

Nombre del escrito: Historia del Eje Cafetero a través de los caminos.

Equipo de trabajo: Jaime Lopera Gutiérrez, Academia de Historia del Quindío.

Ricardo de los Ríos Tobón, Academia de Historia de Risaralda.

Alfredo Cardona Tobón, Academia de Historia de Caldas.

Alberto Naranjo Arango, Autopistas del Café.

María Victoria Consuegra, Correctora de estilo (fallecida)

Edith Bustos Cremieux, Correctora de estilo.

Carlos Dávila Ladrón de Guevara, Asesor conceptual: Universidad de los Andes.

Gloria Eugenia Arango Gómez, Coordinadora del Proyecto. Autopistas del Café.

OBJETIVO: Presentar al Eje Cafetero como un interesante habitat, donde un grupo humano, formado de un crisol de razas, se ha establecido con éxito, y ha mantenido durante varios siglos, el empeño de establecer comunicaciones confiables para lograr su desarrollo, teniendo que vencer los obstáculos de una difícil topografía y de una estructura geológica inestable, hasta llegar a los tiempos actuales cuando las dobles calzadas los nuevos ferrocarriles y los aeropuertos representan la solución adecuada.

UN ESCRITO A MARCHA LENTA, PERO SIN PARAR.

En el año 2005 Autopistas del Café empezó a visualizar la necesidad de la construcción de un elemento comunicacional que uniera los intereses y valores de los pobladores del Eje Cafetero.

Fue así como, luego de varios ejercicios de lluvia de ideas, se llegó a la conclusión que la historia era el elemento conector por excelencia, y se dio inicio a la búsqueda de un representante por cada Academia de Historia por departamento.

Con la claridad de que lo que se quería era hallar un hecho histórico, se concluyó que la historia de los caminos era lo que más enlazaba con Autopistas del Café.

Una vez ubicados los tres escritores, Jaime Lopera Gutiérrez por la Academia de Historia del Quindío, Alfredo Cardona Tobón por la Academia de Historia de Caldas, y Ricardo de los Ríos Tobón por la Academia de Historia de Risaralda, nos dimos cuenta que los lectores del futuro libro necesitarían de la mano amiga y solidaria de estos escritores para lograr acompañarlos en esa travesía, con el objetivo de que con un lenguaje sencillo, los lectores no especializados en temas de historia, se apropiaran de la información y lograr así un diferencial con otros libros de su género.

Se dio inicio a la estructuración del cuerpo de los capítulos del libro, y fue en ese justo momento cuando debido a las discrepancias y diferentes miradas de cada uno de los autores y sus primeros textos en borradores, se hizo necesario involucrar al Dr. Carlos Dávila Ladrón de Guevara, quien, con su experiencia en la Universidad de los Andes, en el adelanto de investigaciones interdisciplinarias, lograba dar un matiz de uniformidad a lo escrito. Este aporte garantizaría que el libro no fuera una colcha de retazos históricos, sino una unidad de concepto, donde no necesariamente todos dijeran lo mismo, pero sí que los capítulos tuvieran una concatenación conceptual lógica.

Cuando en el año 2006 llegó al equipo el Dr. Carlos Dávila Ladrón de Guevara y vio la magnitud de lo que Autopistas del Café quería liderar con este libro, su conclusión fue..... ***"la Obra literaria es más importante de lo que pensaban los autores y de lo que esperaba Autopistas del Café."***

El Dr. Dávila Ladrón de Guevara, con su vasta experiencia en la academia, indicó en ese momento que la tesis orientadora del Libro, esta novedosa y original, y podía incorporarse a programas académicos de especialidades de historia económica, a pesar de haberse diseñado como obra de divulgación general. Su estructura y contenido le permite ser aceptada, sin duda, en el mundo académico. Solamente haría falta un poco de rigor en su metodología y presentación.

Se empezaron pues a estructurar los capítulos y a unificar más el contenido aportado por los tres escritores, respetando las identidades y estilo de cada uno de los tres.

Debido a la disparidad necesaria podría decirse que se empezó a evidenciar en el estilo de cada uno de los tres autores, se definió que cada capítulo llevaría el nombre de su autor.

También se acordó que como el objetivo era un libro de historia para no historiadores, se definió que el máximo de cada capítulo sería de 30 páginas.

Y fue así como en el año 2007 se incorporó al grupo de trabajo a la correctora de estilo María Victoria Consuegra, reconocida por su experiencia en este tipo de tareas.

Los escritores escribían sus capítulos, se mandaban al Dr. Dávila, quien aportaba sus comentarios desde lo conceptual y el escritor asumía los aportes y cuando se lograba el visto bueno del asesor, se entregaba a la correctora de estilo.

En el año 2009 uno de los escritores del libro, el escritor Ricardo de los Ríos, tuvo que renunciar al proyecto debido a compromisos laborales que le obligaron desplazarse al sur del país. En ese momento se inició una reasignación de capítulos, debido a su ausencia y a que era imprescindible dar continuidad con los temas que Ricardo había propuesto.

A principios del año 2010, Alfredo Cardona sufre problemas de salud, y Jaime Lopera debe iniciar viajes para promocionar sus libros de reconocimiento a nivel nacional..... empieza aquí una etapa de estancamiento del proyecto.

Iniciando el año 2011, ya recuperado Alfredo Cardona y el compromiso de Jaime Lopera superado, se inicia a marcha forzada las tareas de finalización del libro, observando en sus componentes estructurarles un elemento de desactualización en hechos importantes que aportarían dinamismo al libro, como por ejemplo el cable aéreo, se dio entonces un proceso de nuevas miradas a cada uno de los capítulos.

Se hacía necesario entonces que la correctora de estilo volviera a mirar lo ya corregido. