

CAPÍTULO XV

LOS CAMINOS DE RUEDAS

Alfredo Cardona Tobón

En este capítulo se habla de las principales carreteras de los departamentos del Eje Cafetero: su iniciación, dificultades y su trascendencia en el desarrollo de la región. La información se obtuvo en "La Gaceta de Caldas", los periódicos "La Patria", "La Voz de Caldas" y "La Mañana", de Manizales y en "El Diario de Pereira". También se recogen textos locales y los testimonios de testigos y artífices del desarrollo vial del Viejo Caldas. No se presentan datos estadísticos ni relación de contratistas, pues el objetivo es presentar una visión general y mostrar la forma cómo las carreteras señalaron los cambios y nuevos rumbos en la historia de los departamentos de Caldas, Quindío y Risaralda.

En Colombia la era de las carreteras empieza en 1911, en el gobierno del general Rafael Reyes, con la vía que unió a Bogotá con la población de Santa Rosa de Viterbo, Boyacá, patria chica del presidente. A partir de entonces, las carreteras empiezan a remplazar los caminos de bestias y a mostrar una opción diferente a los ferrocarriles.

El desarrollo de las vías para automotores coincide con la llamada "danza de los millones", en la segunda década del siglo veinte, cuando aumentaron los ingresos públicos por las exportaciones cafeteras, la indemnización por el canal de Panamá y la entrada generosa de empréstitos externos.

Durante el mandato del presidente Pedro Nel Ospina (1922- 1926), los veinticinco millones de la indemnización por Panamá se utilizaron básicamente en la ampliación de la red vial, tanto ferroviaria como de carreteras, en el proyecto de Bocas de Ceniza, en los cables aéreos y en la construcción de un muelle en el puerto de Buenaventura. En el gobierno de Pedro Nel Ospina las inversiones en infraestructura casi se cuadruplicaron, pues los gastos del Ministerio de Obras Públicas, que en 1923 eran de 6,3 millones y representaban el 16% del total de los gastos, en 1928 ascendieron a 62 millones y el 53,9% de ese total.

En dicho período se adelantaron numerosas obras en Caldas: la carretera troncal de Occidente, el ferrocarril de Caldas, el empalme de los ferrocarriles del Pacífico y de Caldas en Nacederos y el Cable Aéreo que comunicó a Manizales con Aranzazu.

Las obras viales continuaron en la administración del presidente Abadía Méndez, pero al debe, con préstamos internacionales, hasta la gran depresión mundial de 1929, que obligó a bajar dramáticamente el ritmo de los trabajos.

Las obras públicas durante la "danza de los millones" y en el tiempo de la "prosperidad al debe" se ejecutaron desordenadamente, e incluso se vieron envueltas por el desperdicio y la corrupción, pero, pese a ello, reportaron un cambio sustancial en la infraestructura nacional y con el empleo de casi 50.000 obreros procedentes de las áreas rurales, se dio un vuelco total a la situación social de Colombia.¹

¹ Tovar Zambrano Bernardo, p. 170

Leamos lo que dice Esteban Jaramillo, Ministro de Hacienda de Ospina:

"A mejorar la situación de los obreros en Colombia han contribuido en grado máximo las numerosas obras públicas que los gobiernos nacional, departamental y municipales llevan a cabo en las distintas regiones del país, pues el pedido de brazos para sus obras han hecho subir los salarios, que en algunos lugares eran insuficientes aún para llevar una vida demasiado modesta. Esta demanda extraordinario de mano de obra por las entidades oficiales sólo en ciertos lugares ha contribuido a disminuir el personal de trabajadores necesario para las empresas privadas, y esto muy transitoriamente, pues a esos lugares afluyen sin demora obreros de otras regiones donde es menos activa la ejecución de obras públicas. Naturalmente los industriales se quejan del alza de los salarios; pero por una parte esa alza no es exagerada... hay una distribución más equitativa de los beneficios; y porque son en definitiva las industrias del país las que principalmente se benefician con la construcción de vías públicas, que abren nuevos mercados a sus productos, abaratan los transportes y los hacen más rápidos y expeditos.²

EMPIEZA LA HISTORIA DE LAS CARRETERAS DE CALDAS

Desde sus albores, la Asamblea de Caldas fijó su atención en los problemas de transporte. El dos de mayo de 1922 la Ordenanza No 38 creó el puesto de inspector de vehículos en las poblaciones que tuvieran más de cinco vehículos de ruedas, ordenó la matricula de los coches y sus normas exigieron animales sanos y vehículos aseados, lustrados y con repuestos adecuados.

Debido a las condiciones topográficas eran escasos los vehículos tirados por mulas y caballos en nuestras poblaciones. Luis Londoño en su "Historia de Manizales" recuerda los coches que recorrían cortos tramos y se utilizaban más para mostrar la importancia de sus dueños que como medio de transporte en una ciudad trepada en la montaña³:

"La falta de carreteras de alguna extensión, no permitió que Manizales tuviera coches de alquiler desde tiempos lejanos, y apenas si cuatro o cinco de nuestros vecinos acomodados poseían coches o carretas de dos ruedas. Don Félix M. Salazar, don Liborio Gutiérrez R, don Pedro Uribe Ruiz, Don Joaquín Uribe, fueron los primeros que tuvieron coches, pero sin postillón; sus vehículos eran muy sencillos.

El progresista don Nepomuceno Mejía M. Importó en 1908 una lujosa victoria con dos excelentes troncos o parejas de caballos negros y amarillos, e hizo venir de Medellín un postillón, llamado Román, a quien vistió característicamente para el oficio de tal. Después de usar algún tiempo el lujoso coche, lo vendió a un señor de la ciudad de Buga.

En el año de 1914 se dieron al servicio público unos carricoches a los cuales se subía por una escalita de madera. Amplió esta comodidad urbana don Juan Pablo Jaramillo asociado con don Antonio Gómez, con unos coches de segunda mano que compraron en Pereira y Cali y enseñaron a tirar de ellos las mulas, siendo aquí en la única ciudad del país donde se ven los coches con esta tracción de sangre."

En 1905, año de la creación del departamento, en Caldas no había un solo kilómetro de carreteras. Solamente en 1923, la Asamblea, en medio del escepticismo, dispuso la

² Jaramillo, (1990), p. 298

³ Londoño, (1963), p. 215

construcción de algunos tramos, pues las opiniones estaban muy divididas con respecto a la utilidad y la factibilidad de los carreteables en zonas tan escarpadas y sujetas a continuos derrumbes.

El desarrollo vial de Manizales empezó hacia el lado del Alto del Perro. En junio 20 de 1921 se inició la construcción de una carretera hacia La Enea, que, según las noticias de la época, comunicaría la capital de Caldas con el "futuro aeródromo".

Eudoro Galarza, director del periódico "La Patria" escribió en el editorial de ese día: *"Veremos abrirse poco a poco esta arteria tan importante para una población de 40.000 habitantes, y que no tiene más salida para ruedas que los pocos kilómetros que ofrece la Avenida Cervantes."* Ochenta y seis años más tarde la carretera destapada de la Enea se convirtió en La Avenida Mendoza Hoyos, con cuatro carriles, rodeada de condominios lujosos, que comunica a Manizales con el populoso barrio de la Enea y con el aeropuerto de La Nubia.

En la tercera década del siglo veinte, la capital de Caldas transportó su café a los mercados externos por los caminos de arriería, en el cable aéreo al Magdalena y a bordo del ferrocarril de Caldas y la poderosa dirigencia manizaleña empezó a columbrar que los vehículos a motor ofrecían mejores perspectivas que el ineficiente e inseguro cable, y complementarían el transporte del tren de Caldas cuya operación dependía en gran parte del ferrocarril del Pacífico, manejado por los vallunos, que no siempre atendían la urgencia de sus vecinos.

Inicialmente se tomó al tren como el eje central del transporte de Caldas y las carreteras como sistemas alimentadores que llevaban el grano a las estaciones y recogían las mercancías que llegaban por Buenaventura o por el Cable de Mariquita.

Por la presión de Armenia y de Pereira y el cabildeo de los gamonales de provincia, se aprobaron proyectos sin estudio serio ni proyecciones a futuro, que cambiaron el esquema inicial de comunicaciones y enfrentaron el transporte por carretera con el transporte férreo, poniéndoles a competir por la única carga que era el café, como ocurrió con el ferrocarril Nacederos- Armenia y la carretera entre esta ciudad y Pereira y con el ferrocarril de Caldas y el carreteable entre Manizales y Puerto Caldas.

En vista de las circunstancias anotadas, Jesús María Marulanda y varios directivos caldenses se opusieron, en marzo de 1929, a la continuación del ferrocarril que se construía entre Armenia e Ibagué, argumentando que no tenía razón alguna, pues lo había reemplazado la carretera y que ante la precariedad de recursos, la prioridad era ampliar y pavimentar la vía para automóviles y camiones.

La conveniencia de las carrileras o de las carreteras se discutió durante varios años. En 1963 persistía la controversia, en septiembre de ese año los propietarios de fincas aledañas a la vía ferroviaria entre Manizales y Santa Rosa se dividieron entre quienes solicitaban levantar definitivamente los rieles y construir una carretera en la banca, y los que deseaban reconstruir la vía y prolongarla hasta la troncal de Occidente.

Los partidarios de la carretera escribieron al Ministerio de Obras Públicas:

"... el ferrocarril a que nos venimos refiriendo en el tramo comprendido entre Manizales y Santa Rosa de Cabal, donde el gobierno dejó prestando en pésimo e inoportuno servicio dos locomotoras viejas, de las cuales se mantiene una en reparación y la otra hace penosamente el recorrido de la vía, No solo los derrumbes, hundimientos y

*cataclismos nos privan del infortunado medio de transporte sino el descuido de los empleados y la falta de carbón. De tal manera que nos gastamos siete horas entre Manizales y Santa Rosa”.*⁴

Los campesinos de las veredas de Arroyo, Llanitos, Rioclaro, Villarazo, Miraflores, San Julián, Campoalegre, Los Mangos y la Capilla protestaron por un intempestivo y subrepticio retiro de varios tramos de rieles entre Villamaría y Santa Rosa en la noche del 16 de febrero y consiguieron que el gobernador interviniese y por unos meses continuara operando la línea férrea

En 1926 arrecian las voces que critican la poca eficiencia del cable aéreo, que hasta entonces se consideraba como la mejor alternativa de transporte para las difíciles condiciones topográficas de Manizales. El editorial del 12 de febrero de 1926 del vespertino "La Voz de Caldas" de Manizales, manifestó el desencanto de los manizaleños con su cable aéreo:

“Pocos años han pasado y ya nos hemos desengañado de las ventajas que esa grande empresa prometiera. Estábamos alejados de Mariquita por una distancia de quince días que gastaban los bueyes en llegar hasta aquí con sus cargamentos. Con el cable pensamos disminuir esa distancia sesenta veces menos, es decir, a seis horas, empero hemos quedado burlados porque no solo no ha habido prácticamente acortamiento de distancia sino que ésta ha sido aumentada en forma considerable.

Cuatro cajas de sombreros demoran 25 días en llegar a Manizales y en 15 a lo sumo hubiera llegado a lomo de buey.

Hace más de mes y medio un comerciante muy conocido tiene retenida su carga en La Dorada.”

A los inconvenientes del cable se le sumaron la mala administración del ferrocarril de La Dorada y las sequías que reducían el caudal del río Magdalena e impedían la llegada de los barcos a puerto; y aunque el ferrocarril del Pacífico no era un dechado de eficiencia, prestaba un servicio superior al del cable aéreo y ofrecía fletes más bajos. Todo ello favoreció a Pereira, cuyo comercio fue desplazando en forma rápida al comercio de Manizales.

La ejecución de los proyectos viales que conectan a Manizales se retrasan por motivos políticos, pues los diputados y representantes de la provincia aventajan a los manizaleños en la Asamblea y en el Congreso, y como cada cual tira por su lado en un departamento sin identidad, los esfuerzos se pierden por intereses comarcanos que a menudo van en contravía con los intereses generales. Las obras de Manizales, como la terminación del ferrocarril y la carretera a San Francisco van a paso lento debido a las pequeñas obras del resto de Caldas, que quitan mano de obra y consumen recursos valiosos.

