, las exportaciones cafeteras, se incrementaron de 190 mil sacos (1890) a 550 mil sacos (1898). Como puede verse, desde el periodo de la Regeneración hasta finales del siglo XIX, la producción de café se multiplicó por siete veces, en tanto que apenas se duplicó en el resto del mundo, según este cuadro de M. Arango:

1878-1899: Producción anual de café, sobre trienios (sacos de 60 kilogramos):		
AÑOS	COLOMBIA	MUNDO
1878	63.820	8.107.333
1899	459.322	14.538.333

Fuente: Poveda, op. cit., pág. 51.

Para ese entonces, entre 1895 y 1914, la línea Medellín Puerto Berrío en Antioquia ya arrastraba el 70 por ciento de su carga en café, mucha de la cual provenía del eje cafetero. Cundinamarca, por su parte, en 1908 exportaba el 7 por ciento de las exportaciones totales de café del país por el puerto de Girardot.

El famoso Túnel de la Quebra cobra una importancia fundamental por la llegada del ingeniero Francisco Javier Cisneros, cuyos trabajos tuvieron suma incidencia, directa e indirecta, en los trayectos del FFCC de Caldas y del Pacífico. En 1874 se firma un contrato con este profesional cubano para la construcción de un ferrocarril de trocha angosta con una extensión de 150 kilómetros, para comunicar el río Magdalena primero con el sitio denominado Aguasclaras, en el Distrito de Barbosa, y posteriormente para que la línea llegara hasta Medellín. Fue así como el trazado llegó hasta el sitio denominado Remolino Grande que posteriormente tomó el nombre de Puerto Berrío. En diciembre de 1882 se inauguró el trayecto entre Puerto Berrío y Sabaletas y, tres años después, el servicio llegó hasta Pavas, en la margen izquierda en el río Nus.

³ Bateman Quijano. (2005) p.23 y ss.

LA CUESTIÓN DE LAS TROCHAS

El asunto de las trochas causó muchos debates entre la ingeniería nacional y los expertos extranjeros. La trocha angosta fue característica de los ferrocarriles de Cúcuta, el de Salgar-Bogotá y el de puerto Wilches-Bucaramanga. La trocha de una yarda hizo parte de los demás trayectos que se estaban construyendo. Después se empezó a hablar de la trocha estándar, de un metro, que, según decían, podía transportar el doble de carga y alcanzar más velocidad que los trenes de trocha angosta. Las trochas angostas se diseñaban para las cuestas muy empinadas, en tanto que la trocha estándar era más eficiente en terrenos planos y las zonas costeras⁴.

Muchos intereses se movían en torno a estas decisiones sobre trochas, y aun sobre la compra de las locomotoras: se dice que la ruta Girardot-Facatativá no se inició, como decía la lógica, en el puerto fluvial sino en el altiplano. Este fue, como parece obvio, un enorme negocio de los arrieros para transportar hacia la sabana todo el material rodante y las traviesas, lo cual incrementó el costo de la obra considerablemente. Una locomotora adquirida en Filadelfia, EEUU, por diez mil dólares, terminaba valiendo el triple en los talleres de Facatativá.

Varias vicisitudes ocurrieron en la realización de esta obra: las guerras civiles, los contratos inefectivos con contratistas norteamericanos e ingleses y un largo litigio que perdió la Nación; no obstante hasta octubre de 1897 ya se habían construido 66 kilómetros. Durante la guerra de los Mil Días los trabajos se suspendieron, pero en 1905 se reanudaron por cuenta del Departamento hasta que, en 1910, el ferrocarril llega hasta Cisneros en Medellín. En 1914 se inauguró todo el trayecto del cual faltaba solamente la construcción del Túnel de la Quebra, subcontratado en 1926 con la firma Fraser Brace Ltda., que lo dio al servicio el 7 de agosto de 1929. (El Ferrocarril de Antioquia pasó a ser parte de la red nacional en 1961. 5). Algunas novedades de transporte también se presentaron por aquella época tales como el transporte de pasajeros por hidroplano⁶, y el primer servicio regular de automóviles, autorizado por Reyes, mediante un contrato entre el gobierno y algunos particulares que importaron autos para el trayecto Honda-Mariquita⁷.

El Ferrocarril de Amagá tenía 37 kilómetros de extensión y trocha de 0,91 m.; se inició en Medellín y llegó hasta Amagá en 1914. Sus constructores fueron:

⁴ Duque Escobar. (2005) Revista Eje XXI N°5

⁵ El Túnel de la Quebra fue la primera obra de ingeniería que atravesó la cordillera y fue calificada en su tiempo como el segundo en extensión de Suramérica y el séptimo del mundo. El Túnel, de 3.742 metros, requirió 540 mil libras de dinamita y 7.540 barriles de cemento importado. Bateman, op. cit., p. 26.

⁶ La Ley 96 de 1913 (24 de noviembre) aprueba el contrato con el señor Gonzalo Mejía para establecer una empresa de hidroplanos, o barcos deslizadores (*bateaux glisseurs*) en el río Magdalena, calculando que el viaje de Barranquilla a Girardot se haría en cinco días. El contrato conviene un término de duración por doce años. La Ley también lleva la firma del Presidente Carlos E. Restrepo (Fuente: Leyes de 1913, Imprenta Nacional, 1914).

⁷ Ospina Vázquez, Luis. *Industria y Protección en Colombia, 1810-1930*. ESF, Medellín, 1955, p. 324.

Luis A. Isaza, Jorge Escobar y Juan de Dios Vásquez. La Ley 129 de 1913, (13 de diciembre) le dio vida al Ferrocarril del Pacífico, definido como aquél que puso en comunicación a Bogotá con el Puerto de Buenaventura. Ya se miraba hacia el Pacífico como un punto de partida de las exportaciones cafeteras que pudieran llegar al oeste de los EEUU y a Centroamérica. Hacían parte de este trayecto los ferrocarriles la Sabana, el de Girardot, el del Tolima pasando por Ibagué, y el del Valle. Una vez que este ferrocarril llegara a Ibagué, decía la norma, su trayecto se prolongaría hasta Palmira “bien por la depresión de Calarcá”, o por el Valle de las Hermosas. Fueron autores de esta Ley el Ministro de Obras Públicas de la época, Simón Araujo; y el Presidente Carlos E. Restrepo⁸.

En 1914 se ordena la prolongación del FFCC del Pacífico hasta Popayán, pero entre tanto llega en 1917 a Palmira, en 1920 a Tuluá y en 1923 a Cartago. En el año 1916 comienzan los trabajos en Puerto Caldas (en una confluencia de los ríos La Vieja con el río Cauca) para empalmar con el FFCC de Caldas hacia Pereira (1921), y a Manizales a donde llega en 1927. Por su parte, el tendido de la línea Zarzal-Armenia se inicia en 1925 y tarda dos años en llegar a su destino, en forma simultánea con la carrilera Nacederos-Armenia donde toca en 1929.

EL FFCC DE CALDAS

Este ferrocarril comenzó a gestarse en el año 1911. En ese año se firmó un contrato entre el gobierno nacional y el departamento de Caldas para la construcción de aquel trayecto entre el río Cauca (Puerto Caldas) y Manizales. Por los diversos debates y correcciones que se hicieron al contrato inicial, en los cuales participaron muchos profesionales de la ingeniería colombiana, esta obra solamente comenzó en agosto de 1915 con base en un estudio del ingeniero Jorge Páez. Cuatro años después se inauguró el tramo hasta La Estación Villegas y solamente hasta 1921 los rieles llegaron a Pereira⁹.

En realidad fue la ordenanza # 24 de 1911 la que formalizó la empresa de un ferrocarril que comunicara la capital caldense con un puerto fluvial o que empalmara con los ferrocarriles de Mariquita o del Cauca¹⁰. A la iniciativa inicial del General Ramón Jaramillo, gobernador en ese año, se sumó la del gobernador Emilio Robledo que además propuso construir un *funicular* entre Manizales y Mariquita; origen remoto del cable aéreo. Aunque la Asamblea no le ofreció mucha ayuda, en 1914 Robledo logró aprobar la ordenanza No 28 para continuar con el trazado del ferrocarril. La junta del ferrocarril (presidida por Rufino Elías Murillo, Emilio Escobar y Carlos Pinzón) hizo contactos para que se firmara un contrato con la Nación que daba una subvención por kilómetro construido, lo que dio pie para la llegada del ingeniero Páez y de Zapata quien, como gerente del ferrocarril de la Sabana, asesoró a los promotores del proyecto.

Después de discutir los pormenores del trazado y lo grados de pendientes, desde Cartago a Pereira y Manizales, el gobernador José Ignacio Villegas (1914-1918)

⁸ Leyes de 1913. Imprenta Nacional, 1914.

⁹ Bateman op. cit. pág. 53. La referencia sobre el ingeniero Páez aparece en la página 128.

¹⁰ Gutiérrez Arango, Ernesto. Archivo Historial, época III, No 40, Manizales, 1994, pág. 1.

obtuvo aprobación para destinar el producido de las rentas del tabaco con destino a la conservación del ferrocarril. Con un simbólico clavo de plata, obsequiado por el cartagüense Alejandro Concha, se dio comienzo a la obra el 21 de octubre de 1916.

Un préstamo bancario de \$10.000 pesos al Departamento de Caldas dio origen a la iniciación de este proyecto. El ingeniero Luis A. Isaza, en julio de 1915, arranca la construcción a orillas del río Cauca, pero el primer riel solamente se clavó en octubre de 1916 debido a los inconvenientes originados por las rocas del Consota, el Boquerón y los numerosos derrumbes entre Guayabito y San Francisco (hoy Chinchiná). La primera locomotora se empezó a armar el 2 de diciembre de 1916 en Puerto Caldas. Veinte días después empezó a recorrer la doble vía y desde entonces ha arrastrado su recia armadura. La construyó en EEUU la Baldwin Locomotive Works; era de acabados de primera, fina y resistente. Pesaba 7000 kilogramos de la clase 2-4-2, lo que significaba que tenía cuatro grandes ruedas en el centro por dos pequeñas en los extremos. Era una de las 18 con que contaba la Empresa, fue la primera en llegar a Manizales en septiembre de 1927 se la llamó la Zapata, en memoria del Ing. Felipe Zapata, que vino a Caldas enviado por el presidente Carlos E. Restrepo para hacer los primeros estudios e inspección de la posible ruta del ferrocarril entre el punto de Calabazas, a orillas del Cauca, y Manizales. Zapata había muerto en Girardot en un accidente férreo.

Páez González era un ingeniero bogotano que había trabajado en la construcción del ferrocarril de Antioquia donde ocupó todos los cargos hasta llegar a la gerencia. Después de un viaje de estudios a Europa y a los Estados Unidos, en 1911 llegó a Manizales con el objeto de hacer los primeros estudios del trazado del ferrocarril de Caldas

El diseño y construcción de los ferrocarriles en la zona cafetera dio impulso la industria del grano y facilitó su exportación a los mercados de Europa y de Estados Unidos, fue una labor titánica que comprometió los recursos y los esfuerzos de antioqueños y caldenses, que se vieron recompensados por un mayor nivel de vida y la industrialización de sus ciudades

Pormenores de un viaje presidencial

El Presidente Ramón González Valencia, tras remplazar al general Rafael Reyes, decide un día visitar a Medellín en el año de 1910. Para mostrar la situación de las vías de transporte en aquella época, veamos los pormenores de aquel viaje de seis días entre Bogotá y la capital de Antioquia/11:

<i>Bogotá-Girardot</i>	<i>Tren</i>
<i>Girardot-Honda</i>	<i>Vapor fluvial</i>
<i>Honda-La Dorada</i>	<i>Tren</i>
<i>La Dorada-Puerto Berrío</i>	<i>Barco</i>
<i>Puerto Berrío-Estación Cisneros</i>	<i>Tren</i>
<i>Cisneros-Medellín</i>	<i>Automóvil</i>

¹¹ Poveda op. cit. p. 67.

EL FERROCARRIL DEL PACÍFICO

Como ya se dijo, el ingeniero cubano Francisco J. Cisneros inició la obra del Ferrocarril del Pacífico el 28 de septiembre de 1878, con un tramo inicial de 27 kilómetros. Como Cisneros renunció al contrato, el ingeniero inglés James Charry, emprendió los trabajos entre 1891 y 1897, construyó un tramo de 8 kilómetros. Esta obra tenía como fin conectar la costa del océano Pacífico con las regiones del occidente colombiano, y se proyectó con 329 kilómetros de vía férrea. A partir de 1905, Alfred y Edward Mason, de la Chicago Engineering se hicieron cargo del ferrocarril, repararon los 47 kilómetros existentes y construyeron 8 más. Por desaparición de esta compañía, el Banco Central asumió la administración de la obra y delegó el resto en la Compañía Nacional de Pacífico, la cual construyó los siguientes tramos: Buenaventura-Cali, 174 Km; Cali-Palmira, 45 Km; y Cali-Popayán, 30 kilómetros. Esta vía tenía diseñada una trocha de 0,91 m.

Con el propósito de empalmar el Ferrocarril del Pacífico con el del Tolima, cruzando la cordillera Central, y en cumplimiento de la Ley 67 de 1923, la junta directiva del Ferrocarril dispuso realizar los estudios para el tramo Zarzal –Ibagué luego de los cuales el Gobierno ordenó la construcción de la vía y sus estaciones intermedias, obras que se iniciaron en marzo de 1925, con un trayecto de 57 Km. El primer tren llega a Armenia el 24 de abril de 1927.

Muchos años después, la administración de esta división férrea pasa a manos del Consejo Administrativo de los Ferrocarriles Nacionales, que completa los trabajos con las siguientes secciones: empalmó la Troncal de Occidente con Puerto Berrío, y conectó al Pacífico con el río Magdalena. Las características de este trayecto fueron: una extensión de 229 kilómetros; trocha, 0,91 m, y los ingenieros que dieron inicio y terminaron la obra fueron Francisco J. Cisneros, J. D. Thayer, James Charry, y Alfred y Edward Mason.

EL SECTOR DE NACEDEROS-ARMENIA

Este tramo, considerado como un ramal del Ferrocarril del Pacífico, fue ordenado por la misma ley que contempló el trayecto Armenia - Zarzal. Así las cosas, la Asamblea Departamental de Caldas dicta la Ordenanza 35 de 1924, mediante la cual se facultaba al Gobernador para que contratara esta obra con la Nación, por administración directa, lo cual se protocolizó el 5 de marzo de 1925. La obra se inició con parte de los fondos que entregó el gobierno de Estados Unidos de América, como indemnización por la secesión de Panamá. Este ramal tenía una longitud de 32 kilómetros hasta Quimbaya, y se concluyó en septiembre de 1927; de allí hasta Armenia, adonde llegó el tren en 1929, la extensión fue de 24 Km.

Durante los trabajos en torno al Ferrocarril de Caldas, en 1925, la dirigencia quindiana hizo ver la necesidad de construir un trayecto hasta Armenia. Este trayecto fue objeto de múltiples controversias políticas, por su extraña ubicación en el sitio denominado Nacederos, a varios kilómetros de la ciudad de Pereira. La idea de empezar allí se ha explicado como una manera sutil de los pereiranos para entorpecer los esfuerzos de Caldas por llegar a Armenia. Finalmente se

hizo, aunque en julio de 1927 la Nación suspendió temporalmente los trabajos de este tramo del ferrocarril. No obstante, años después, en octubre de 1929, fue inaugurado en definitiva el trayecto Nacederos-Armenia¹². Todos los pormenores de esta obra están detallados en el texto de Gutiérrez Arango.

Según lo anota también Antonio García¹³, el Departamento construye este ferrocarril por cuenta de la Nación. En 1929 entran en explotación los 60 kilómetros de vía que administra Caldas hasta mayo de 1932, fecha en la cual la Administración del Ferrocarril del Pacífico asume su control. En solo tres años de administración departamental, se movilizan anualmente, en promedio, 115.284 toneladas de carga y 323.664 pasajeros; con un producido anual de \$234.833. Su localización en la hoya del Quindío le aseguraba un voluminoso tráfico de café, aunque tanto en carga como en pasajeros parecía difícil sostener la competencia de la carretera Armenia-Pereira y la red que de ella se desprendía.

Los problemas continuaron con el Valle: los directivos del Ferrocarril del Pacífico obstaculizaron el transporte de materiales para el ferrocarril de Caldas cuyo gobierno protestó de inmediato ante gobierno nacional, en abril de 1926, porque se había bloqueado el transporte de las traviesas con destino al FFCC de Caldas. Una publicación de la época cobró los avances de la obra: “El general Gutiérrez recibió el ferrocarril en el Km. 10 cuando en septiembre de 1918 se posesionó en la Gobernación de Caldas y lo entregó en el Km. 49 cuando en junio de 1923 dejó de ser gobernador. Es decir en 57 meses construyó 39 Km de ferrocarril sin recursos ni personal suficiente. Cuando se detuvo en Belmonte, el general Gutiérrez fue a ponerse personalmente al frente de los trabajos y lo llevó a Pereira. Para sacarlo de Dosquebradas se encargó a Francisco Jaramillo Ochoa que en un año lo llevó a La Capilla, Km. 71 y lo acercó a San Francisco, Km. 84”¹⁴. El escritor Aquilino Villegas se había manifestado a favor de una carretera buena hacia Armenia, en vez de un ramal del ferrocarril, lo cual exacerbó los ánimos en esos momentos. En el ferrocarril Nacederos-Armenia trabajaron hasta 400 obreros en 1926.

Con la llegada de la primera locomotora del Ferrocarril del Pacífico se iniciaron, el 25 de abril de 1927, unos estrepitosos carnavales en Armenia. El Concejo y la SMP aprovecharon la ocasión para abrir un concurso destinado a dotar a la ciudad de himno, bandera y escudo. Se escogió el himno compuesto por el escritor Tomas Calderón, la bandera por Doña Rosalía Londoño con colores amarillo, blanco y verde, y el escudo propuesto por Doña Lola Morris de Gallego, con una estrella en la parte superior, en el centro la locomotora y un robusto cafeto; abajo la selva umbría y, en un claro de la misma, un hacha. En la parte inferior del escudo, el año 1889, a los lados ramas de laurel y cafeto y una cinta con la inscripción “Trabajo y Civilización”.

¹² Gutiérrez Arango, op. cit, pág. 5.

¹³ García, Antonio. *Geografía Económica de Caldas*. (1978).p. 415 y ss

¹⁴ La Voz de Caldas, editorial. Julio 2 de 1926.