En abril de 1926 no hay trabajadores para adelantar los trabajos pendientes. Por orden de la gobernación el ingeniero Alberto Vallejo viaja a Boyacá a conseguir peones para continuar con el tendido de los rieles que llevarán el tren a Manizales. Como los jornales de Caldas son superiores, los contratistas de Boyacá atacan a Vallejo en el camino de Sora para evitar que les sonsaque obreros que trabajaban en el ferrocarril del Carare. La gobernación trata de conseguir personal en Buenaventura para abrir la carretera a San Francisco y la reacción del Valle es violenta. Ante tal situación se intenta traer

⁴ La Patria- septiembre 25 de 1963

personal de las Antillas, del Japón y de la China, pero algunos grupos ven en dicha inmigración una amenaza contra la cultura y la integración nacional y se desecha el proyecto.

PEREIRA TOMA LA DELANTERA VIAL

A fines de 1913, sin carretera que comunicara a Pereira con otro poblado, sus habitantes quisieron gozar de los nuevos adelantos técnicos en locomoción y trajeron el primer carro.

"... Camilo Ángel, Roberto Ángel Mejía, Pablo Arias Restrepo y otros amigos, previo un aporte personal de doscientos pesos, conformaron una sociedad especial, con el objeto de adquirir, nada más ni nada menos, que un automóvil con destino a las calles empedradas del tranquilo terruño.

Hechas las diligencias de rigor, adquirieron en Medellín un viejo auto de marca Ford, con rines de madera, encendido de manivela, capote plegable de hule negro y una corneta que sonaba al oprimir una enorme perilla de caucho. Y una alegre día del mes de febrero de 1914, tras embarrada carrera de ocho días a lomo de buey, llegaron a Pereira las piezas del carro que se desarmó en Medellín para poderlo transportar en turega.

La llegada del carro fue un día de fiesta y regocijo con brindis y champaña y felicitaciones para los felices accionistas. Seis días después, gracias a la técnica misteriosa de Enrique Álvarez Jaramillo, el "tres patadas", arrancó y bufando y con hipo rodó sobre la tierra fresca, bajo los mangos asombrados que se agacharon para verlo cruzar la plaza de Bolívar.

Los propietarios sobrecargaron el viejo Ford con sus familias y amigas y por las calles empedradas efectuaron sin descanso la "vuelta del bobo" entre el parque de La Libertad y el Lago Uribe Uribe.

Semejante trajín agotó al pobre carro, que dejó de funcionar, y aparcado en una pesebrera debió esperar la llegada de un experto medellinense que sanara sus males. Una vez reparado, se estableció el servicio a particulares, que gozaban dando vueltas a libra esterlina por hora de recorrido. Con el técnico Escolástico Acevedo, o Colaco, se atendió la ruta Pereira- Cerritos y el carro levantó polvo en verano y como el Cristo de Semana Santa, utilizó peones cirineos para que lo levantaran de los canalones llenos de barro en tiempos lluviosos.

Dos años funcionó el "tres patadas" hasta que como raque viejo no quiso trabajar más. Como último aporte a la región el carrito dejó su motor trabajando en una hacienda por los lados de Cerritos.⁵

En 1926, la Sociedad de Mejoras Públicas de Pereira, dirigió todos sus esfuerzos para enlazar la ciudad con el resto del país por medio de carreteras. La poderosa entidad interesó al gobierno departamental y al nacional y consiguió el contrato para construir la vía a Cartago y los tramos carreteables entre Pereira y Santa Rosa de Cabal y entre Pereira y Marsella.

El tramo entre Pereira y Cartago se construyó casi todo sobre la banca del antiguo camino. A medida que avanzaba su construcción, las antiguas fondas, que antes atendieron a las recuas y a los arrieros, se fueron convirtiendo en paraderos de camiones y carrioles y en concurridos sitios donde choferes y pasajeros se deleitaban

⁵ Adaptación de textos de Ricardo Sánchez y González.

con sirope y cucas, apuraban un aguardiente o calmaban el hambre con un vaso de leche espumosa acompañado con jaletinas.

Hasta principios del siglo XXI la Fonda de Cerritos, ubicada en la desviación hacia la Virginia, atendió a los viajeros que recorrían la concurrida ruta. Don Ramón Correa había instalado ese negocio en una vieja y amplia casona, en cercanías del antiguo poblado indígena de Pindaná de los Cerrillos. A su muerte le sucedió su hijo Bernardo Correa Bernal, un hombre corpulento y afable que nació en la Fonda y vivió en ella durante toda su vida. Cerritos fue una fonda de leyenda, con fuegos fatuos y aparecidos. Los guaqueros decían que la casona estaba sobre un antiguo cementerio quimbaya y que alrededor se percibía el hálito de la desaparecida aldea de Pindaná de los Cerrillos.

Don Bernardo Correa fue testigo de la transformación del camino: de trocha de tremedales y rodeada de monte cerrado pasó a carretera polvorienta, luego en vía pavimentada, para convertirse a fines del siglo veinte en una amplia avenida de cuatro carriles. Don Bernardo recuerda que la trocha carreteable se empezó con convites y poca ayuda oficial. Los beneficiados regalaron los predios para el ensanche y bajo el liderazgo de José Sanint y Manuel Mejía Robledo los hacendados reunieron peones y capataces para explanar el terreno y llevar recuas con material de afirmado.

El tráfico de la vía fue creciendo al ritmo del desarrollo de Pereira y de acuerdo con el flujo de las exportaciones por el Pacífico. Don Sinforoso Ocampo, notable personaje caldense, admirado con el movimiento de la carretera la bautizó "La Calle Real de Colombia".⁶

Inicialmente la carretera Pereira-Cartago, de 33 kilómetros de extensión, llegó al puerto de La Fresneda, cerca del puente Anacaro sobre el río Cauca. Con la carretera "La Fresneda" fue importante mientras duró la navegación por el río. Así lo anota Don Bernardo Correa Bernal en un reportaje que concedió al periódico La Patria⁷:

"El Mercedes", cuyas calderas quedaron en poder de don Harold Heder, propietario de La Manuelita. Esas unidades se movían con leña."

A partir de 1923 se consolida el desarrollo vial de Caldas. El dos de julio de 1926 el gobernador Francisco José Ocampo informó a la opinión pública:

"La carretera de Santa Rosa de Cabal a Cartago está prestando magnífico servicio y sostiene un tráfico inmenso. Actualmente se balasta en Cartago hacia Pereira y hay balasto en Galicia. En la de Santa Rosa los trabajos están en Boquerón y el balasto en inmediaciones de la Estación Gutiérrez. Cien peones trabajan entre Villegas y La Virginia. Los trabajos del puente avanzan en forma satisfactoria, no obstante que últimamente han estado parados por falta de cemento...La carretera hacia Riosucio avanza con rapidez, en agosto llegará a Viterbo." "En 1924, época desde la cual yo recuerdo, la navegación por el Cauca ya era asunto viejo. El puerto principal estaba localizado en La Fresneda, más o menos donde hoy se encuentra el puente de Ana Caro, en la carretera Cartago- Ansermanuevo. Posteriormente cuando el ferrocarril llegó a Puerto Caldas, este también se convirtió en puerto fluvial. La empresa más importante en la explotación del río como transporte, fue "La Compañía caucana de vapores" de la cual eran socios don

⁶ La Patria- Agosto 30 de 1963.

⁷ La Patria , septiembre 10 de 1963

Francisco Jaramillo Ochoa, don Alejandro Angel, de Medellín, y don Luis Estrada G, quien actuaba también como gerente.

Desde Manizales y Pereira se traían el café y los cueros de exportación a lomo de mula hasta La Fresneda, donde se embarcaban a bordo de las unidades de carga Ayacucho, Junín, Cabal y Sucre. Había barcos mixtos, pero el más lujoso e histórico de todos, al cual le celebraban hasta fiesta fue el "Vapor Mercedes" para el transporte de pasajeros y en el cual viajaba la crema y nata de las sociedades de Manizales, Pereira y Cali.

En dichos vapores se transportaba la famosa cerveza alemana Llave, que por entonces costaba cincuenta centavos. En fin, después hubo transporte fluvial hasta La Virginia, pero este puerto duró poco en su actividad, porque el ferrocarril llegó e hizo el oficio mejor y en menor tiempo.

-¿Cuánto duraba el viaje La Fresneda- Juanchito?-

Las personas que lo hacían aseguraban que se gastaban tres días en bajar y ocho a contrapelo de la corriente. Eso sí, todo el mundo ponderaba lo agradable que resultaba la jornada en barco. Inclusive los viajes de Luna de Miel los hacían los desposados utilizando generalmente "El Mercedes", a bordo del cual se organizaban fiestas con música y baile.

-¿Hubo muchos naufragios?-

-Muchos. Casi todos esos barcos se los tragó el río y decenas de personas perecieron. El único vapor que se salvó fue precisamente

Durante la administración de Francisco José Ocampo, la Sociedad de Mejoras Públicas de Pereira adelanta los trabajos en la carretera a la ciudad de Armenia y al empezar el mes de marzo de 1926, inician operaciones cuatro autos y un autobús entre Circasia y Armenia. Poco después la Sociedad de Mejoras Públicas empieza a construir a pico y pala el tramo entre Pereira y Marsella. .

El comercio pereirano se expande a medida que confluyen nuevas vías a la ciudad. El ferrocarril de Caldas la conecta con Santa Rosa, con Chinchiná y Cartago y el ferrocarril del Pacífico la acerca a Buenaventura; el ramal ferroviario entre Nacederos y Armenia une a Pereira con el Quindío y al construirse el carretable a La Virginia y un puente sobre el río Cauca, el comercio del occidente del antiguo Caldas fluye hacia la "Perla del Otún" El departamento del Valle, por su parte, extiende la red vial hasta Cartago y los municipios del norte de ese departamento se interconectan con Armenia y con Pereira.

En 1944 Cali se une a Buenaventura por carretera con el beneplácito de los comerciantes que a partir de entonces no dependen totalmente del ferrocarril de Pacífico. Una caravana de cuatro automóviles y cuatro camionetas oficiales inauguran la importante obra. Inmediatamente llegó al puerto el Secretario de Hacienda del Valle dio la buena nueva a los caldenses:

"Buenaventura - Enero 16 de 1944-

La Patria - Manizales-

Al llegar hoy a Buenaventura por primera vez los automóviles en viaje directo desde Cali, el Valle del Cauca se complace en ofrecer al hermano departamento de Caldas, por conducto de ustedes, esta magnífica vía, que les facilitará notablemente el comercio exterior.

Servidor

Federico Restrepo White
Secretario de Hacienda.

Para acortar la distancia de Bogotá al Pacífico, el Congreso de la república aprobó, en octubre de 1944, el estudio de la vía Buga- Buenaventura. Unos lustros más tarde el proyecto es una realidad y se acorta la distancia al mar en cien kilómetros

LAS CARRETERAS DE MANIZALES

Manizales es una ciudad enclavada en la cordillera central, con vías empinadas que en los tiempos de arriería a duras penas sortearon las mulas y los bueyes. Fue costoso y demorado llevar el tren y los vehículos a motor a las calles manizaleñas, ello puso en desventaja a la capital caldense, cuyas actividades comerciales empezaron a desplazarse a ciudades vecinas con mejor acceso y menores costos de transporte.

En un artículo del siete de enero de 1927, el periodista Luciano Durán⁸, muestra el estado de las vías que conectaban a unían a Manizales con el resto del país y da una idea de la situación calamitosa que afectaba a la comunidad de la "Perla del Ruiz":

"El comercio de Manizales tiene dos enemigos locales: el transporte en mulas desde San Francisco (hasta donde ha llegado apenas el ferrocarril de Caldas) y el mal estado del cable aéreo. Cada kilómetro del ferrocarril en servicio debería ser motivo de fiestas en Manizales, porque una tonelada de cemento para la reconstrucción de la ciudad, arrasada por los incendios, costaría solamente 7,5 centavos contra un peso que hoy vale. El cable aéreo reconstruido evitará a cada comerciante la pérdida de \$35 por tonelada por concepto de intereses, porque en lugar de sufrir la demora de dos meses en Mariquita llegaría a la estación de La Camelia en ocho horas. Los demás enemigos son comunes con las otras ciudades de la región: malos puertos, mala navegación, falta de material rodante en el ferrocarril del Pacífico, demoras en la aduana."