EL FFCC DE CALDAS EN 1927

Varias actividades de infraestructura ferroviaria ocurren en esta época. En septiembre de 1927 se propone un ferrocarril entre Manizales y la Dorada, que según, el editorial de “La Voz de Caldas”, era más importante que el ferrocarril que se planeaba a orillas del río Cauca, entre Cartago y La Pintada. Pero en noviembre de 1927 el Congreso Nacional aprueba la Troncal de Occidente, pasando por Manizales. A fines de ese mismo año se firma el Acta de inauguración del ferrocarril Manizales-El Pintado que proyectaba enlazarse con el ferrocarril de la Troncal de Occidente. En diciembre de 1927 el presidente Abadía Méndez colocó solemnemente y clavó con sus propias manos el primer riel del ferrocarril Troncal de Occidente-Manizales-Pintado. Ese mismo día se inauguró el ferrocarril de Caldas en la Estación Terminal de Manizales y se dio oficialmente al público. Era gobernador Daniel Gutiérrez y Arango. Los tramos más difíciles fueron entre Pereira-Santa Rosa, en el trayecto llamado “Gutiérrez-Boquerón”; el de la Capilla-San Francisco (12 kilómetros) por terrenos deleznable que causarían muchos problemas técnicos y financieros¹⁵.

El 7 de abril de 1929 llega el ferrocarril a Montenegro- Línea Nacederos-Armenia. Culmina así un gran esfuerzo del FFCC de Caldas para unir estas regiones y promover el comercio cafetero con destino a Buenaventura como una manera de disminuir los fletes que, por Pereira, resultaban costosos. En 1933 el presidente Olaya Herrera decide hacer un viaje de reconocimiento de esta vía en otro periplo que fue ampliamente aplaudido. El 4 de julio de ese año Olaya viaja de Cali a Cartago en avión, allí toma un tren hacia Manizales, se detiene en Pereira, en Santa Rosa, en Chinchiná y en Villamaría y llega a Manizales. Esa noche se alojó en la casa de Félix Salazar, calle 14 con carrera 13, para regresar posteriormente con paradas en distintas estaciones. Luego, en Pereira se alojó en la casa de Roberto Marulanda, quien, con otros dirigentes cívicos, le ofrecieron un baile en el reconocido Club Rialto.

La repatriación de Gardel

Un episodio importante, donde el ferrocarril tuvo su parte de protagonismo, consistió en la participación de los trenes de Caldas en los funerales de Carlos Gardel. Pasada la tragedia en Medellín, transcurrieron varios meses antes de que el gobierno argentino decidiera repatriar los restos del cantor. Cuando se consumaron los trámites, las peripecias del traslado del catafalco de Gardel hasta Buenaventura y Buenos Aires fueron casi de película.

La comitiva que llevaba el catafalco salió de la estación Cisneros hacia Bolombolo y La Pintada en uno de los vagones del ferrocarril de Antioquia. Como aún no estaba abierta la ruta La Pintada-Cartago, allí alquilaron unas berlinas para transportarlo hasta Valparaíso.

¹⁵ La locomotora número 1 del Ferrocarril de Caldas fue bautizada “Zapata” por el Ing. Felipe Zapata que contribuyó mucho a esta obra. Pesaba 17,5 toneladas y podía alcanzar la velocidad de 30 kilómetros por hora. Los rieles de la vía tenían entonces 9,14 metros de longitud; y 1,526 traviesas por kilómetro. Aparte de la “Zapata” la empresa tenía otras dos locomotoras: la “Páez”, de 35 toneladas, y la “Isaza” de 37.

Para el siguiente trayecto, Valparaíso-Caramanta-Marmato-Supía, debieron contratarse unos arrieros que utilizaron una turega y varios caballares para acarrear el ataúd y los 20 baúles de la comitiva.

Desde Supía el cortejo fue de nuevo conducido hacia Anserma en las berlinas del Expreso Ricotilla, una filial del Expreso Ribon, de propiedad de los hermanos Rico Villamizar quienes tenían allí las oficinas principales de la empresa. A esa ciudad, Anserma, la comitiva llegó de incógnito porque Roberto Rico, el dueño del transporte, no le quiso decir a nadie en el pueblo que en las bodegas de su empresa estaban los restos de Gar del: así aconteció con la única noche de anonimato que tuvo Gardel en una región que ya lo admiraba profundamente.

Al día siguiente siguieron hasta Cartago donde abordaron un tren que los llevaría a Buenaventura, donde los esperaba Armando Defino, el apoderado del Zorzal, para llevarlos a Buenos Aires y a su destino final, Chacarita, por la vía de Nueva York. Todavía se discute si los restos pasaron por tren a Pereira y Armenia, pues los testimonios son insuficientes al respecto, pero se teme que ese trayecto nunca se cumplió porque el desvío era demasiado prolongado para la urgencia que se tenía en devolver las cenizas a Argentina.¹⁶.

LAS ESTACIONES DEL QUINDÍO

No sobra hacer una breve mención de las estaciones que se construyeron en el Quindío y su conexión con el tramo hacia Zarzal que involucraba al FFCC del Pacífico en esta operación hacia la zona cafetera. La inversión gubernamental en estas estaciones fue inmensa, no sólo porque el tráfico cafetero se insinuaba muy sustancioso para las exportaciones por Buenaventura, sino porque el Valle del Cauca estaba muy interesado en incrementar este factor cafetero en las estadísticas del movimiento de carga que se efectuaba en su territorio.

La Estación del ferrocarril de Armenia, situada en el kilómetro 361 desde Buenaventura, fue inicialmente diseñada como una conexión entre la División Central y la División Pacífico de los FFCC Nacionales. Sin embargo, desde el principio dicha estación se pensó como una parte del trazado de la línea que iría de Armenia hasta Ibagué; pero esta construcción se interrumpió súbitamente para darle mayor importancia a la carretera que uniría a estas dos ciudades del Tolima y el Quindío. La administración de esta carretera paradójicamente se le encomendó en 1926 a la misma empresa de FFCC Nacionales, de tal modo que ésta fue juez y parte al mismo tiempo. Aunque mediaba esa circunstancia de la carretera, la obra ferroviaria se inició en 1947 con una explanación de 57 kilómetros, de los cuales 8 kilómetros se trabajaron desde Ibagué en dirección a Cocora. En 1950, cuando la Nación asumió totalmente la carretera, se suspendieron los trabajos y se levantaron los rieles.

¹⁶ Varios autores. *La Vida Cotidiana en la Anserma Patriarcal*. Homenaje a la ciudad de la Asociación Colonia Ansermeña. Litografía Cafetera Ltda., Manizales, 1989, P. 43.

La estación de La Tebaida estaba situada en el kilómetro 344 desde Buenaventura, como un punto intermedio entre la estación de Caicedonia y la “Ortega Díaz”, en el tramo que venía de Zarzal, y la cual se acabó por falta de servicio y pasajeros. La estación de Caicedonia era un punto intermedio entre la estación de La Tebaida y Corozal, (también llamada “Álvarez Salas” en memoria del ingeniero colombiano Rafael Álvarez Salas que ayudó en los trabajos de esta línea), pero se deterioró muy pronto. Entre Zarzal y Álvarez Salas, existió la Estación de Vallejuelo que sufrió asimismo un menoscabo muy rápido. Hubo otras dos estaciones: la de Marabelis en La Tebaida, y la de Ortega Díaz en jurisdicción de Armenia, sobre las cuales existe aún poca información.

LA DÉCADA DEL CUARENTA

La evolución de los ferrocarriles en Colombia, a partir del gobierno de la revolución en marcha de Alfonso López Pumarejo, mostró un país con ánimos de cambio. El énfasis de esta administración en torno a la reforma agraria, la democratización de la educación, la reforma tributaria y la corrección de las desigualdades, hizo de este periodo uno de los más progresistas en la historia del siglo XX. La reforma constitucional de 1936, introdujo nuevos conceptos a la vida política y económica del país: la función social de la propiedad, la asistencia pública como obligación del Estado, el derecho de huelga y la expropiación por razones de utilidad pública, son una muestra de las ideas que se movilizaban en aquellos años.

En materia de infraestructura, este gobierno de López Pumarejo prosiguió el plan nacional de construcción de carreteras iniciado en el gobierno de Olaya.¹⁷ Se construyeron 2.328 kilómetros de carreteras nacionales durante ese cuatrienio. En materia industrial fue muy notorio el cambio: “el gran indicador resume que es el índice de quantum de la producción industrial, que pasó de 19.8 puntos en 1934, a 34.5 puntos en 1939”¹⁸; es decir, se obtuvo una tasa anual de crecimiento del 11.7 % acumulado y una expansión del 74.2 % en el quinquenio.

Durante el periodo 1932-34, se había iniciado la construcción de varias líneas férreas, a saber: Cartago-La Virginia; Espinal-Neiva; Tumaco-Diviso y Villeta-Albania. Por lo tanto en 1934 la red ferroviaria en Colombia era de 3.262 kilómetros que, doce años antes, apenas era de 1.481 kilómetros, lo cual denota un aumento de 1.781 kilómetros en doce años.

Fue en el gobierno de Eduardo Santos, que sucedió a López, cuando se construyó el empalme La Virginia-La Pintada para conectar el ferrocarril del Pacífico con el de Antioquia. Durante esta administración (1938-1942) también se impulsó a la construcción del ferrocarril de Cartago hasta Alejandro López, como se llamaba antiguamente La Pintada. De igual manera se terminó el ferrocarril de Bucaramanga a Puerto Wilches, que había sido iniciado, muchos años atrás, por el Presidente Murillo Toro. También se construyó en el gobierno

¹⁷ Poveda. op.cit.p.253

¹⁸ Poveda.op.cit. p.254

de Santos el famoso Taller de Chipichape, el más importante taller de mantenimiento ferroviario, por encima de los de Bello, Facatativá y Girardot. Asimismo, esta administración llevó el ferrocarril del Norte desde Chiquinquirá hasta Barbosa y Puente Nacional; además, se creó el Consejo Administrativo de los Ferrocarriles Nacionales. Con esta línea quedaron prácticamente eslabonadas todas las ferrovías del país, por lo menos en la llamada “trocha de yarda”¹⁹ como la define el historiador Gabriel Poveda Ramos.

El 18 de noviembre de 1941 llega, en prueba, el primer autoferro a Manizales, uno de los 22 importados por los Ferrocarriles Nacionales que iban a causar unos cambios decisivos en la velocidad de los trenes en estos trayectos. Pero las condiciones técnicas continúan con inconvenientes: por ejemplo, el primero de febrero de 1943 se cierra el Puerto de Buenaventura debido a la congestión y el mal estado del ferrocarril del Pacífico: Antioquia, Caldas y el Valle quedan aislados y se anotan sustanciales pérdidas en el comercio de importación y exportación de estas regiones. En compensación, unos años después, en febrero de 1946, se establece un servicio directo de trenes entre Medellín y Cartago por convenio entre el Ferrocarril de Antioquia y los Ferrocarriles Nacionales con el objeto de eliminar los problemas inherentes a esta vía. En 1944 finalmente se hace empalma el FFCC de Antioquia con el FFCC del Pacífico en La Pintada.

Este tipo de problemas no es nuevo. En 1946 vuelve a agitarse la posibilidad de una vía férrea entre Ibagué y Armenia. No obstante, en enero de ese año se presenta un movimiento cívico en Calarcá para protestar por una ruta por Salento que, por el diseño previsto, aislaría a aquella población. Pero el gobierno persiste en seguir examinando la posibilidad de ese tren entre Armenia e Ibagué con un túnel de 4.565 metros. Para tales efectos, el Consejo de Ferrocarriles Nacionales designa dos comisiones para estudiar la vía: una desde Ibagué a Armenia que dirige el ingeniero Eugenio Campo Sierra y la otra de Armenia a Ibagué dirigida por el ingeniero Arturo Arcila Uribe. Todo este esfuerzo resultó inefectivo.

LA DÉCADA DEL CINCUENTA

Durante el gobierno de Ospina Pérez (1946-50) se dio inicio a la construcción de una obra monumental: el Ferrocarril del Magdalena, que distrajo la atención sobre la construcción del ramal de Ibagué-Armenia, para unir los dos sistemas ferroviarios del país, es decir, la hoya del río Magdalena con la hoya del río Cauca, pero tales intentos quedaron frustrados cuando por razones presupuestales, principalmente, la obra debió suspenderse en definitiva, como lo veremos más adelante.

El gobierno de Rojas Pinilla impulsó no solamente la construcción de carreteras, sino también reforzó el FFCC del Atlántico cuyo primer riel fue clavado en Puerto Salgar a comienzos de 1953. Cuatro años después, en 1957, llegó al poder la

¹⁹ Poveda. op. cit.p.285

Junta Militar del Gobierno que continuó con su apoyo a la construcción del FFCC del Atlántico, que no debía terminar en Gamarra, como inicialmente se había diseñado, sino en Santa Marta. En 1957 la empresa Ferrocarriles Nacionales de Colombia trae las primeras locomotoras diesel y eléctricas, para sustituir las viejas locomotoras de vapor.

Entre 1930 y 1950, la inversión pública colombiana, destinada a vías (ferrocarriles, carreteras y puertos) mostraba las siguientes cifras, expresadas en miles de pesos corrientes ²⁰

Destinación	1930	1940	1945	1950
Carreteras	\$ 8.982	20.500	29.000	56.899
Puentes	\$ 626	700	2.100	5.858
Ferrocarriles	\$ 12.245	10.500	17.500	14.607
<i>Totales</i>	\$ 32.997	76.688	90.814	206.392

Es evidente que las apropiaciones presupuestales para el rubro de carreteras y puentes crecieron sustancialmente en treinta años; pero se nota asimismo la disminución en el presupuesto destinado a los ferrocarriles, que en 1950 casi iguala lo que se había previsto para 1930.

Oficios Ferroviarios

El sistema ferroviario abrió caminos, fundó pueblos y enlazó muchas regiones que antes andaban aisladas y sin vínculos con la nación. Pero hay un mosaico de oficios que giraban en torno a la construcción y las operaciones de los ferrocarriles que no se debiera olvidar. En las estaciones estaban los guardavías o guardaguasas, los telegrafistas, los despachadores, y los cobradores de fletes y de pasajes. En la construcción o rehabilitación de las carrileras, los ingenieros tenían a su servicio a los supervisores, a los estamperos (que usaban mazos para templar la vía y suavizar las curvas y peraltes), a los braceros, a los cuadrilleros y a los cadeneros. En los trenes, se conocían los oficios de los conductores, los fogoneros, y los freneros de arena y vapor.

EL TÚNEL DE LA LÍNEA

Uno de los más importantes proyectos colombianos, por muchos años, ha sido el propósito de unir el Oriente con el Occidente del país y, como derivación, acceder a las facilidades de comercio exterior que significan los puertos en la costa del Pacífico para las exportaciones e importaciones de Colombia.

Por muchos años, el tránsito entre Ibagué y Calarcá se venía realizando por el llamado camino del Quindío, que atravesaba la Cordillera Central por las localidades de Salento en el Quindío, y Toche en el Tolima. En el siglo XIX, todo el comercio interior entre el oriente y el occidente colombiano pasaba por este sitio por medio de las numerosas caravanas de mulas y arrieros que llevaban las mercancías europeas (llevadas desde Barranquilla hasta Honda por la vía fluvial

²⁰ Poveda op. cit, Tabla 9.14, pág. 309.

del río Magdalena) hasta Cali y Popayán. Con el auge cafetero en los antiguos estados del Cauca y Antioquia, que llegaba entonces hasta la aldea de Manizales, el transporte del grano hacia el exterior se hacía por el camino de la Aguacatala y el del Quindío hasta los vapores que lo dejaban en la costa Atlántica para los mercados de Estados Unidos y Europa²¹.

En el siglo XIX, el norte del actual Eje Cafetero, es decir, la región de Caldas, correspondía jurisdiccionalmente a Antioquia; y el sur, desde Chinchiná (Risarcaldá y Quindío), al Cauca. El centro de las comunicaciones terrestres de la época, entre Bogotá y Popayán, tenía como centro esencial a la joven Manizales. El camino conocido como el Camino de Aguacatal, fue otorgado en privilegio desde 1884 hasta 1899 a unos manizaleños. En 1883 se dio al servicio el camino de la "Moravia", el cual era más corto por la "Rocallosa" hasta salir finalmente al río Guarinó y continuar hasta Honda

Por su parte, Popayán y Cartago se conectaban con Santafé por dos caminos transversales de occidente a oriente: el camino de Guanacas, cruzando la Cordillera Central, que por La Plata salía al Valle del Magdalena y Neiva, y el el Camino o Paso del Quindío, que partía de Popayán por el Valle del Cauca hasta Cartago y de aquí por la ruta de Salento, atravesando la Cordillera Central a Ibagué y luego a Santafé.

La utilización del Camino del Quindío ocasionó en aquella época un flujo migrante de población, que se acentuó con el establecimiento de una colonia presidiaria en 1842 (dependiente del Regimiento de Panamá) y del caserío de Boquía, debido a la necesidad de mantener en buen estado la vía. Este manejo administrativo contribuyó a la llegada de diversos inmigrantes caucanos, tolimenses, cundiboyacenses, y muchos de origen extranjero, simultáneamente a la gran migración antioqueña.

1902 El pionero Battle

Dos tramos de ferrocarril estaban casi listos al final del siglo XIX: el trayecto Bogotá-Girardot, que llegaba muy cerca de Facatativá; y el tramo Flandes-Ibagué, del FFCC del Tolima, en plena construcción. La intención del Presidente Murillo Toro de modernizar la infraestructura del transporte, estaba pues, en plena ejecución. Pero, con el objeto de confirmar este propósito nacional con la apertura de vías hacia el Occidente, un ingeniero de la línea Bogotá-Girardot (Luciano D. Battle, pionero de este proyecto), quien pertenecía a la nómina de una empresa colombo-norteamericana, *The Colombian National Railway Co. Ltd.*, en junio de 1902 partió desde Girardot con instrucciones del gobierno, en plena guerra de los Mil Días, para recorrer y explorar el valle del Tolima y del Huila en dirección a La Plata, es decir, transitando el mismo camino de Guanacas que los conquistadores, los virreyes y los libertadores completaban para ir de Popayán a Bogotá, y viceversa²².

²¹ 1901: *TIEMPOS DE VIAJE A CABALLO, ENTRE CIUDADES*. Buga-Cartago-Manizales 8 días; Honda-Salamina 4 días; Ibagué-Cartago 3 días; Ibagué-Manizales 6 días; Medellín-Riosucio 8 días; Salamina-Medellín 4 días; Honda-Manizales 6 días. ((Poveda Ramos, op. cit, página 39).

²² Poveda Ramos, Gabriel. P.508 y ss.