El comercio manizaleño que en tiempos de arriería atendía gran parte del occidente colombiano, se vio obligado a establecer sucursales en Pereira, en Armenia y en Bogotá para hacer frente a la crisis creada por el transporte y por los incendios que devastaron terriblemente a la ciudad. En la década de los veinte del siglo pasado, al flujo normal de importaciones se sumaron los suministros para la reconstrucción, lo que agudizó el problema de transporte, debido a la limitaciones del cable aéreo de Mariquita y a la desorganización en el ferrocarril del Pacífico.

La construcción del ferrocarril de Caldas, que debía empalmar con el ferrocarril del Pacífico, se convirtió en un asunto de vida o muerte para Manizales. Pero la construcción de la línea férrea se demoró muchísimo debido a los constantes derrumbes, la falta de dinero y la escasez de trabajadores

Casi al mismo tiempo que el ferrocarril, la "Ulen" empezó a abrir una carretera para unir a San Francisco (Chinchiná) con Manizales, pero apenas avanzó hasta el sitio del Tablazo. En vista del incumplimiento de la compañía extranjera, el departamento de Caldas asignó el trabajo a la Sociedad de Mejoras Públicas de Manizales, que pese a dificultades de todo tipo culminó esta obra en julio de 1930 y meses después la de Manizales a Villamaría que se construyó con presos sostenidos por la gobernación.

⁸ La Voz de Caldas- Manizales

Mientras Manizales buscaba salida al Magdalena y al Pacífico, varios empresarios establecieron el transporte urbano por las calles empedradas, empinadas y desniveladas de la ciudad. Un grupo de propietarios de carros, con el liderazgo de Artemo Trejos, Bernardo Torres, Alberto Hoyos y Roberto Vélez prestaron servicio al Tablazo, a La Enea y al Alto del Perro Las dificultades fueron casi insalvables, pues las vías estrechas, los malos pasos en los inviernos, los destrozos del piso por las recuas, impidieron a menudo garantizar itinerarios y destinos fijos.

En el año de 1926 pudo viajar en carro desde Pereira a Santa Rosa, en un trayecto sin mayores obstáculos, pues se hizo sobre la banca del "Camino del plan" que pasaba por La Popa, La Romelia y Boquerón.⁹ A causa de los derrumbes y por la prelación que se dio al ferrocarril, en 1930 se entregó el trayecto entre Manizales y San Francisco. El tramo entre San Francisco y Santa Rosa se demoró aún más, pues el proyecto que se aprobó en 1924 tardó más de diez años en terminarse.

LOS PRIMEROS ACCIDENTES

"En 1916 iba Don José Villegas J. En su " victoria" por la Calle Real de Manizales. Iba de paseo con su esposa y sus cuñados. De pronto una de las ruedas se atoró en un hueco y la 'victoria' se volcó y se destrozó. Los maltrechos y asustados pasajeros salieron del arruinado vehículo. Por fortuna no se presentaron víctimas fatales, excepto el pobre caballo que tardó tiempo en recuperarse".

Dos años más tarde, después de depositar flores en la tumba de Pedro, muerto en la infancia, Don Elías Arango regresaba con sus hijos del viejo cementerio situado en la colina de Chipre. Todo era normal hasta que un perro asustó al caballo que corcoveó y se desbocó arrastrando el coche hasta una chamba. Los muchachos saltaron y nada les ocurrió pero Don Elías quedó seriamente herido en medio del carro destartado y los relinchos de la bestia que atorada luchaba por levantarse."¹⁰

Otro accidente de coche de caballos muy comentado en la época ocurrió en la calle de la Busaca. Fue en una noche de jolgorio cuando unos filipichines, pasados de copas y queriendo impresionar a unas chicas de vida alegre intentaron bajar por la escarpada vía con tan mala suerte que el coche se fue contra los caballos y en el pandemonio se desintegró la "victoria" y quedaron heridos y mal parados los pasajeros.

En 1929 los vehículos a motor iniciaron la larga lista de accidentes fatales. Por. Por la Avenida Cervantes se desplazaba el teniente Carlos Correa Pérez con su bella hermana Maruja, al divisar la torre de la estación del ferrocarril, el teniente observó los estragos del reciente desplome de la edificación y se distrajo unos segundos. El vehículo rodó estrepitosamente loma abajo. El teniente murió en el acto y minutos después falleció su hermana en el sitio mismo del accidente.¹¹

En tiempos de lluvia venían los inconvenientes en las carreteras. En febrero de 1971 tres gigantescos derrumbes, uno en el sitio de la Siria, otro en la carretera a Irra y el último entre Riosucio y Anserma, aislaron a Manizales. El Concejo y la ciudadanía se

⁹ Valencia Enrique, p.268

¹⁰ La Patria, junio 21 de 1921.

¹¹ Datos tomados de La Patria

movilizaron en pleno para buscar una salida por la vereda del Rosario y por la orilla del Cauca para empalmar con La Felisa. A partir de entonces los manizaleños empezaron a buscar nuevas alternativas que se concretarían tiempo después con la llamada Carretera Panamericana y con la Doble Calzada de "Autopistas del Café"

CABLES Y AERÓDROMOS VERSUS CARRETERAS Y FERROCARRILES

En julio 19 de 1927 un periodista le preguntó al general Pompilio Gutiérrez sobre la utilidad del Cable de Manizales a Villamaría.

"No creo que tenga utilidad- dijo el general- La llegada del ferrocarril a Manizales, que ocurrirá, si se sigue trabajando como ahora, en octubre próximo, hará completamente inútil la obra en que se ha invertido una considerable suma. Es posible en entonces no sea sino un objeto de diversión hacer el recorrido en cable, y aún esto solamente mientras dure el entusiasmo del público".¹²

Para discutir sobre la conveniencia de los cables, de las carreteras y los ferrocarriles, en octubre de 1927 se organizó un ciclo de conferencias en el Teatro Manizales. Las opiniones fueron encontradas, unos argumentaban a favor de los ferrocarriles y otros de los cables. Muy pocos defendieron las carreteras. Los ingenieros Bernardo Arango y José María Gómez, por ejemplo, estaban en desacuerdo con los cables por su limitada capacidad de transporte, el alto costo de los ensanches y la inseguridad en el transporte y defendían los ferrocarriles.

El debate continuó. Dos años más tarde el periodista Eudoro Galarza solicitó, en un editorial de "La Voz de Caldas", que se suspendieran los trabajos del Cable del Norte, por considerarlo inútil, peligroso y muy costoso. Después de enumerar los desaciertos en el Cable de Mariquita, Galarza agregó: *"Es tiempo de que Caldas entre en un período de reposo, después del lapso agitadoísimo que ha traído en materia de construcción de obras públicas. Es necesario que nos detengamos a hacer un balance de reposición".¹³*

"La Voz de Caldas" cuestionó el desempeño de los cables aéreos y la construcción de la carretera de Armenia a Pereira, que no justificaba, pues competiría con el ferrocarril entre Nacederos y Armenia cuyos rieles avanzaban por el Quindío.

La falta de visión y de planes de largo alcance, el desespero de los manizaleños y la presión de pereiranos y armenios, dieron como resultado el despilfarro de recursos e hicieron abortar proyectos importantes. En esa época, con contados viajeros por aire, los manizaleños se empeñaron con un aeropuerto. En diciembre de 1931, durante la visita del presidente Alfonso López a Manizales, una comisión de notables le solicitó apoyo para el aeródromo. La respuesta fue tajante y negativa: el gobierno central no consideraba factible ni necesario el campo de aviación en Manizales por las condiciones orográficas y atmosféricas, y por la cercanía del campo de aviación de Santana en Cartago. Sin embargo, para no desairar a los anfitriones, el presidente ofreció asfaltar la carretera de Manizales a Cartago, con lo que se mejoraba la red vial y se acercaba a los caldenses al campo de Santana. Manizales insistió y a la larga fracasó con sus campos de aviación y tuvo que esperar varias décadas para pavimentar la carretera a Pereira.

LAS PRIMERAS NORMAS DE TRÁNSITO. EN CALDAS

¹² La Patria- julio 20 de 19 27-

¹³ La Voz de Caldas- oct 19 de 1929

La poca pericia de los conductores, el escaso mantenimiento de los vehículos y sobre todo el estado de las vías donde disputaban el paso peatones, bueyes, mulas, perros y carros, fueron causa de innumerables accidentes fatales que motivaron a las autoridades caldenses a poner en cintura a los choferes.

La Ordenanza No. 35 del 29 de abril de 1929, creó inspecciones de tránsito en las principales poblaciones de Caldas y fijó los siguientes requisitos:

- *Para obtener la licencia de conducción se exigió más de 18 años de edad, no tener defectos físicos, estatura mayor de 1,6 metros y conocer la nomenclatura de la ciudad.*
- *En la zona urbana la velocidad máxima era de 15 km/ hora y en carreteras y caminos no más de 30 km/ hora. En carreteras accidentadas como la de Armenia a Ibagué la velocidad no podía pasar de 24 km/ hora.*
- *Se prohibió a los conductores usar ruana y sombreros de paja.*
- *Cuando se lleva el Viático en las vías públicas, ningún vehículo podía tomarle la delantera. Debía esperar que pasara o desviarse.*
- *Todo conductor de vehículo público debía usar reloj, cuya hora se sincronizaba con el tiempo oficial.*
- *Cuando dos vehículos transitaran en la noche en sentido contrario, el conductor que bajara tenía que parar el carro a una distancia prudencial, estacionarse a la derecha y apagar las luces mientras el otro pasara.*

PRIMEROS VIAJES POR NUESTRAS CARRETERAS

El empresario Francisco Jaramillo Ochoa abrió grandes haciendas en el Valle del Risaralda, promovió la fundación de un puerto en la Virginia, impulsó y administró el ferrocarril de Caldas y fue contratista de la carretera al norte.

Después de una larga estadía en los Estados Unidos, Don Francisco Jaramillo regresó al país en 1929 y encontró cambios muy favorables en suelo caldense:

"Como suprema sorpresa hice el viaje de un solo tirón desde el Dagua hasta mi hacienda "Portobelo" a todo lo largo del valle del Cauca, llegando a Cartago y siguiendo después por la bella carretera de La Virginia, que yo no conocía, para atravesar, por último, el admirable puente sobre el río Cauca, hasta dejar el auto en las propias puertas de mi casa.

Estas maravillas no las puede apreciar sino quien, como yo, conoció no hace mucho, el feo puerto de Buenaventura, el terrible camino del Boquerón, los largos y pesados caminos a lo largo del valle del Cauca, los aguadales como el Guachal, los terribles barrizales que se encontraban en los caminos, y sobre todo las posadas con los grandes regimientos de chinches y de mosquitos, y la trocha para llegar a La Virginia, en donde a la hora menos pensada el viajero se veía atacado por el tigre. "¹⁴

DE MANIZALES AL RIO MAGDALENA

Para la reconstrucción de Manizales asolado por los incendios se necesitaron miles de toneladas de cemento, acero, materiales de construcción que se amontonaron en las

¹⁴ La Patria, agosto 5 de 1929

bodegas del Cable de Mariquita y del ferrocarril de La Dorada. Para atender esas necesidades y la demanda de transporte cafetero en 1927 se propone un cable aéreo entre Manizales y La Dorada y un ferrocarril con destino al río Magdalena. La Asamblea de Caldas, mediante la Ordenanza No. 7 de ese año, dispuso la construcción simultánea del cable entre Manizales y La Dorada, de una carretera entre Manizales y ese puerto y de un camino de herradura hacia La Dorada por la vía de San Pablo, y destina algunos recursos para iniciar las obras.

Los ingleses proponen una rebaja de fletes con la condición de que no se construya el nuevo cable y los miembros de la Cámara de Comercio de Manizales piden que se reparen los caminos y se restablezca plenamente la circulación de mulas y de bueyes. El ingeniero Bernardo Arango se opone a la carretera, por el mantenimiento costoso y el alto valor del transporte, y propone un tranvía eléctrico alimentado por hidroeléctricas movidas por los ríos Guacaica, Guarumo y La Miel.