Durante ese viaje de exploración del terreno factible para un ferrocarril, y después de ir a Cali y sus alrededores, Battle y sus ingenieros ayudantes planearon el regreso a Cundinamarca por el territorio de la entonces Provincia del Quindío; fue así como llegaron hasta el río La Vieja, subieron por su cauce hasta la cabecera del río Quindío después de pasar por el paraje de Boquía y la aldea de Salento. De este modo traspasaron la Cordillera Central y, por el Camino del Quindío, llegaron primero a Ibagué y enseguida a Girardot donde debían rendir un informe sobre los pormenores de semejante periplo ²³.

El informe presentado por la Comisión Battle determinó aconsejar tres tipos de rutas para orientar la comunicación entre Bogotá y Buenaventura, así: la ruta de Guanacas (por La Plata), la ruta de Chinche (por el entonces paso del Cauca-Tolima), y la del Quindío que acababan de conocer. En principio, la quiebra de Chinche aparecía como la más recomendable: 25 kilómetros al sur del Páramo de Barragán, desde allí se veía factible una ruta desde Girardot hacia El Espinal, Guamo y Chaparral (subiendo por el río Amoyá) hasta la depresión de Chinche que comunicaba con el Cauca.

1913-1918 La depresión de Calarcá

Diez años después de la expedición Battle, el Congreso de la República expidió la ley 129 de 1913 mediante la cual se autorizó al gobierno del Presidente Carlos E. Restrepo para crear otra comisión de ingenieros con el objeto de examinar nuevamente la prolongación del FFCC del Tolima hacia Armenia. Esta Comisión inició trabajos al año siguiente, examinando las experiencias anteriores y esta vez decidieron recomendar la depresión de Calarcá como la vía más favorable, y llegaron hasta recomendar las especificaciones de la pendiente.

Finalizada la Primer Guerra Mundial, que paralizó aquellas obras, y conquistado el poder por la coalición que eligió Presidente a Marco Fidel Suárez (1918-1921), la ley 41 de 1918 crea una comisión más, presidida por el ingeniero Rafael Álvarez Salas, quien designó dos subcomisiones para examinar las condiciones de ingeniería y geológicas en los dos lados de la Cordillera Central por la llamada depresión de Calarcá y elaborar los planos definitivos como lo ordenaba dicho estatuto. Ambas comisiones presentaron sendos informes partiendo de la idea de construir una línea de empalme de Cundinamarca y Tolima con el FFCC del Pacífico. El proyecto incluía un túnel cercano a la población de Calarcá de 400 m. de longitud para atravesar la cordillera a 3.170 metros sobre el nivel del mar. La Comisión que designó el Ministerio de Obras Públicas entregó el informe de trabajo en 1925²⁴ en el que se explicaba que la línea férrea así prevista mediría 190 kilómetros entre Armenia e Ibagué.

1925 en adelante: Los ingenieros franceses

²³ Poveda Ramos, op. cit., p. 568.

²⁴ Poveda Ramos, op. cit., p. 510.

Por la misma época, la dirigencia quindiana venía preocupada por revivir la construcción de un trayecto de vía férrea a cargo del Ferrocarril de Caldas, desde Pereira hasta Armenia. Sin embargo, haciendo caso omiso de esta preocupación que se materializaría pocos años después, (en 1925 durante la administración de Pedro Nel Ospina, con el ingeniero Laureano Gómez como ministro de OOPP), el gobierno nacional finalmente decide contratar con la compañía estatal francesa “*Regie Generale du Chemin de Fer y Travaux Publics*” un nuevo trazado del FFCC Armenia-Ibagué, incluyendo un túnel en la depresión de Calarcá. Entre 1924 y 1930 dicha compañía, y sus ingenieros franceses y norteamericanos, alcanzaron a construir varios campamentos (uno de ellos el de la Utah Olaf) en ambos lados de la cordillera; incluso lograron perforar 290 metros de galería para el túnel y aplicar “revestimiento de concreto en 148 m. de su longitud, en uno de sus extremos”²⁵ .

El proyecto de unir a Bogotá con Buenaventura proseguía. Valga decir que en ese mismo año 1929 la empresa *Hitchcok & Tinkler*, de Denver, Colorado, a través de su subsidiaria “*Raymond Concrete Pile*”, hace la primera propuesta para la construcción de un túnel cuyo trazado se proyectaba por la depresión de Calarcá. Aprobado el proyecto, la perforación de una galería se inició el 1 de agosto de 1929. Por cierto que la firma norteamericana *Hitchcok & Tinkler*, tenía mucha experiencia técnica en túneles, avalada por la construcción del famoso Túnel de Moffat en las montañas Rocallosas de Colorado en 1920, con un sistema de montaje de túneles y una locomotora tipo 0-4-0 con la cual adelantaban sus trabajos. Esta firma propuso el 1 de junio de 1928 para construir un túnel, diseñado entonces a 2.777 metros de altitud (620 metros por debajo de la cima), se proyectó con una longitud de 3.526 metros, aunque “la perforación de la galería de base solo se comenzó el 1 de agosto de 1929”²⁶ .

Meses antes, y con el patrocinio del Presidente Pedro Nel Ospina, la construcción de esta línea había avanzado rápidamente “*de Armenia a Ibagué con el nombre oficial de ferrocarril del Quindío*”²⁷. Para entonces se había calculado que el túnel por la mencionada depresión del Quindío era de 395 metros de longitud desde Armenia, bajando por Anaime y Cajamarca hacia Ibagué, lo cual sellaba la unión con el FFCC del Tolima. No obstante, aun cuando la crisis económica del año 1929 paralizó las obras durante el gobierno reciente de Olaya Herrera, en forma oportuna se dio al servicio la carretera Ibagué-Armenia cuya construcción se había realizado gradualmente. De este modo, como las cargas de importación llegaban por tren hasta Armenia, se realizaba el transbordo hasta Ibagué y desde esta última ciudad en ferrocarril hasta Bogotá.

Dados estos hechos, en 1946 vuelve a agitarse la posibilidad de una vía férrea entre Ibagué y Armenia. No obstante, un movimiento cívico de enero de ese año se presenta en Calarcá para protestar por una ruta que, por el diseño previsto, aislaría a esta población dado que tal croquis le daba prevalencia al trayecto por Salento. Pero el gobierno persiste en seguir examinando la posibilidad de ese tren entre Armenia e Ibagué con un túnel de 4.565 metros y, para tales efectos, el Consejo Nacional de los Ferrocarriles Nacionales designa dos comisiones

²⁵ Poveda Ramos, op. Cit., p. 511 y ss.

²⁶ Arias de Greiff, Gustavo. p. 38.

²⁷ Poveda Ramos, op. cit., p. 512.

para estudiar la vía: una desde Ibagué a Armenia que dirige el ingeniero Eugenio Campo Sierra y la otra de Armenia a Ibagué dirigida por el ingeniero Arturo Arcila Uribe.

1945: el túnel de La Lora

La ley 26 de 1945 ordena reiniciar la construcción de la vía férrea Calarcá-Ibagué; ya que se habían instalado 10 kilómetros de rieles a partir de Ibagué; y 12 kilómetros en el lado de Armenia. En consecuencia, se ordena explanar 57 kilómetros y construir 30 kilómetros más de carrilera. Como se escoge la depresión de Toche, por el lado del Tolima, se enrielarón 10 km hasta Cocora; y 12 km por el lado de Armenia. Durante la segunda administración del Presidente López Pumarejo, en 1945, se trazó un nuevo recorrido por aquella depresión de Toche que exigía un túnel más corto que el previsto por el trazado Calarcá²⁸. En 1947, y ya instaurado el gobierno de Ospina Pérez, se reinician los trabajos de explanación y enrielado; por ejemplo, se terminó la construcción de la carrilera Armenia-Circasia, 12 kmts., y se explanaron 57 kmts. de banca hasta Salento.

Al año siguiente, los ingenieros del Ministerio de OOPP recuperan la vieja idea de hacer la vía férrea de Armenia-Ibagué con el trazado por Salento y por el cauce del río Quindío, con una alternativa de perforación de un túnel por La Lora, a 4.720 metros de altura, u otro por Tohecito. Atendiendo una nueva protesta de los calarqueños, a principios de 1947 se inicia la construcción del tramo férreo Calarcá-Ibagué, con una explanación de 57 kilómetros. La firma Winston Bros. presenta un presupuesto inicial destinado a iniciar una obra de 136 kmts férreos, incluidos 14 túneles en trocha de una yarda²⁹. La construcción de Winston Bros. Co. avanzaba muy bien hasta 1950, cuando aparece la recomendación del Banco Mundial de suspenderla. Se paralizan los trabajos y se levantan los carriles que alcanzaron a ponerse desde entonces.

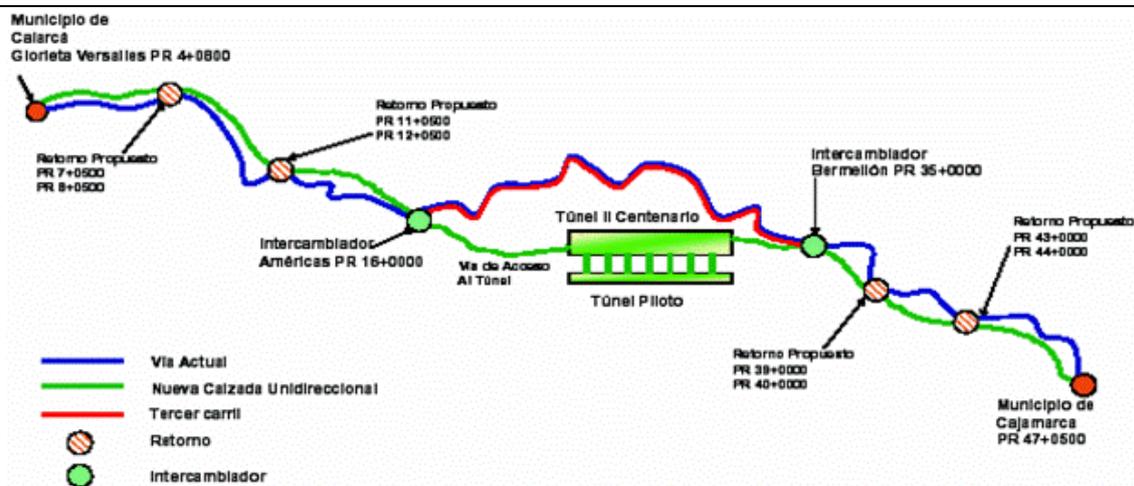
Años después, en el 2008, Invias adjudicó el proyecto denominado "*Proyecto Cruce de la Cordillera Central: Túnel del II Centenario y Segunda Calzada Calarcá-Cajamarca*", a un consorcio colombo-hispano-colombiano llamado "Unión Temporal Segundo Centenario" integrado por trece socios naturales y jurídicos de dichos países. En razón de las dificultades financieras y de protección de riesgos ocurridas durante los anteriores procesos licitatorios, el gobierno del Presidente Álvaro Uribe, aprobó realizar el proyecto del Túnel II Centenario descomponiéndolo en varias fases.

Aparte de los inmensos beneficios políticos y sociales de este proyecto, que ciertamente por obvios no es necesario enunciar nuevamente, INVIAS ha señalado los principales ahorros económicos que se van a alcanzar a la finalización del presente proyecto que se estiman, para el país, en 40 millones de dólares año, a saber: ahorros en los costos operacionales que se obtienen por la reducción de 10 kilómetros de una vía que tiene características deficientes y en terreno escarpado. Ahorro en altura: 840 metros. Ahorro en tiempos de recorrido: Vehículos pesados, 80 minutos; vehículos livianos, 40 minutos. El tránsito entre Armenia-Ibagué demorará una hora. Y finalmente ahorros por

²⁸ Bateman, Alfredo. op. cit., p. 79.

²⁹ Cárdenas Ulloa, Roberto; y Gutiérrez, Boris Alberto: p.36.

menores tiempos de viaje: se calculan aproximadamente 3.6 millones de dólares durante el primer año.



*Grafica de la Red Veeduría de Ciudadanos de Calarcá, 2008

EMPIEZA EL DESMONTE

Los primeros momentos de ruptura entre los intereses de las carreteras y los desarrollos del ferrocarril se abordaron en 1937 (hasta 1930 los FFCC eran un monopolio nacional del transporte). El gobierno de entonces hizo caso omiso de los intereses de los importadores de equipos terrestres y, más bien, en 1952, ordenó la iniciación de la construcción del ferrocarril del Valle del Magdalena, desde La Dorada-Puerto Salgar, hasta Gamarra. Dicho trayecto se amplió posteriormente para conectarlo hasta Fundación y Santa Marta (97 km) con el objeto de atender la economía bananera de exportación. Luego el mismo trayecto tomó el nombre de Ferrocarril del Atlántico, obra que se dio al servicio en 1961³⁰. En marzo de 1951 el departamento de Caldas había entregado su ferrocarril a la Nación.

El paso siguiente consistió en crear en 1954, la empresa Ferrocarriles Nacionales de Colombia, que sustituyó el Consejo con una modalidad de organización que buscaba darle mayor agilidad a los proyectos y atraer capitales foráneos con destino a aquéllos. El centralismo tomaba forma bajo la figura de declarar como de utilidad pública nacional los patrimonios de infraestructura que se habían establecido en varios departamentos.

En 1958 apareció el primer gesto de rebeldía de las secciones territoriales. La Junta Militar de Gobierno declaró de utilidad pública al FFCC de Antioquia, en especial en las líneas comprendidas entre Puerto Berrío hasta la Pintada. Ante la protesta, y para zanjar el asunto, tanto la Junta Militar como el gobierno departamental de esa región se pusieron finalmente de acuerdo, después de

³⁰ Bravo Betancur, José María. p. 79.

muchos forcejeos, en torno a un arbitramento técnico. Sin embargo, los antioqueños recusaron el informe técnico, lo cual motivó un desacuerdo crucial entre las partes por el monto de las negociaciones.

Dos años después, en 1960, el ministro de OOPP, Virgilio Barco, reveló en las memorias al Congreso las razones de discrepancias de los peritos. Ellas fueron sobre los valores de la banca, de las obras de arte, de los túneles, el balasto y el balastaje; pero en cambio no hubo dudas sobre los precios de las locomotoras, los puentes, los rieles, las traviesas, los terrenos, los oficios y los talleres. Con los dineros provenientes de esta negociación, finiquitada en 1964, el Departamento de Antioquia creó luego el Instituto de Desarrollo de Antioquia, IDEA, y la Empresa de Desarrollo de Antioquia, EDA, que fueron muy importantes en lo sucesivo³¹

EL ASUNTO DE LAS TRAVIESAS

Una parte importante del diseño de los trayectos ferroviarios radica en la elección y calidad de las traviesas.

El promedio de vida de una traviesa “cruda”, dicen los expertos, es de 5,5 años en EEUU. Con la inmunización con creosota, derivada de la hulla, dicha duración se prolonga unos años más.

No obstante, la experiencia colombiana de las traviesas crudas, con maderas ordinarias, registraban una vida útil entre 7-10 años según el árbol del que fueran cortadas, ya fuera en creciente o en menguante, y por la parte de la albura o el corazón del tronco.

Por ejemplo, las traviesas de comino, de carrito amargo o de guayacán, cuyas vidas útiles eran de 25 años, no se encontraron nunca más por escasez de dichos árboles³².

ESTERTORES DEL TREN CALDENSE

En ese mismo año 1959, surgió un enorme movimiento cívico en la ciudad de Pereira, cuando se levantaron los rieles en el trayecto Pereira-Manizales, con lo cual quedó totalmente desconectado este sector. Dicho episodio no solamente hizo parte de la pugna tradicional entre las ciudades de Manizales-Pereira, en torno al centralismo de la capital y los anhelos autonomistas que tenían las regiones de Pereira y Quindío, y que han sido narrados en otros apartes de este libro, sino también como una protesta a la política oficial de desmonte regional que comenzaba a rendir sus frutos.

La junta directiva de los Ferrocarriles Nacionales avaló la suspensión del tráfico y aceptó levantar los rieles del ferrocarril que comunicaban a Manizales con el resto del país. Pedro Uribe Mejía, presidente del Comité de Cafeteros de Caldas, solicitó la intermediación del ministro caldense del Trabajo, Otto Morales Benítez, quien habló con el Presidente Lleras Restrepo y con el ministro de Obras Virgilio Barco. La respuesta de Barco fue contundente: “Los Ferrocarriles Nacionales están tomando las medidas para atender satisfactoriamente a Manizales en conexión con la carretera”.

³¹ Ibidem .p. 84 y ss.

³² Tobar Arango Darío. p. 6.

En medio de este tumulto de sentimientos regionales, el ex ministro Fernando Londoño y Londoño se atrevió a decir a sus coterráneos de Manizales: “Pereira tiene de largo tiempo atrás presentada a los poderes públicos la justa aspiración de que se le alejen los rieles del ferrocarril del casco urbano para que sea posible su desarrollo. Esta aspiración debió haber sido satisfecha. No hay ninguna razón para haberla aplazado inmoderadamente, y hoy mismo debieran tomarse medidas prácticas para que empezara sin ningún otro plazo el trazado y la localización para la variante del caso. Pero lo que sí no es posible hacer ante situación semejante, es lo que ha hecho con inconcebible ligereza el ministro Barco, destruir sin más ni menos el ferrocarril de Caldas y aislar sin previo aviso a las ciudades de Santa Rosa, Chinchiná, Palestina y Manizales, que se sirven directamente del ferrocarril, ni mucho menos dejar a todo el comercio, la producción cafetera, las necesidades de abastecimiento del centro y norte de Caldas sin la vía natural de intercambio”

Más adelante añadió Londoño: “Yo estoy absolutamente seguro de que la inteligencia y la discreción de los directivos cívicos de Pereira les permitirá, tras el explicable regocijo de hoy, pedir la solución que aconseja la razón, la que ordena la lógica, la que impone el sentido común. Y el ministro que con indescriptible frivolidad creyó atender el justo clamor de Pereira, ofreciéndole en un plato de plata la cabeza de Manizales, Santa Rosa, Chinchiná y el centro y norte de Caldas, tendrá que comprender en breve plazo, de que su oferta antropófaga carece de realismo y de dignidad intelectual”.

Del gran paro cívico en Caldas, quedaron unas soluciones intermedias de transición. Una locomotora y dos pequeños planchones que servirían el transporte férreo entre Chinchiná y Manizales una vez al día. Entonces se propone una variante férrea entre Chinchiná y Arauca, pero, en vez de eso, en mayo de 1959 se anuncia la construcción del ferrocarril de Chinchiná al Retiro para empalmar con la troncal de Occidente. En ese mismo mes, para unirse al coro de la protesta, Cartago también pide el levantamiento de los rieles. Sin embargo, el tren que recorría el trayecto de Chinchiná hasta Manizales fue calificado como “un tren que sale cuando quiere y llega cuando puede”³³, al punto que también los servicios de ambulancia, que antes de prestaban para atender a los campesinos de la región, pasaron a ser erráticos y fugaces.