El español José Hortal Rodamilans, radicado en Manizales e interesado en el progreso de la ciudad como el más raizal de los vecinos, escribió en 1929: "*Tampoco aquí ha existido plan alguno para la ordenación ni para la construcción de carreteras, ni existe estudio alguno sobre necesidades viales de las distintas comarcas departamentales. Y para colmo de desdicha, son precisamente las necesidades de la capital las menos estudiadas y las menos comprendidas... Nuestra carretera magna, la que llamamos la troncal de Occidente, parece ideada para que la comunicación de Medellín con Cali se establezca por los lugares más alejados posibles de Manizales*" y agregó, refiriéndose al ferrocarril que llevaba a Buenaventura: "*Nos encontramos después de haber gastado millonadas de pesos en el tren, con que Manizales es la ciudad más distante del mar por ese largo y costoso camino de hierro y siendo la más lejana es la que más altos costos tiene que pagar por las mercaderías que importa*" Hortal trabajó con tenacidad por la carretera al Magdalena, proyecto que empezó a ser realidad en la gobernación del Doctor Jorge Gartner.¹⁵

Descartado el cable y el ferrocarril, los departamentos de Caldas y el Tolima unen esfuerzos para abrir la carretera al Magdalena. Los trabajos avanzan rápidamente en la zona plana. En junio de 1929 se dio al servicio un tramo de 19 kilómetros entre Honda y Mariquita y otro de 17 km entre Mariquita y Fresno, poco después se empezó la trocha de 10 kilómetros desde El Fresno hacia los límites con Caldas.

En abril de 1930 operaba el Cable aéreo de Mariquita que se enlazaba con el ferrocarril de la Dorada y el camino que salía de la Estación San Felipe, estaba en servicio el camino de herradura que pasaba por Santa Ana, Villahermosa y La Soledad y terminaba en Manizales y se construían el carretable de Cambao al Pajoso y la carretera de Honda al Fresno.

Mientras los trabajos avanzaban por los llanos del Tolima, en Manizales se discutía la ruta al Magdalena, aún no se había decidido si se descolgaba por la cabecera del río Perrillo, torcía por El Líbano o bajaba por Delgaditas. La indecisión retrasó la obra a tal punto, que el 31 de enero de 1930, apenas iba por el Alto de Letras, y en marzo los ingenieros Jorge Mazabel y Vásquez Carrizosa solamente había avanzado hasta el Cerro de Machín, donde 150 obreros trabajaban con desgano, pues desde tres meses atrás no les habían pagado.

¹⁵ Henao A David, p. 31

El tramo entre Manizales y el Fresno se dio al servicio el doce de octubre de 1938. El periódico "La Patria" de Manizales registra el importante acontecimiento:

"Ayer oímos el grito del chofer de un automóvil de servicio público, ofreciendo un puesto de salida al Fresno. Ha quedado, pues, establecida la línea regular de vehículos de rueda por la carretera al Magdalena hasta la próspera ciudad fronteriza del Tolima. La carretera al gran río, nos pareció una bella utopía cuando pregonaban su factibilidad José Hortal y Eduardo Posada Arango, Jorge E. Hoyos, Antonio J. Londoño, Julio Cuervo y Luciano Durán.. Hoy diez años más tarde podemos ir al Fresno en automóvil. ¡Al Fresno! ¡Al Fresno!- Fue el grito alborozado que oímos el 11 de octubre y que nos llenó de júbilo y de optimismo el espíritu."

En noviembre de 1941 el presidente Eduardo Santos viajó entre Bogotá y Manizales por la carretera al Magdalena. El mandatario cruzó el río por Cambao y se aventuró por la estrecha carretera en compañía de su esposa Lorencita y una numerosa comitiva. La caravana salió de Armero el 24 de ese mes al filo del medio día. En medio del polvo cincuenta vehículos llegaron al Fresno a las tres de la tarde entre banderas y aplausos, cruzaron los profundos precipicios y llegaron a Manizales a las siete de la noche en medio de un torrencial aguacero.

La carretera al Magdalena, estrecha y peligrosa y de baja velocidad por sus innumerables curvas, es una vía vital para Manizales, cuya industria creciente atiende el mercado de Bogotá y exporta gran parte de su producción a Venezuela. La rectificación de la carretera hasta Mariquita es una prioridad caldense, al igual que el túnel de Cocoló, en tierras cundinamarquesas, cuya ejecución recortará la distancia entre la capital de Caldas y la capital de la República.

CARRETERAS NACIONALES DE CALDAS EN EL AÑO 1943

- 1- Mariquita- Manizales- Cauya (Anserma)- 188 kilómetros
- 2- Manizales- San Lorenzo (Salamina)- Aguadas 128 kilómetros
- 3- Manizales- Pereira- Cartago- 84 kms
- 4- Cerritos (Pereira)- Anserma- Río Arquía- 130 kms
- 5- Armenia - Pereira- 50 kms
- 6- Gallinazo (Mzales)- Termales (Villamaría) -16 kms
- 7- Río Apía- Pueblo Rico- 32 kms
- 8- La Virginia- Río Apía - 28 kms.

LA CARRETERA DEL NORTE

José Gers en uno de sus reportajes para el periódico "La Patria" complementa la visión de Bickell, cuando a fines de 1937 narra las peripecias de un viaje por el norte caldense:

"... De Manizales se sale por la carretera que hoy llega hasta Neira, Son 19 Kms; estrechísima, por terrenos deleznable, que muy poco tienen de pintorescos. Continuando el viaje hacia el norte, se sale de Neira hacia Aranzazu por el cable aéreo del norte, uno de los tormentos que olvidó incluir Dante en su infierno. La vagoneta se desliza con una lentitud desesperante, sobre hondonadas y cerros. Fantásticos precipicios se ofrecen a la vista del atónito viajero. Cuando el ánimo se ha

serenado un poco, el menos curioso puede observar la hoya del río Tapias cuajada de cafetales y cultivos. Más allá serpentea el "Tareas" cantarino y romántico. El camino, la antigua vía, desde donde muchos arrieros maldijeron las recuas, trepa por la montaña hondeando en las sierras como una inverosímil serpentina que reverbera al sol. La vagoneta como un nido macabro, sigue deslizándose sobre estas encrucijadas y brechas con una majestad rimbombante. Después de unos noventa minutos de vuelo se llega a Aranzazu, anhelantes de pisar tierra, enteramente desfallecidos de pavor. Después de tomar corto descanso en Aranzazu tomamos un carro que nos conduce a Salamina. El viaje entre estas dos ciudades se hace por una carretera encajonadas entre montañas y picos deleznales. La carretera se va desenvolviendo unas veces entre peñas, ya bordeando viviendas encantadoras, burlando precipicios y por encima de los ríos, cintas de plata bullidoras y sonantes. Cincuenta minutos, más o menos, se gastan en este trayecto. Estas provincias del norte están unidas a trechos, es decir, se encuentran completamente desvinculadas de las capitales, únicas que les pueden dar una vida mejor."¹⁶

La carretera del norte se construyó por tramos sin salidas hacia Manizales o a Medellín, que era adonde iba el café que se producía en la región. El sector entre Manizales y Neira se terminó en 1930 y nueve años más tarde el presidente Santos inauguró el trecho entre Neira y Aranzazu, al cual se conectó Filadelfia mediante convites a pica y pala.

Un grupo de osados ciudadanos recorrieron el camino de mulas entre Aranzazu y Salamina en automóvil. Fue una odisea por canalones y tremedales, evitando las patadas de las bestias y los mordiscos de los perros asustados. Con la hazaña se consiguió que la Asamblea autorizara a la Junta del Cable del Norte, la construcción del tramo de carretera entre las dos poblaciones, que se estrenó en 1934 con fiestas y discursos. A fines de 1941 la carretera llegó a Pácora y en mayo del año siguiente tocó las calles de Aguadas y siguió hacia Arma y La Pintada en agosto de 1945

LA ESTRATEGIA ANTIOQUEÑA

Con perfil bajo y sin espavientos, los antioqueños aprovecharon el café de Aguadas y de Pácora y de paso dieron carga a sus ferrocarriles, mediante un tren, casi de juguete, que no figura en la historia y cuya operación reveló el ingeniero Roberto Duque C en noviembre 17 de 1932:

Sí, Antioquia le quitó el comercio del norte a Manizales, pero porque los antioqueños saben hacer bien las cosas. Para llevar a Medellín el café de la región de Aguadas, no tienen que pagar los exportadores los transportes hasta la capital de Antioquia, porque los antioqueños les llevarán sus productos hasta esa ciudad sin mayores gastos; de Aguadas llevan el café a lomo de mula hasta el Oro, en donde los recoge el ferrocarril industrial, un tren pequeño que parece un juego de niños y que marcha por una carrilera de 65 cms de ancho. Este tren lleva la carga hasta la desembocadura del río Arma en el Cauca, en donde lo embarcan en canosa hasta el punto donde lo coge el ferrocarril de Antioquia. Son 23 Km de Aguadas al Oro y trece de ferrocarril industrial; todo esto sin pago ni gastos de transporte, pero es porque ya para la exportación le recargan los fletes en el tren de Puerto Berrío."¹⁷

¹⁶ La Patria dic 13 de 1937

¹⁷ La Voz de Caldas- Nov 17 de 1932

En 1933 los ferrocarriles de Antioquia tendieron sus rieles hasta La Pintada. Fue un suceso memorable para los antioqueños y los aguadeños, a la inauguración asistió el gobernador Julián Uribe Gaviria y personalidades de Antioquia y de Aguadas, pero no asistió ningún representante del gobierno de Caldas.

LA CARRETERA TRONCAL DE OCCIDENTE

La Ordenanza No.1 del ocho de marzo de 1924 declaró de utilidad pública la carretera que partiendo de Riosucio, pasaba por Anserma y luego de atravesar el valle de Risaralda y el caserío de La Virginia comunicaba la región con el ferrocarril de Caldas en la estación Villegas.

La obra que empezó con buenos augurios empieza a complicarse en enero de 1927, cuando dos grupos de trabajadores, cada uno con su capitán al frente, viajaron a Pereira a pedir aumento de salario y amenazaron con una huelga. Los agentes de la gobernación pagaron los jornales pendientes y luego despidieron a los revoltosos, los trabajos no pararon del todo, pero marcharon a paso de tortuga con la poca gente que no había participado en el movimiento.

Los riosuceños protestaron ante la lentitud de la obra y fundaron el periódico "La Razón" con el objetivo exclusivo de apoyar la carretera y agitar los intereses de Occidente. En julio de 1930 una delegación presidida por el Doctor Fabio Gartner viajó a Manizales y en forma descortés arremetió contra la capital y su clase dirigente.

El 24 de julio de 1928 se inauguró el puente Bernardo Arango que unió la población de La Virginia con la orilla pereirana del río Cauca. A partir de ese entonces cambió el rumbo del Viejo Caldas, pues el occidente del departamento se acercó a Pereira y su comercio se alejó de Manizales. El puente Bernardo Arango prestó servicio hasta 1971, pero nuevas exigencias lo volvieron obsoleto y se reemplazó por el puente "Francisco Jaramillo Ochoa" situado a un kilómetro escaso del primero. La antigua estructura continuó como paso peatonal entre La Virginia y el corregimiento pereirano de Caimalito.

EL INGENIERO DE LOS PUENTES

Con planos diseñados por el ingeniero Bernardo Arango, su colega Gonzalo Echeverri construyó la estructura del puente de La Virginia, o puente Bernardo Arango. Esa distinción no fue gratuita pues Arango, había levantado alrededor del 90 por ciento de los puentes de Caldas, incluyendo los más costosos y de mayor capacidad.

Entre los puentes levantados por el ingeniero Bernardo Arango se cuentan los siguientes:

- Puente Cascarero sobre el río Guacaica
- Puente La Unión, sobre el Pozo
- Puente Chamberí, sobre el Chamberí
- Puente Aguila, sobre la quebrada Aguila

- Puente de Honda, sobre la quebrada La Honda
- Puente Cambía
- Puente Carminales
- Puente Chinchiná
- Puente Campoalegre
- Puente sobre la quebrada La Estrella
- Puente San Francisco
- Puente Guarinó
- Puente Riohondo
- Puente Rioverde
- Puente Espejo
- Puente Mosquera , sobre el Otún
- Puente Zea, sobre el Otún
- Puente Mocatán, sobre el Risaralda
- Puente San Eugenio
- Puente Verdún, sobre la quebrada Manizales
- Puente Irra, sobre el Cauca
- Puente Arauca, sobre el Cauca

La suspensión del Cable al Pacífico, los proyectos de una línea férrea entre Manizales y El Pintado y la demora en la culminación de la troncal de Occidente enconaron los ánimos de los municipios del occidente del departamento. En abril de 1932 los manizaleños responden los insultos de los diputados de provincia y la Asamblea sesiona e Pereira, donde se apoyan los reclamos de Riosucio y le aprueban otra carretera que comunicaría esa población con el municipio del Jardín. Como sucedió con tantas otros proyectos, pasó en Ordenanza pero no se le asignaron recursos.

Por fin el 21 de julio de 1933 se inaugura la carretera entre La Virginia y Riosucio, tras una lucha erizada, llena de ataques, orquestados por Ernesto Arango Zea, que ataca a Manizales y promueve la separación de Occidente y su anexión al Valle.

La campaña contra la capital fue injusta. La troncal de Occidente empezó gracias a al gobernador Daniel Gutiérrez Arango que la llevó hasta Anserma y al gobernador Latorre que avanzó hasta el caserío de San Clemente. El riosuceño Jorge Gartner construyó el tramo hasta su pueblo y lo inauguró con solemnidad y la presencia de los mandatarios de Caldas, Valle y Antioquia el 22 de julio de 1933.

Faltaba todavía un gran tramo entre Riosucio y La Pintada. En julio de 1935 el doctor Jorge Gartner adelantó la vía hasta Caramanta mientras los antioqueños abrían la carretera entre Santa Bárbara y La Pintada

La penuria fiscal fue crítica en esa época, la administración departamental y las municipalidades se endeudaron a tal extremo, que en 1932 el gobernador Jorge Gartner debió destinar el 47% de las rentas de Caldas al servicio de la deuda. Ante tal situación se suspendieron las obras secundarias para asignar presupuesto solamente a las carreteras Salamina-Aranzazu, Manzanares-Perico y Anserma-Riosucio.

El primero de agosto de 1932 una comisión compuesta por Emilio Latorre, Néstor Echeverri y Manuel Mejía Robledo optó por una carretera hasta Cauya, en Anserma, en vez de continuar el cable que salía de Manizales hacia el río Cauca. Adujeron que

el cable hasta Anserma era inútil, pues se había descartado el proyecto del cable al Pacífico.

El 12 de mayo de 1938 la carretera a Cauya cruzó el puente del corregimiento de Arauca y el 29 de abril de 1939 llegó a las calles de la localidad de Risaralda y meses después empató con Anserma. Poco a poco las poblaciones a lado y lado del río Risaralda se unieron a la troncal de Occidente. El 26 de enero de 1937 el gobernador Arcesio Londoño inauguró un sector de 26 kms de la carretera Apía-Pueblo Rico- Tadó-Istmina y en octubre del mismo año empató el sector caldense con el antioqueño en el punto de Hojas Anchas en Caramanta..

Grandes derrumbes obstaculizaron la comunicación entre Pereira y Medellín, principalmente en los sitios de Barroblanco, entre Anserma y Riosucio, y en la larga y curvada cuesta de Supía a Caramanta. El mantenimiento se realizaba a pico y pala; el Ministerio de Obras no tenía maquinaria disponible y eran los choferes y los pasajeros quienes generalmente despejaban la vía, taponaba continuamente en épocas lluviosas.

En mayo de 1961 se empezó una desviación por la margen izquierda del río Cauca que acortó en treinta kilómetros el trayecto entre Medellín y Supía. Dos años más tarde la peligrosa carretera que pasa por Caramanta y Valparaíso fue un recuerdo del pasado y la aventura empezó en el nuevo tramo infestado de bandidos.

LA TRAGEDIA DE CHIRAPOTÓ

En la mañana del 12 de diciembre de 1970 una larga fila de vehículos esperaban paso en ambos sentidos de la vía, mientras un tractor despejaba un mediano derrumbe, que en la noche anterior había taponado la carretera en el sitio de Chirapotó, ubicado entre Supía y La Pintada. Ya no llovía, pero los barrancos estaban saturados tras un fuerte aguacero que cayó durante toda la noche.

Centenares de camiones, buses y automóviles cubrían un trayecto de más de un kilómetro. Algunos pasajeros permanecían dentro de los vehículos y otros esperaban con resignación, viendo correr el río Cauca que pasaba crecido y bramando entre las rocas, o tomaban algún tinto en los negocios a orillas de la carretera.

A las ocho y media de la mañana, José Joaquín Vallejo bajó de su camión Dodge de cinco toneladas, le pasó la mano al capó, como acariciándole, y se acercó a una arboleda para "cambiarle agua al canario". Segundos después un ruido sordo, enorme y terrorífico le cortó el chorro. Un enorme alud se desprendió de lo alto de la montaña y taponó el curso del río Cauca.

"Bufó más que mil leones puestos a bufar juntos"- dijo horas después José Joaquín en el camastro del hospital de Supía- las inmensas olas que se levantaron del río cuando cayó el derrumbe se elevaron como quince metros. Yo logré aferrarme a unas ramas y desde allí pude ver cómo los carros se revolcaban y revolcaban en medio del agua. Parecían muñequitos arrastrados por la corriente. Yo solo pensé en la muerte."

"Todo sucedió en cosa de tres minutos, eso pasó muy rápido, nadie tuvo tiempo de hacer nada. Yo oía el golpe de las gentes contra las rocas. Que horror!- que horror!. Todo era agua, agua, agua".

José Joaquín Vallejo fue uno de los treinta y nueve heridos que pese a los golpes y laceraciones escaparon con vida en la mayor tragedia en las carreteras caldenses.

"Cuando terminó esa barahúnda- continúa diciendo Vallejo- cuando pasó todo ese horror me quise tirar al río. Yo estaba desesperado. Yo no quería vivir. Yo pensaba en mi familia y en la plata que debo. Se me había perdido mi camioncito nuevo, apenas con dos letras pagadas"

"Después de ese derrumbe llegó otro y arrastró la gente que estaba en el tintiadero. Fueron muchos los muertos pues había buses repletos y camiones con choferes y carros particulares

"A donde irán las latas de mi camioncito- agregó José Joaquín, agarrándose la cabeza con las dos manos- Todo me duele Dios mío. Me imagino que las latas irán llegando a Caucasia con toda la gente que se llevó el río"¹⁸.

El alud del Chirapotó tapó más de 500 metros de carretera, atrapó 50 carros y tres buses que venían de Antioquia y formó una represa de cinco kilómetros de longitud y una altura de diez metros. Por fortuna la gran masa de agua abrió un boquete que permitió el desagüe lento, pues de haberse reventado la presa habría arrasado la población de La Pintada, situada kilómetros río abajo.

Nunca se supo cuantas personas murieron en Chirapotó. Quizás doscientas, tal vez trescientas. Además de los destrozos en la carretera, el deslizamiento de Chirapotó sepultó un tren de carga con su maquinero y ayudante y destruyó diez kilómetros de línea férrea. Este fue el "requiem" del ferrocarril que iba de La Pintada hasta Cartago. Hubo que esperar hasta 2007 para que el pito de una locomotora empezara a irse por las carrileras de Tapias y de Arauca.

Después del desvío por la orilla del Cauca el gobierno nacional asignó presupuesto para continuar el trazado desde el río Supía hasta el corregimiento de Irra y acortar distancias entre Medellín y Cali. En julio de 1964 se reemplazó el viejo puente en Irra y a mediados de los ochentas se dio al servicio el tramo que empató con Chinchiná y con Manizales en el sitio de la Manuela.

LAS CARRETERAS DEL QUINDÍO

En 1927 el Quindío se unió al Valle mediante el ferrocarril del Pacífico lo que desligó, aún más esa comarca de Manizales y del resto de Caldas. Cuando se abrió la carretera Bogotá- Cali, la ciudad de Armenia se convirtió en el eslabón entre el occidente y el oriente y en el puerto de embarque de los productos del Tolima y Cundinamarca que se despachaban en tren rumbo a Buenaventura.

El tramo entre Armenia y Pereira, fue vital para los intereses de pereiranos. Infortunadamente el proyecto encontró suelos difíciles, antiguos tragadales y pantanos, que hoy se abrían y mañana colapsaban al paso de los vehículos. Después de ingentes esfuerzos, el gobernador Daniel Gutiérrez y Arango entregó la carretera el 4 de agosto de 1930 y aunque estrecha y destapada los pereiranos y armenios la recibieron alborozados. El tres de agosto una gran caravana presidida por el gobernador estrenó el ramal de Filandia. La comunidad se volcó a las calles con banderas y flores: era el descubrimiento de Caldas, un departamento sin presencia en el Quindío, que hasta entonces solo había figurado en los documentos oficiales, en los recaudos de impuestos y en la persecución de los cultivadores de tabaco.

¹⁸ Con base al testimonio del chofer José Joaquín Vallejo, en la edición del 13 de diciembre de 1970

El mantenimiento de la carretera entre Armenia y Pereira fue costoso y complicado. Afortunadamente estaba el ferrocarril entre Nacederos y Armenia que atendió el flujo de carga y pasajeros durante los continuos cierres del carreteable. El gobernador Roberto Marulanda, oriundo de Pereira e interesado como sus paisanos en el flujo vehicular con el Quindío, incluyó su pavimentación en el presupuesto de 1941; pero fue inútil, la maquinaria se hundió en varios sectores y por cada kilómetro afirmado se resquebrajaba otro kilómetro terminado. Veinte años después los caldenses continuaban clamando por la ampliación, rectificación y pavimentación de la carretera, lo que se logró al fin en el gobierno del presidente Carlos Lleras Restrepo.

Para acortar camino con Buenaventura se abrió una carretera entre Armenia y Zarzal que en 1964 llegó al sitio del Alambrado y cruzó un puente metálico sobre el río La Vieja. Posteriormente se unió Calarcá con La Paila, en desarrollo del llamado "Corredor Bogotá – Buenaventura", con una longitud de 512 Kilómetros.

En el trayecto entre las poblaciones de Calarcá y Cajamarca se pasa por el Alto de la Línea, una empinada cuesta de 45 km de recorrido, donde braman, se recalientan y se desgastan las tractomulas y los pesados camiones que llevan y traen la carga desde el Pacífico. Es sin duda uno de los tramos más difíciles y peligrosos de la red vial colombiana y que encarece el transporte de las mercancías de importación y exportación por Buenaventura. En vista de ello ha existido interés general para atenuar esa subida y se ha propuesto como solución un extenso túnel que atraviesa la cordillera.

TÚNEL DE LA LÍNEA

El trayecto entre Calarcá, en el Quindío, y Cajamarca, en el Tolima, es el recorrido más difícil y costoso del sistema vial colombiano. Para disminuir gastos de gasolina y tiempo, desgaste de maquinaria y disminuir el elevado número de accidentes, el gobierno nacional proyectó el túnel de la línea, mediante contrato con una compañía extranjera.

El ascenso empieza en Calarcá a 1536 metros sobre el nivel del mar, culmina en el sitio de La Línea a 3.300 metros de altura sobre el nivel del mar y se empieza el descenso hasta Ibagué que está ubicada a 2504 metros de altura.

Para atenuar el empinado trayecto se está construyendo un túnel que empieza a los 2422,5 metros en el llamado Portal de Galicia, a once kilómetros de Calarcá, y termina en el Portal de Bermellón a 37,8 km de Ibagué. Se ahorran 840 metros de altura y 10 kms de recorrido, con la consiguiente reducción de costos de operación, tiempos de viaje y disminución de la enorme tasa de accidentalidad, que en este tramo es cuatro veces el promedio nacional.

LA CARRETERA AL OCÉANO PACÍFICO

En los tiempos precolombinos las comunidades de la región salieron al mar por el cañón del San Juan y en los siglos coloniales, españoles y criollos utilizaron el camino que partía de Arrayanal, traspasaba la cordillera por un lado del Tatamá y caía al caserío de Andágueda en el Chocó, para buscar los ríos Atrato y San Juan.

En la Historia Documental del Chocó¹⁹ se señala otra ruta al océano, con salidas por los ríos Atrato y San Juan :

"El comercio exterior se hace por el arrastradero de San Pablo que dista tres días de navegación de Quibdó por el cual se pasa al río San Juan, que desagua en el mar del Sur, después de atravesar la provincia de Nóvita; en efecto , este arrastradero es el paraje del trópico más común para los tratantes que se internan en el Citará con efectos comestibles, ropas de Castilla y de la provincia de Quito de donde traen lencerías y balletas con otros géneros que vienen por el mar de Guayaquil al puerto de Chirambirá en la boca del río San Juan, en cuyo viaje echan quince días, y si es desde Callao, de Lima, veinte. En el río Andágueda hay también puerto que dista de Quibdó tres días para los que se internan al comercio de la sabana o llanos por Tatamá, gobierno de Chocó y de San Juan del Chamí, donde se embarcan en canoas para Lloró"

Viejas crónicas hablan de una ruta fluvial por el canal de Raspadura, construido por los españoles en el siglo diecisiete y que unió al Atrato con el San Juan en el istmo de San Pablo. Esa vía casi desconocida fue muy poco utilizada, pues el rey prohibió la navegación por el Atrato para evitar el contrabando de los holandeses y la burla de los quintos reales, pues los mineros de Supía y las ansermas sacaban el oro por esa ruta con la ayuda de los cargueros indígenas de San Juan de Tatamá.