En este tire y afloje, en mayo de 1960 se reanuda el servicio de pasajeros en el tren que va de Manizales a Dosquebradas, servicio que se había suspendido en 1959 al volcarse una locomotora entre Villamaría y el Arroyo. La Asamblea de Caldas reanuda sus peticiones al Gobierno nacional para que se apruebe el presupuesto para construir la vía férrea de Chinchiná al Retiro. Dado que en enero de 1961 aún no se ha tomado ninguna decisión para reconectar o construir una variante del Ferrocarril de Caldas, en marzo del mismo año se solicita el traslado de la estación del ferrocarril de Manizales, hacia Villamaría.

Nuevamente surgen los problemas en 1963. Un grupo campesino se opone al levantamiento de los rieles entre Dosquebradas y Manizales, pero el alcalde de Villamaría pide que se levanten los rieles y se haga una carretera, ya empezada

³³ Declaraciones del Ing. Gustavo Robledo en el diario La Patria, julio de 1959.

por Rioclaro. Dividida la opinión, el personero se opone y logra que las veredas Arroyo, Llanitos, Rioclaro, Villanazo, Miraflores, San Julián, Campoalegre, Los Mangos y La Capilla, pertenecientes a varios municipios, se declaren en pie de lucha para impedir el desmantelamiento del ferrocarril. Un muerto y tres casas incendiadas, como consecuencia del choque en Chinchiná entre un carrotanque con gasolina y una locomotora, exacerbaban las hostilidades que ya amenazaban con extenderse a otras partes.

En efecto, en febrero de 1969 se reanudan las oposiciones al desmantelamiento férreo, esta vez entre Armenia y Pereira. La Asamblea de Caldas, la Sociedad Caldense de Ingenieros, la Andi, el Club Rotario de Manizales, y otras entidades, toman cartas en el asunto. En mayo 8 de 1969 una delegación de las entidades cívicas de Manizales, Pereira y Armenia, compuesta por Hernán Jaramillo, Oscar Vélez Marulanda y Samuel Uribe, entre otros, entrega al presidente Lleras Restrepo una carta firmada por todos los estamentos de los tres departamentos, donde solicitan, después de varios años de haber interrumpido el ferrocarril, que se reconecte el servicio.

El 22 de agosto de 1969 el gerente general de los Ferrocarriles Nacionales, Javier Ramírez, se reúne con Alberto Mendoza, José Restrepo, y Guillermo Eastman, para informarles sobre los estudios de la reconexión del ferrocarril interrumpido. Ramírez les manifiesta que la alternativa más recomendable era la de "Belmonte Gutiérrez", con 10 Km. de longitud, pero también afirma que la vía del tren entre Armenia y Pereira, aunque antieconómica, era necesaria para las comunidades de la región. En febrero de 1970 el Presidente Lleras Restrepo anuncia en Manizales que se restablecerá el ferrocarril de Caldas, pero el escepticismo es total pues así lo habían anunciado también los presidentes Lleras Camargo, Valencia y Lleras Restrepo, en las postrimerías de sus gobiernos.

En esos momentos apareció la coartada que se requería para sepultar el problema. En 1970 hubo una fuerte temporada de lluvias en el occidente del país. Como consecuencia, el río Cauca destruyó un largo tramo de la línea Medellín-Cartago (concretamente entre La Pintada y La Felisa), lo cual le sirvió al Gobierno nacional como pretexto para cancelar totalmente el servicio entre Cali y Medellín en 1972. Entre 1972-74 se había alcanzado un alto volumen de tráfico, pero la empresa y el servicio ya iban en picada.

Es el momento del quiebre. En mayo 3 de 1972, los medios de comunicación apenas se ocupan de la reconexión del ferrocarril y del total desinterés del gobierno. El director del diario La Patria escribe: "Por lo tanto, nosotros, que desde las columnas de este periódico hemos acompañado, infatigablemente, a los abanderados de la reconexión, tenemos que decirlo, con dolor pero sin pena, que arriamos esa bandera. Hoy somos decididos amigos de no seguir quijoteando con causas imposibles³⁴". Paradójicamente en julio de ese mismo año se revive el proyecto del ferrocarril de Armenia-Ibagué por Salento. El pésimo estado de la carretera hacia el Tolima parece hacerlo viable, pero de nuevo los esfuerzos caen en tierra baldía. .

³⁴ Editorial de La Patria, 3 de mayo de 1973.

PUNTO FINAL A LOS FERROCARRILES CALDENSES

En 1988, el gobierno del Presidente Virgilio Barco, en la misma dirección de sus actuaciones pasadas, acaba con la mayor parte de los ferrocarriles colombianos. Como vimos, en realidad el desmantelamiento venía desde 1931. En lo que toca al eje cafetero, en los años 50, la línea Armenia-Ibagué se había suspendido; en los años 60 sucedió lo mismo con la línea La Virginia-Pereira-Manizales y la línea Pereira-Armenia; en los años 70 se abandonaron lentamente las líneas Medellín-La Pintada-La Virginia-Cartago-Zarzal-Armenia. En este periodo de 1986-1990, el gobierno nacional decide reestructurar todo el sistema ferroviario “mediante la adopción de un modelo institucional en el cual el sector privado participe en la operación del sistema en forma similar a como participaba en otros sistema del transporte”³⁵.

Para 1986 el diagnóstico señalaba que se tenía una empresa de ferrocarriles desactualizada, desprovista de versatilidad y agilidad que el mercado del transporte en la hora actual exige a los diferentes medios. El régimen de excepción frente a los mercados laborales, la rigidez de la organización, las múltiples convenciones colectivas, entre otras, hizo imposible la reducción de costos que se exigía para mantener vivas las operaciones del ferrocarril.

En consecuencia, los ingresos por concepto de carga y pasajeros apenas cubrían el 50 por ciento de los costos de personal. Según los datos del Gobierno en 1988, los ingresos habían sido de \$5.000 millones de pesos, contra unos costos operativos de \$30.000 millones de pesos; de 3 millones de toneladas transportadas en 1970, en 1988 sólo se movilizaron cerca de 900 mil toneladas³⁶. La pérdida del equipo de tracción en servicio, hasta llegar a 40 locomotoras que representaban el 23 por ciento del parque disponible, y a 2.500 vagones de carga, equivalentes al 50 por ciento del material rodante, más el deterioro de las vías que sólo permitían velocidades inferiores a los 15 kilómetros por hora, fueron factores suficientes para contribuir a la crisis de la empresa³⁷. En realidad hubo mucha tardanza en remplazar las locomotoras de vapor por el diesel pero, también hay evidencias de presiones de los fabricantes norteamericanos de automóviles, y los distribuidores de gasolina que, con la codicia de los sindicatos de la empresa y el clientelismo derivado de la paridad en los cargos públicos, condujeron al desastroso final de los ferrocarriles.³⁸

Sin embargo, el gobierno del presidente Barco decidió examinar varias alternativas antes de declarar la bancarrota del sistema ferroviario. Una de ellas era mantener el sistema; otra era cerrarlo y desaparecer la empresa; y la tercera, consistía en rehabilitar el sistema en mejores condiciones. Esta fue la única opción que se consideró por el menor costo. Luego de que una misión internacional de expertos opinaran sobre el tema, una Ley del Congreso dio

³⁵ Ministerio de Obras Públicas y Transporte. *Así cumplimos*. 1986-1990. Memorias al Congreso Nacional.

³⁶ *Así Cumplimos*. op. cit, p. 602.

³⁷ *Así Cumplimos* op. cit, p. 605.

³⁸ Poveda op. cit, p.373.

origen a tres empresas subsidiarias: Ferrovías, como una empresa comercial e industrial del Estado donde la Nación era propietaria de la infraestructura, de las estaciones, servicios y telecomunicaciones; una segunda entidad que fue denominada El Fondo del Pasivo Social de Ferrocarriles, encargada de garantizar el pago de los pasivos de jubilación; y una tercera sociedad de economía mixta delegada para rehabilitar y reponer el equipo rodante existente por entonces.

En el marco de un plan de emergencia, el gobierno aprobó operaciones de crédito externo hasta por US\$ 170 millones de pesos para rehabilitar los trayectos de Zarzal-Buenaventura, Lenguazaque-Medellín, y Santa Marta-Salgar-Bogotá. Adicionalmente se presupuestaba un plan de rehabilitación que se iniciaría en 1991, destinado a obtener velocidades de más de 60 kilómetros por hora entre Zarzal-Armenia, y Medellín, Puerto Berrío, entre otros sectores

LA TRONCAL DE OCCIDENTE

El ferrocarril Troncal de Occidente fue una obra prevista con grandes ambiciones. Se esperaba que se extendiera desde la frontera con el Ecuador hasta el puerto de Cartagena. La idea era integrar el occidente colombiano y, de paso, darle salida al país vecino hacia puertos en el Atlántico. En 1995 lo único que quedaba de esta iniciativa era el tramo Cali-Cartago.

Hacia el año 1995 el desarrollo de los ferrocarriles en Colombia mostraba por lo menos en los sectores dentro o cercanos del eje cafetero los siguientes progresos en las diferentes líneas que se habían contratado,

Ipiiales-Popayán: nunca se construyó

Popayán-Cali: se explotó por varios años; desmontada en los años 70.