En 1880 se habló de una vía terrestre que uniera los países americanos y se propuso un ferrocarril. Los antioqueños estudiaron la posibilidad de llegar en tren al Pacífico y encomendaron la labor al ingeniero Roberto White, que aunque no vio posibilidades de una carrilera, adelantó importantes observaciones en los límites entre Antioquia y el Chocó, que complementó el ingeniero Jorge Brisson en su excursión por el Chamí.

Recién creado Caldas, el Doctor Carlos Gartner propuso una salida al Pacífico por la población de Apía. El general Rafael Uribe Uribe se enteró del proyecto y el 5 de mayo de 1907 envió una carta desde Río de Janeiro a la revista "Albores" de Manizales, respaldando al Doctor Gartner y agregando que ese camino haría de Manizales una de las primeras plazas mercantiles de Colombia..²⁰ Años más tarde el sacerdote Nazario Restrepo fundó la población de Viterbo sobre el camino de Apía y entre las motivaciones que adujo para establecer la nueva población, figura la necesidad de un punto de aprovisionamiento en la ruta hacia el Pacífico.

Al igual que Antioquia, el departamento de Caldas ha buscado una salida al mar. Incluso adelantó el proyecto de un cable para comunicar a Manizales con la costa chocona que llevó unos kilómetros delante de la ciudad, pero se desechó la idea, por los altos costos, por la carretera hasta Anserma y por las enormes dificultades técnicas que debían allanarse en la anegadiza y lluviosa costa del Pacífico.

Ante la suspensión del cable y las presiones de los municipios que beneficiaba a su paso, la nación aprobó por ley 19 de 1933, una carretera entre Pueblo Rico y Nuquí. Como sucedió con tantos proyectos, la citada vía se quedó en intenciones hasta que el ingeniero Gustavo Robledo Isaza revivió el proyecto e interesó a la Sociedad de Mejoras Públicas de Manizales.

¹⁹ Ortega Ricaurte Enrique, p. 224

²⁰ Acta de intención - Creación de la Sociedad Promotora Arquímedes- 18 de noviembre de 2005

-Cómo se le ocurrió la carretera al océano Pacífico?- preguntó el periodista Carlos Augusto Jaramillo al ingeniero Gustavo Robledo-²¹

"La carretera al Pacífico se me ocurrió en un avión. Creo que eso fue en febrero de 1950. Llovió todo el día, íbamos para Panamá y llegamos hasta Cali para tomar el avión: un DC-3 de 28 pasajeros. Cuando pasábamos encima de la selva vi el Océano Pacífico a la izquierda y el nevado a la derecha. Entonces supe que se podían juntar con una carretera

Claro que ese ha sido uno de los proyectos más difíciles de llevar a cabo. Los ecologistas se han opuesto mucho por el asunto de la selva. La verdad es que uno podría decir que hay otros intereses de por medio, tal vez el narcotráfico, de que no se haga esa carretera. En esa zona hay muchos cultivos ilegales."

La Sociedad de Mejoras Públicas, con el padre Adolfo Hoyos Ocampo y el ingeniero Robledo Isaza al frente de la campaña, tomó la bandera de la carretera al mar, cuyo primer trecho casi llegaba al corregimiento de Santa Cecilia, en límites con el Chocó.

El 16 de noviembre de 1956 una comisión de la S. M. P de Manizales, presidida por el padre Adolfo Hoyos y los doctores Pedro Nel Salazar y Jorge Becerra viajó a Santa Cecilia, en Pueblo Rico. Salió de Manizales a las cuatro y media de la mañana en medio de un aguacero y llegó adonde se abría la banca de ocho metros de ancho a punta de dinamita.

El Congreso Panamericano de Carreteras, reunido en 1957 en Panamá, estudió la posibilidad de enlazar los países mediante una gran carretera y en el Octavo Congreso del año 1959, con sede Bogotá, se dio el espaldarazo a la ruta por Apía, cuando los ingenieros viendo los insalvables pantanos del Atrato, acogió la llamada ruta sur, propuesta por los ingenieros caldenses, cambiando tan sólo el sitio de Aspavé, en la frontera panameña, por el punto llamado Palo de Letras en la misma frontera.

El Congreso de la República protocolizó la propuesta del Octavo Congreso Panamericano de Carreteras con la ley 121 de 1959, cuyo artículo primero dice lo siguiente:

"La carretera Palo de Letras-cabeceras del Mercua-bahía Solano- istmo de San Pablo-Asia- Manizales- Bogotá, será considerada como el sector de la carretera Panamericana entre la frontera de Panamá y la capital de Colombia."

Para no desairar a los antioqueños que propusieron la llamada ruta norte, de "Palo de Letras" al sitio de Guapá para conectarse con la "Transversal del Caribe", por Necoclí y Montería, el gobierno nacional dispuso que una vez se acometieran los trabajos en una u otra ruta, se dispondrían recursos iguales para los dos proyectos.

La carretera Panamericana interesó más a los Estados Unidos que a los gobiernos de Panamá y Colombia. La nación asignó algunos recursos y contrató varios ingenieros ingleses que recorrieron la selva y cruzaron el temido "Tapón del Darién" en dos camperos Land Rover que empujaron por ciénagas y caños o les hicieron rodar sobre troncos a través de la manigua.

²¹ Jaramillo ,(2007), p.74

Los estudios de la carretera se adelantaron dentro de un hermetismo rayano en secreto militar, pero no por la ruta sur propuesta por los ingenieros caldenses, sino por la ruta norte, y no debido al interés de los Estados Unidos, sino por la presión de los funcionarios nacionales acreditados ante Washington, que, "coincidentalmente", eran oriundos de Antioquia."²²

La Sociedad Caldense de Ingenieros defendió la ruta sur a capa y espada, recordó al Congreso que el trayecto se había aprobado previo acuerdo entre las partes y que su objeto era el desarrollo armónico de los países del continente y particularmente el desenvolvimiento del Mercado Común Latinoamericano en el litoral del Pacífico.

En un comunicado firme, pero respetuoso, la Sociedad Caldense de Ingenieros rechazó el cambio de la ruta definida por la ley, sin oponerse al derecho de los antioqueños a solicitar partidas adicionales para la Transversal del Caribe. Recalcó que el cambio de la Panamericana hacia la zona antioqueña de Guapá, acabará por sumir en la miseria a la zona más deprimida del país.

Como un medio de presión la Sociedad de Mejoras Públicas de Manizales y el gobierno de la ciudad iniciaron simbólicamente la construcción de la Panamericana en las goteras de la capital caldense. El 21 de marzo de 1961, el ingeniero Pedro Uribe Vallejo, Secretario de Obras Públicas de Manizales, hizo el primer movimiento de tierra en la Estación Uribe, con la bendición del padre Adolfo Hoyos, los aplausos del alcalde Ramón Londoño y la presencia de los miembros de la Sociedad de Mejoras Públicas y ciudadanos de todos los estratos sociales.

En septiembre de 1963 la carretera alcanzó el sitio de Itaurí a 197 kilómetros de Manizales. Hasta allí, en medio de la montaña cerrada, llegó una comisión de la Sociedad de Mejoras Públicas de Manizales, con funcionarios de Caldas e ingenieros del Ministerio de Obras. Veinticinco excursionistas salieron de la capital de Caldas a las cinco de la mañana del domingo 21 de septiembre y llegaron a Itaurí a las diez del día. Una llovizna menuda los acompañó hasta una escuelita donde se reunieron colonos y viajeros. En un altar improvisado el padre Adolfo Hoyos celebró misa, acompañada de un coro improvisado de campesinos, excursionistas, ingenieros y contratistas, cuyas voces de esperanza y fe resonaron entre el follaje espeso de la selva.

El gobernador Gustavo Sierra Ochoa fue un gran impulsor de nuestra vía al mar, al igual que el presidente Belisario Betancur, quien en 1986 inauguró el tramo hasta Tadó²³ y asignó recursos para llevar la carretera hasta el punto de "Las Ánimas".

Lo que empezó como una aspiración exclusivamente manizaleña, se convirtió en un clamor regional. Bastó que Pereira se separara de Caldas para que se interesara en el proyecto y se convirtiera en un doliente. En octubre de 1963 el alcalde de Pereira, Emilio Vallejo R, solicitó al Congreso la agilización de los trabajos en la vía al mar, que en su concepto constituía una solución a los problemas del minifundio y respondía al viejo anhelo de llegar al Pacífico por tierra chocona y cuando Dosquebradas pasó de simple corregimiento a ser la cuarta ciudad del Eje cafetero, su dirigencia se sumó al viejo anhelo de llegar al Pacífico.

²² Robledo Isaza Gustavo, La Patria, p.3, enero 24 de 1971

²³ Cruz Santana Salvador, p.120

EL PUERTO DE TRIBUGÁ

El objetivo inmediato de la carretera al Pacífico es llegar hasta Nuquí y a la ensenada de Tribugá, donde se proyecta un puerto para buques de más de 125.000 toneladas, o sea cuatro veces la capacidad de los buques que anclan en Buenaventura.

*"En Tribugá- dice el ingeniero Gonzalo Duque Escobar- no existen ríos grandes y deforestados aportando sedimentos, el canal de acceso es corto, de solo dos kilómetros, la bahía generosa y la costa amplia; todo parece darse para un puerto de verdaderas dimensiones que permita recoger contenedores del Atlántico, vía Panamá. Esta bahía está protegida y permite dragado para alcanzar los 25 metros sin encontrar roca. El dragado inicial es para una sola vez y el mantenimiento no será de alto costo por el entorno fluvial sin sedimentos."*²⁴.

La necesidad de otro puerto en el Pacífico se hace evidente cada vez que hay problemas con Buenaventura, ya sea por la carretera de acceso, por sus problemas sociales o por la saturación de las instalaciones. El bloqueo reciente a causa de un derrumbe, semiparalizó al país durante una semana. Ese percance significó miles de millones de pesos de pérdidas y el cierre del 53,3 % de las exportaciones colombianas. En esa ocasión dijo el presidente Uribe Vélez:

"Hhay que repetir: tenemos que hacer la salida por Risaralda al mar Pacífico, crear las condiciones para que los concesionarios aparezcan y hagan el puerto de Tribugá..."

Para atenuar la oposición vallecaucana a un nuevo puerto que sea competencia para Buenaventura, Uribe explicó que Tribugá sería un puerto adjunto al de Buenaventura. Esto en cuanto a Tribugá, pero con respecto a la vía al mar por el Eje Cafetero, continúa el interés antioqueño de conectar a Guapá, esta vez no con Las Animas sino con Tribugá y con perfil bajo, como es el estilo de Medellín, ya han construido túneles que acercan la capital de la Montaña a Guapá y se está ampliando la vía hacia la bifurcación de la Troncal del Caribe.

CARRETERA RIOSUCIO- JARDÍN, UN ESFUERZO DESPERDICIAO

Tras graves enfrentamientos entre manizaleños y diputados de la provincia, la Asamblea sesionó durante algunos meses de 1928 en la ciudad de Pereira. En esas sesiones se aprobó la carretera de Riosucio al Jardín, enmarcada en el "Plan de Rehabilitación" y que ocupó numerosos campesinos desplazados por la violencia política.

Pronto se suspendieron los trabajos por falta de presupuesto. El Concejo de Riosucio en el siguiente mensaje expuso al gobierno central el grave problema social que creaba la suspensión de los trabajos en la carretera al Jardín:

"Riosucio 3 de marzo de 1963

Doctor

Carlo Obando Velasco

Minobras- Bogotá

²⁴ Duque, CTS Y ECONOMÍA, p.2 , febrero 12 de 2006

Carretera Riosucio Jardín no podría dársele carácter regional pues enlaza departamentos Antioquia y Caldas, constituye tramo importante vía nacional Manizales- Irra- Riosucio- Jardín- Andes con proyección penetración Chocó, buscando comunicar este último departamento con Caldas. Prensa habla diariamente construcción nuevas autopistas arreglos suntuarios con inversiones y centenares millones presados por organismos internacionales.... No resultaría justo suspensión obra mencionada, exige máximo un solo millón anual y resuelve no solo problemas vías sino también problema social surgido por violencia apenas extinguiéndose en provincia... Concejo lucha aplazamiento paro cívico, bloqueo carretera central hace intentado por ciudadanía, pues esta corporación tiene esperanza usted oirá nuestras razones. Servidores.