Cali-Cartago: tráfico disminuido en este año.

Cartago-La Pintada: abandonado a la altura de La Felisa.

La Pintada-Tulio Ospina: se explotó como parte del FFCC de Antioquia: hoy está abandonada.

Tulio Ospina-Anzá: cerca de Bolombolo. En Tulio Ospina, existió hasta 1950 una barcaza que servía el trasbordo a la margen izquierda del Cauca.

Tulio Ospina-Medellín: trayecto que se explotó hasta los años 70. Está abandonado, pero aun se puede recuperar para el trayecto Primavera-Medellín que hoy tiene escaso tráfico³⁹

***Fuente:** Tobar Arango Darío. *Ferrocarril Cali-Medellín*. Monografía, SAI, 1995, Medellín.

³⁹ Tobar Arango Darío. *Ferrocarril Cali-Medellín*. Monografía

EN EL NUEVO MILENIO

Desde el año 2005 se ha venido hablando de la rehabilitación de la red férrea del llamado Tren de Occidente. Este Tren, cuya concesión dentro del sistema del FFCC del Pacífico estaba contemplada en treinta años (desde 1998), aspiraba a transportar dos millones de toneladas anuales, pero hasta este año solo se están manejando 120 mil. Dicha operación ha resultado en un absoluto fracaso no sólo por la falta de equipos, sino también por las discrepancias frecuentes en torno al contrato entre el Gobierno y los concesionarios del proyecto.

Por ejemplo, la rehabilitación del tramo Zaragoza (Cartago)-La Felisa (Caldas), un tramo de 113 kilómetros que ni se ha recuperado, ni se la han hecho las obras de infraestructura previstas para construir la variante hacia el aeropuerto de Santa Ana. El trayecto cercano a Buenaventura tampoco tiene trazas de seguir progresando, entre otras razones por las condiciones invernales. La rehabilitación del tramo Cali-Yumbo-Palmira se ha demorado por la falta de traviesas de concreto que remplazaron unas de madera ya deterioradas por el tiempo. En este proyecto del Tren de Occidente se debían remplazar entre 20 y 30 mil traviesas, pero hasta el momento de redactar estas líneas sólo se habían cambiado 12 mil.

La rehabilitación del tren que conecta a Buenaventura con Cartago no sólo es un sueño de los exportadores de café, sino también de los intereses turísticos de ambos departamentos. Una inversión de cerca de US\$ 148 millones corre el riesgo de perderse. Una última solución al diferendo fue subdividir la red en tres áreas llamadas estratégicas, y la constitución de dos centros nodales en Cartago y en Buga. La subdivisión cubriría los tramos de Cartago-Buga, Buga-Citronela, y Citronela-Buenaventura. La discusión sigue en pie.

Efe Gómez y los trenes

El maestro Efe Gómez, ilustre escritor antioqueño, trabajó como auditor del FFCC de Antioquia. Estando en ese cargo, cierta vez conoció un informe del gerente en el cual lo acusaba de que "no existe auditor". Entonces se viene con un memorando de respuesta que, por alguna razón, cayó en manos del Gobernador del departamento, el general Berrío, quien pidió que le leyeran los descargos del auditor, redactados en una prosa brillante y burlona que le hizo decir al gobernante: "lástima que no sea más largo".

Unos incondicionales amigos del poeta Gómez quisieron ofrecerle un homenaje de desagravio, pero cuando lo invitaron al acto, éste respondió:

"Si es una corona, busquen a otro más chocano (acababan de condecorar en Argentina al poeta José Santos Chocano). Si es una velada, me les duermo; y si es un banquete, mejor me dan la plata".

LAS ESTACIONES DEL TREN COMO PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO DEL EJE CAFETERO

Son patrimonio arquitectónico en el departamento de Risaralda las siguientes estaciones del ferrocarril:

Municipio	Nombre
DOS QUEBRADAS	Estación del Ferrocarril Aguazul
LA VIRGINIA	Estación del Ferrocarril Otún
PEREIRA	Estación del Ferrocarril Belmonte
PEREIRA	Estación del Ferrocarril Betulia
PEREIRA	Estación del Ferrocarril La Hoya
PEREIRA	Estación del Ferrocarril La Marina
PEREIRA	Estación del Ferrocarril La Selva
PEREIRA	Estación del Ferrocarril La Virginia
PEREIRA	Estación del Ferrocarril Morelia
PEREIRA	Estación del Ferrocarril Nacederos
PEREIRA	Estación del Ferrocarril Pereira
PEREIRA	Estación del Ferrocarril Puerto Caldas
PEREIRA	Estación del Ferrocarril San Joaquín
PEREIRA	Estación del Ferrocarril Villegas
SANTA ROSA DE CABAL	Estación del Ferrocarril Guayabito
SANTA ROSA DE CABAL	Estación del Ferrocarril Gutiérrez
SANTA ROSA DE CABAL	Estación del Ferrocarril La Capilla
SANTA ROSA DE CABAL	Estación del Ferrocarril Santa Rosa de Cabal

Son patrimonio arquitectónico en el departamento de Caldas las siguientes estaciones del ferrocarril:

Municipio	Nombre
AGUADAS	Estación del Ferrocarril Aguadas
AGUADAS	Estación del Ferrocarril La María
BELALCAZAR	Estación del Ferrocarril Belalcázar
CHINCHINÁ	Estación del Ferrocarril Campo Alegre
CHINCHINÁ	Estación del Ferrocarril Chinchiná
CHINCHINÁ	Estación del Ferrocarril La Capilla
FILADELFIA	Estación del Ferrocarril El Pintado
FILADELFIA	Estación del Ferrocarril Irra
LA DORADA	Estación del Ferrocarril Agustina
LA DORADA	Estación del Ferrocarril Guarinocito
LA DORADA	Estación del Ferrocarril La Dorada
MANIZALES	Estación del Ferrocarril Colombia
MANIZALES	Estación del Ferrocarril de Manizales
MANIZALES	Estación El Cable
NEIRA	Estación del Ferrocarril El Bosque
PACORA	Estación del Ferrocarril Pácora
PALESTINA	Estación del Ferrocarril Arauca

RISARALDA	Estación del Ferrocarril Miranda
SALAMINA	Estación del Ferrocarril La Felisa
SALAMINA	Estación del Ferrocarril Salamina
VILLAMARIA	Estación del Ferrocarril Rioclaro
VILLAMARIA	Estación del Ferrocarril Villamaría

Son patrimonio arquitectónico en el departamento del Quindío las siguientes estaciones del ferrocarril:

Municipio	Nombre
ARMENIA	Estación del Ferrocarril Armenia
ARMENIA	Estación del Ferrocarril Ortega Díaz
LA TEBAIDA	Estación del Ferrocarril La Tebaida
LA TEBAIDA	Estación del Ferrocarril Maravélez (Marabelis)
MONTENEGRO	Estación del Ferrocarril Montenegro
QUIMBAYA	Estación del Ferrocarril Carmelitas
QUIMBAYA	Estación del Ferrocarril Quimbaya
SALENTO	Estación del Ferrocarril Salento

Fuente: Mincultura, 2006.

BIBLIOGRAFIA

BATEMAN Quijano, Alfredo. *Historia de los Ferrocarriles de Colombia*. Pagina Maestra Editores Ltda., Bogotá, 2005.

BRAVO Betancur, José María. *Monografía sobre el Ferrocarril de Antioquia*.

CÁRDENAS Ulloa, Roberto; y Gutiérrez, Boris Alberto: *Cómo Destruyen a Colombia. Una investigación histórica, jurídica y económica*. Editorial Rodrigo Chia, Girardot, Talleres Multigráficos Ltda., Medellín, 1974.

DUQUE Escobar, Gonzalo. *Sobre Ferrocarriles*. Revista Eje XXI N° 5, Manizales, marzo de 2006.

GARCÍA, Antonio. *Geografía Económica de Caldas*. Publicaciones del Banco de la República. Bogotá, 1978.

GUTIÉRREZ Arango, Ernesto. *Breve Historia del Ferrocarril de Caldas*. Archivo Historial, época III, No 40, Manizales, 1994.

LA PATRIA, julio de 1959. Editorial de La Patria, Manizales, 3 de mayo de 1973.

LA VOZ DE CALDAS, editorial. Julio 2 de 1926.

LEYES DE 1913. Imprenta Nacional, 1914.

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTE. *Así cumplimos.* 1986-1990. Memorias al Congreso Nacional. Talleres Gráficos de Nomo Impresores, Bogotá, 1986.

OSPINA Vázquez, Luis. *Industria y Protección en Colombia, 1810-1930.* ESF, Medellín, 1955,

POVEDA Ramos, Gabriel. *Historia Económica de Colombia en el Siglo XX.* Editorial Universidad Pontificia Bolivariana, UPB., Medellín, 2005.

----- *Historia Económica de Colombia en el Siglo XX.* Editorial Universidad Pontificia Bolivariana, UPB., Medellín, 2005.

TOBAR Arango Darío. *Ferrocarril Cali-Medellín.* Monografía, SAI, Medellín. 1995,

VARIOS AUTORES: *Carrileras y Locomotoras. Historia de los Ferrocarriles en Colombia.* Fondo Editorial, Universidad EAFIT. Medellín, 2010.

VARIOS AUTORES. *La Vida Cotidiana en la Anserma Patriarcal.* Homenaje a la ciudad de la Asociación Colonia Ansermeña. Litografía Cafetera Ltda., Manizales, 1989.