Concejo Municipal

Vidal Reyes - presidente"

Como las solicitudes del Concejo y de la comunidad no se atendieron, el dos de abril de 1963 los riosuceños realizaron un paro cívico y bloquearon la carretera que unía a Medellín con el centro y el sur del país. El gobierno escuchó, entonces, el clamor de la ciudadanía y el ocho de abril se comprometió a continuar la vía, lo que no se cumplió, pues un mes después se suspendieron nuevamente las labores, con 26 kilómetros construidos entre los 56 del tramo total. La presión de Riosucio continúa y en junio de 1965 se reanudan los trabajos, aunque en forma muy lenta, pues los giros oficiales fueron a cuentagotas.

Con la carretera al Jardín se quiso desembotellar una región rica en maderas, ganadería y productos de tierra fría e integrar al occidente de Caldas con el suroeste de Antioquia. Sin embargo, una vez lograda la comunicación, compañías madereras compraron vastas extensiones y las sembraron de pinos. La zona se despobló y bandas de antisociales controlaron desde entonces esa zona.

LA CARRETERA TRANSVERSAL DE CALDAS

Este extenso tramo arranca del punto de Perico sobre la vía Honda- La Dorada y remata en el sitio de La Felisa, cerca del antiguo fondeadero de "La Cana" en el río Cauca. Es una carretera de bajas especificaciones que une el Alto Occidente de Caldas con el oriente del departamento a través de La Merced, Salamina, San Félix y Marulanda.

Los salamineños aprovecharon la visita del presidente Lleras Restrepo en 1967 para plantearle la idea de una vía entre el punto de "La India" a orillas del río Chamberí y el paso de "La Cana" y conseguir recursos para terminar el trecho entre Marulanda y Manzanares.

Para reforzar su posición, una comisión salamineña, liderada por Alberto Duque Botero, interesó al gobernador de Antioquia para que reforzara la petición, ya que el proyecto beneficiaría también a los departamentos de Antioquia y del Tolima.

Con el apoyo del Doctor Otto Morales, que se sumó a la campaña, se construyó el puente de La Felisa y a principios de este siglo se amplió y se asfaltó gran parte del trayecto

La Transversal de Caldas empata con la carretera Honda- la Dorada que da salida al Magdalena Medio y a la autopista Medellín- Bogotá. La Transversal es una carretera para vehículos pequeños y medianos, de escaso tráfico que aglutina los municipios del norte, el occidente y el oriente de Caldas y que en un futuro podría convertirse en una ruta de ecoturismo.

HACIA LOS PARAJES MÁS REMOTOS DEL EJE

El progreso de las regiones del Eje Cafetero ha sido desigual, y pese a ser una de las zonas más desarrolladas de Colombia, tiene sectores sumamente deprimidos adonde no han llegado los beneficios de la época moderna. Tal es el caso del Chamí en el extremo occidental del departamento de Risaralda y el de los corregimientos de Arboleda, Florencia y San Diego en el nororiente caldense.

Mientras en las vecindades de las capitales departamentales se habla de aeropuertos internacionales y de carreteras de tráfico rápido, esas regiones sólo cuentan con trochas carreteables no muy diferentes a las abiertas a pico y pala setenta años atrás.

En 1937 el Ministerio de Obras Públicas inició la construcción de una carretera entre Sonsón y La Dorada siguiendo el trazo del camino de los españoles. En 1947, después de abrir unos sesenta kilómetros, se quiso desviar la ruta dejando aislada la población de Florencia. Ante tal decisión, Don Félix Manuel Pineda y el padre Ocampo viajaron a Bogotá y lograron que el presidente Mariano Ospina Pérez hiciera respetar los planos iniciales. Por falta de fondos se suspendieron los trabajos y Don Carlos Roldán, un proveedor y vecino de Florencia, pagó los salarios de más de 500 trabajadores hasta que el Ministerio de Obras Públicas aprobó las partidas para continuar los trabajos.²⁵

El cuatro de mayo de 1956, Don Miguel Zuluaga, buldocero de la empresa Viales, entró triunfalmente a la plaza de Florencia en un buldócer International TD-18 y el dieciséis de noviembre llegó de Nariño, Antioquia, el primer bus escalera que pisó tierra florentina.

La carretera siguió a Norcasia y La Dorada y se estableció el servicio regular entre el río Magdalena y el sureste de Antioquia. Al respecto, don Bernardo Rivera cuenta:

EL TRAMO DE LA MUERTE

"Por la abrupta carretera entre Sonsón y Dorada, pasando por Florencia, discurrió en 1957 la famosa "Vuelta a Colombia en bicicleta". La salida se dio en Sonsón a las seis de la mañana y debieron los ciclistas enfrentar varios derrumbes que sortearon con bicicleta en la mano, para alcanzar los cuatro premios de montaña de la etapa: páramo de Sonsón, Cristales, Alto del Caballo y Florencia. Poco después de las diez de la mañana hicieron paso por Florencia, para asombro de los florentinos que se congregaron desde tempranas horas para ver la hazaña de estos aguerridos escarabajos, Hernán Medina Calderón, Ramón Hoyos Vallejo, Honorio Rúa, Rubén Darío Gómez, Ernesto "Pajarito" Buitrago, entre otros.

Después de la una de la tarde llegó a La Dorada Hernán Medina Calderón, "El Príncipe Estudiante", quien se coronó como campeón de la etapa. Se cuenta que ese día, a las seis de la tarde, todavía estaban llegando ciclistas a La Dorada.²⁶"

A la zona selvática de departamento de Risaralda casi que no llegan los carros. El cuatro de diciembre de 1964 se terminó la estrecha trocha para camperos que por

²⁵ Rivera S. Bernardo, p.32

²⁶ Rivera S. Bernardo, p.36

tierra abrupta, desierta y umbrosa terminaba en la enmalezada plaza de San Antonio del Chamí. Fue un día inolvidable para los colonos y un portento para los indígenas emberas que vieron por primera vez en sus vidas un enorme bulldozer y una caravana de camperos y camionetas de doble tracción que se desparramaban como cucarrones bullosos por la minúscula aldea.

El Fondo Ganadero de Pereira organizó una feria, la primera que se celebraba en la región, y al lado de los soldados y funcionarios del departamento, los compradores de ganado de Cartago y de la Perla del Otún, entre trago y trago, observaban el ganado arisco que se arremolinaba contra los cercos de guadua. Una copa de champaña acompañó el memorable suceso; Don Manuel Uribe brindó por los presentes y por el progreso de la región y el párroco Vicente Olmos oró y bendijo la nueva vía.

Se auguró un futuro feliz con vías que abrirían vastos panoramas hacia el Pacífico. La carretera se alargó hasta Jamarraya, pero sólo para llevar conflictos y más sufrimientos a los indígenas que desde tiempos remotos eran dueños del territorio.

YIPES Y BUSES ESCALERAS

Los buses escaleras remplazaron las recuas de mulas y de bueyes. Los empresarios de Manizales y Pereira, ya no trajeron bestias del Cauca sino chasises de los Estados Unidos para montarles carrocerías que pulidos artesanos llenaban de colorines, Eran carros poderosos, de bancas desarmables que aún sirven para carga y pasajeros, con un capacete o segundo piso adonde se llega mediante una escalera instalada en la parte posterior del vehículo.

A menudo esos buses escaleras son obras de arte popular, con adornos de acero inoxidable que los asemejan a altares de Corpus Christi. Esos buses o "chivas" tenían nombres de acuerdo con el temperamento de su chofer y que se pintaba en el frente y en la parte posterior, al pie de la copia de un cuadro famoso o de la imagen de la Virgen del Carmen. Por las polvorosas vías se desplazaba raudo "El Aventurero", el "Sultán" el "Llanero Solitario", "Kafir el árabe" y "Mi Consentida" y bramaban en las cuestas "Cariño Verdadero", "Pa'que sufran" o el "Siete Machos".

En los tiempos a motor el caporal se convirtió en chofer y el sangrero en "el pato" o ayudante. Al igual que los arrieros choferes y patos transportaron el correo, llevaban y traían cartas, recados y encomiendas y hacían todo tipo de mandados. Fue famoso "Pocholo" con su chiva "El Sultán", en la ruta entre Manizales y Anserma, se sabía cuando partía a su destino, pero era imposible calcular la hora de su llegada, pues repartía encargos por todo el camino, paraba en las casas conocidas a conversar con las muchachas y detenía la marcha donde se les antojara a los pasajeros comer leche con cucas, envueltos de maíz o tomar reconfortantes tragos de aguardiente.

Si la escalera remplazó a las recuas, el yip suplió el trabajo de la mulada pobre, de los dos o tres reques que sacaban los productos al mercado. El yip llegó después del carriol, de la berlina y de la chiva y mientras otros vehículos desaparecieron, el yip siguió reinando en nuestra arisca topografía, como un símbolo del Eje Cafetero.

A LA MEMORIA DEL YIP

El ocho de febrero de 1946 a las tres y media de la tarde de un viernes memorable, llegó al aeropuerto de Techo, en Bogotá, el primer jeep que rodó por tierra colombiana. Vino vía Barranquilla en un avión especial de Avianca.

La firma "Londoño & Lasprilla" importó el vehículo, cuyo color verde de guerra se cambió por un habano claro y se le agregó un cabrestante delantero para tracción y soporte para llanta de repuesto.

El yip no necesitó mucho tiempo para apoderarse de todos los andurriales nacionales y meterse en el corazón de los colombianos. Sin embargo los románticos vieron en el yip un elemento extraño, aunque útil, incrustado por la técnica moderna en nuestros riscos.

El cronista Mauricio escribió en su columna de La Patria un sentido elogio al pequeño campero, que tras la Segunda Guerra mundial siguió cosechando gloria en nuestra tierra : "El jeep - vehículo que combina cuatro funciones- mató la yegüita de la finca, el buey arador y la mula familiar que trae la caña. Con este carro la finca se hace más moderna, progresa más y sus faenas se hacen más veloces, pero la poesía sufrió, a cambio un buen golpe de gracia, como lo ha sufrido en los caminos y en la vida

El mundo actual, cada vez que lanza una máquina al mercado, le quiebra una pata al insigne padre Apolo.

El yip reemplaza las alegres, primitivas y patriarcales labores campesinas, llevando a la labranza el ágil motor que trepa, montado sobre llantas de doble transmisión por las faldas solo accesibles antes al caballo de la familia y a la vaca humilde y solariega.

Cada día la poesía se aleja más y más de la tierra, el hombre complica la vida, pero la hace más descansada. Solo que el romanticismo no tiene nada que ver con la mecánica y en eso radica la tristeza. Si pudieran marchar juntos la mecánica y la belleza, sin que ésta pierda ninguno de sus atributos y aquella fuese su amiga, el mundo iría mejor. Pero sucede que la velocidad mató la ausencia, el recodo, la imagen lejana. Ya no existe el camino con sus posadas llenas de recuerdos y episodios: lo hirió de muerte el motor de chispa y el corazón del mundo ha perdido su viejo río de dulzura para trocarse en un feo torrente desbordado de gasolina."²⁷

CARRETERAS O FERROCARRILES

Durante una conferencia, en la Universidad Nacional, sede Manizales, Gonzalo Duque Escobar expresó:

"Colombia alcanzó un desarrollo tecnológico significativo en los denominados ferrocarriles de trocha angosta. Salvo los ferrocarriles de Cúcuta y el de Salgar- Bogotá y el de Puerto Wilches- Bucaramanga, los demás ferrocarriles fueron de una yarda con vagones de 50 toneladas de capacidad. La experiencia mostró que los denominados de trocha estándar, de 100 toneladas por vagón, eran mejores por la capacidad de carga, su mayor velocidad y menor costos de rodamiento en los valles interandinos y en las zonas costeras, pero los de trocha angosta tenían ventajas en las empinadas montañas sobre todo por los costos de infraestructura

A juicio de investigadores nacionales y extranjeros, el impacto de los ferrocarriles que se construyeron en Antioquia y Caldas, puede equipararse al de los ferrocarriles estadounidenses que llegaron al oeste de norte América, pues cambiaron el panorama colombiano al desplazar el poder económico del oriente al occidente del país.

Los ferrocarriles cafeteros buscaban la salida del grano a los mercados extranjeros. Después de la crisis de 1930 empieza a cambiar el modelo colombiano y a partir de entonces los planificadores encuentran más eficiente la construcción de carreteras que la de los ferrocarriles. Ya no solamente se buscan los puertos, sino que se enlazan los poblados y la industrialización busca el comercio interior mediante las carreteras²⁸."

²⁷ Mauricio- La Patria, Manizales, marzo 8 de 1948

²⁸ Duque Escobar Gonzalo, Conferencia en La U. Nal de Manizales, agosto de 2003.

Después de desechar el proyecto de un cable a La Dorada, la dirigencia caldense dudaba entre la carretera, el "ferrocarril trasandino" o un tranvía eléctrico que complementara o remplazara el costoso transporte del Cable de Mariquita. Lo mismo sucedió con la vía de Armenia hacia Ibagué, donde se alcanzó a construir un tramo férreo y se empezó un túnel para el ferrocarril.

Al operar el tren entre Pereira- Armenia, muchos usuarios se opusieron a la carretera entre las dos ciudades, argumentando que la vía quebraría el servicio del ferrocarril. En febrero de 1969 el Ministro de Obras Públicas, Bernardo Garcés Córdoba, anuncia que al concluir la pavimentación de la carretera Armenia- Pereira se *"podría suprimir el ferrocarril, que demanda cuantiosos gastos, que no tienen retribución alguna, si se tiene en cuenta el valor recaudado por concepto del transporte de carga y pasajeros"*, pero la reacción de los usuarios fue tal que por varios años se archivó la idea.

LAS CARRETERAS, LA COMUNIDAD Y LOS CHOFERES

En la época de la arriería los poblados fueron casi autosuficientes. Traían de afuera telas, algunas drogas, harina de trigo y cachivaches y enviaban hacia Manizales y Medellín el café que producían, bultos de sal, cacao, tabaco ... En 1920 casi todos los poblados del Viejo Caldas contaban con pequeñas empresas de velas, de jabón, de calzado, tenerías, destilerías ilegales, trilladoras de café y maíz y hasta cerveceras y fábricas de tabacos, cigarrillos y gaseosas.

Al empezar Caldas no era mucha la diferencia entre las principales poblaciones del departamento: en 1912, por ejemplo, Manizales contaba con 34.720 habitantes, Aguadas 26.432, Pereira 18.428 y no estaban muy lejos Salamina, Riosucio y Calarcá. Pero cuando los poblados se conectaron con las carreteras principales empezó el éxodo de capitales pueblerinos hacia Manizales, Pereira y Cali, desaparecieron las empresas locales ante los agentes viajeros que ofrecían precios más bajos y crédito fácil y los artesanos emigraron en busca de trabajo.

Con las carreteras se movilizaron con facilidad los políticos de oficio y como la distancia les daba seguridad, pudieron azuzar sin temor a posibles enemigos, y atizaron la violencia, que los antiguos caciques locales habían mantenido a niveles muy bajos, por aquello de la amistad, el compadrazgo y el interés comarcano.

En 1927 los choferes de Manizales cubrían las rutas del Alto del Perro, La Linda, San Antonio y El Tablazo, sin que se vislumbrara aún la conexión con municipios vecinos. En febrero de ese año los choferes presentaron un pliego de peticiones, donde además del arreglo de vías solicitaron un aumento de tarifas. El Concejo no consideró el pliego y al mes siguiente se decretó el primer paro de transportes de la ciudad, que incidió de manera grave en la operación del cable y la llegada de víveres, sobre todo leche, de la zona de la Enea. Ante tal circunstancia el Concejo se vio obligado a estudiar las peticiones y autorizar el alza de tarifas.

LA PRIMERA HUELGA EN PEREIRA ²⁹

"El 26 de diciembre de 1925 dictó el Sr. Inspector de Tránsito una resolución redactada por el colorado bogotano Pachón, su secretario, por medio de la cual se ordenaba que: "desde esa misma fecha, quedaba absolutamente prohibido circular, después de las doce de la noche, toda clase de vehículos de locomoción por las calles de Pereira".

Tan curiosa providencia causó malestar a los integrantes del gremio de choferes... Como represalia por tan inesperada medida, convinieron los conductores no prestar, de ninguna

²⁹ González M. (1984), p. 29

manera, ni a ningún precio, servicio al día siguiente. Fue así como el domingo 27 de diciembre de 1925, la mayor parte de nuestro equipo transportador permanecía inmóvil y tullido en el costado oriental de la Plaza de Bolívar.

Se producía, pues, óigase bien, la primera huelga declarada en Pereira.

Al medio día, realizaron los huelguistas un ordenado desfile de protesta. Recorrieron las principales calles del pueblo solicitando no sólo la revocatoria de la resolución sino la dimisión del Inspector de Tránsito. Terminó el desfile en "Turín", nuestra cantina acogedora y alegre. En ella, atendidos por Don Ernesto Mazuera, su jovial propietario, los que estrenaban "movimiento", como estrenando botines, brindaron arrogantes, con champaña francesa.

Copetones y llenos de líquido y motivos, regresaron al pueblo. Se instalaron en el Sport Club, en los propios bajos de la Alcaldía, para tomarse, no sólo el establecimiento, sino buenas dosis de anisado con ruidoso pasante de vivas y mueras.

Ordenó entonces la autoridad el retiro de los huelguistas, hecho que originó violenta trifulca y la detención de ocho participantes.. inmediatamente otros conductores se presentaron voluntariamente a la cárcel con el ánimo de hacerse encarcelar en acto de solidaridad con sus colegas.

El domingo no hubo servicio de carros.. pero el lunes, se arregló el problema. A la nueve de la mañana fueron puestos en libertad los enguayabados, se derogó la Resolución del Inspector, se le conservó en el cargo, y como encima inesperada, se autorizó el aumento de tarifas."

Los choferes y ayudantes de carros, dignos herederos de los caporales y los sangreros, no fueron, como dice el refrán "fruta que coma mono". La asonada de arrieros de La Soledad, en el camino al Magdalena, por allá en 1875, se revivió en abril de 1927 en Armenia, cuando se enfrentan los choferes y los ferrocarrileros contra la policía:

ASONADA EN ARMENIA

"Un agente de la policía tuvo un incidente con un chofer que estaba embriagado y a quién mató al tratar de evitar ser conducido a la cárcel.

Los choferes con el apoyo de los obreros del ferrocarril y numerosos ciudadanos se amotinaron. La multitud rompió vitrinas y asaltó los almacenes de la zona céntrica de Armenia e hizo encerrar la policía en el cuartel, al que atacaron a piedra causando daños de consideración e hiriendo al jefe Eleazar Cano y al subcomisario Reinoso. La policía hizo frente a los amotinados y disparó al populacho.

El pueblo enardecido desconoció la autoridad y en Cabildo abierto nombró alcalde al presbítero Pablo Mejía, cura párroco de Armenia y al presbítero Castaño como Comisario Mayor. Estos se posesionaron de sus cargos y recorrieron las calles excitando a la calma y al respeto a la autoridad y se restableció un poco el orden.

Como la policía estaba acuartelada y la ciudad se quedó sin vigilancia, el padre Mejía nombró una policía cívica encabezada por Antonio Jaramillo G. y dispuso que los niños se retiraran a sus casas.

En la asonada hubo dos heridos a bala. Poco a poco se restableció la tranquilidad. Para acabar de calmar los ánimos el Concejo Municipal, nuevamente en ejercicio, pidió permiso a la gobernación de Caldas para celebrar los Carnavales que estaban anunciados con motivo de la inauguración del ferrocarril.³⁰

Las peor crisis del transporte se vivió en los años de la segunda guerra mundial como consecuencia de la falta de llantas, repuestos y equipos para abrir y conservar las carreteras. En diciembre de 1942 el cuarenta por ciento de los 2540 vehículos matriculados en Caldas estaban parados por falta de llantas y ante tan dramática situación el gobierno racionó su entrega, lo que causó enorme rechazo de los transportadores por la discriminación en la entrega y la corruptela que siguió a tal determinación.

³⁰ Tomado de la Voz de Caldas, edición del 5 de abril de 1927.

Caldas no fue ajena a las numerosas huelgas que se extendieron por toda la república. El 23 de marzo de 1944 estalló un paro de choferes en Pereira y al día siguiente no laboraron los transportadores de Manizales que protestaron contra el reparto de llantas y pidieron el aumento de cupos.

La dirigencia manizaleña gestiona una fábrica de llantas en la ciudad y los pereiranos montan la primera reencauchadora de la región con una capacidad de 40 llantas diarias. En Armenia el empresario Domingo Quintero intenta fabricarlas mediante un sistema rarísimo cuya eficiencia ni él mismo conocía.

"En el ábside del llamado Castillo de Getsemaní, bajo su cúpula bizantina, tiene Don Domingo una fábrica de llantas. Es el único hombre en Colombia que las está fabricando. Su taller es exótico. Huele a caucho. Las llantas van montadas en un eje caliente de su propia invención.

Esto por dentro es de palo- Después se destroza todo esto y queda la llanta. No ve usted?- Dice al cronista que lo entrevistó- Su marca es esmeralda.

Nadie entiende esta fabricación. Es como cosa de brujería. El mismo Don Domingo se ríe un poco de su invención"³¹

En el capítulo "Los Caminos de Ruedas" vimos que las primeras carreteras se integraron al Ferrocarril de Caldas y al Cable aéreo en busca de los puertos que llevaron el café a los mercados externos. Luego, la industria nacional buscó los mercados internos y entonces las carreteras empezaron a enlazar ciudades y aldea , primero por tramos polvorientos y posteriormente por vías pavimentadas que empezaron a integrar al departamento de Caldas, compuesto por regiones aisladas y disímiles.

Por su situación geográfica, el Viejo Caldas se convirtió en un cruce de vías: Medellín se conectó con el sur y el centro del país por la llamada Troncal de Occidente, Bogotá llegó al Pacífico por el corredor que atravesó al Quindío y se comunicó con Antioquia por Manizales y por La Dorada. La confluencia de rutas por el Eje Cafetero ha beneficiado especialmente a Pereira que es la llave de comunicaciones entre el occidente y el oriente de Colombia.

Sin embargo, la falta de planeación y visión del futuro y los intereses regionales y parroquiales han malogrado ingentes esfuerzos y recursos. En momentos críticos la dirigencia local se vio atropellada por carrileras y carreteras, por cables y aeropuertos, sin tener capacidad técnica ni objetivos para establecer prelación.

BIBLIOGRAFÍA

CEBALLOS Espinosa Guillermo- *Manizales de ayer y hoy* Editorial Blanecolor-Manizales. 2002

CONFERENCIAS Ing. Gonzalo Duque E.

CONFERENCIA Ing. Germán Hoyos S.

CRUZ Santana Salvador- *Datos para la historia de Pueblo Rico*. Tipografía Imperio-Pereira. 1991

³¹ La Patria- Abril 5 de 1944- Crónica de Mauricio (Tomás Calderón)

GACETA DEPARTAMENTAL DE CALDAS- Año xxv- No. 2368-.Manizales. 1905 a 1930

GONZALEZ M. Luis Carlos- Retocando Imágenes- Fondo Editorial del Departamento de Risaralda. Pereira. 1984

HENAO A, David- *Archivo Historial- No. 66.* – Manizales. octubre de 2002

JARAMILLO Mario- *Esteban Jaramillo.* Taurus. . 2006. Bogotá

JARAMILLO, Esteban, *Memoria de Hacienda,* Banco de La República, Bogotá. 1990,.

JARAMILLO Parra Carlos Augusto. *"El Hacedor de Imposibles"*- Ediciones culturales de Caldas- Manizales- 2007

LA PATRIA- Periódico de Manizales- de 1921 hasta 1926- Desde 1938 hasta 1972-

LA VOZ DE CALDAS- Periódico de Manizales- Desde 1926 hasta 1938-

LONDOÑO, Luis, *Manizales,* Imprenta Departamental, Manizales. 1936,

RIVERA Sánchez Bernardo- *Florencia; una historia para contar-* Fundación Eduquemos- Bogotá. 1995

VALENCIA R Enrique- *Historia de Santa Rosa de Cabal-* Imprenta Departamental de Caldas- Manizales. 1984

.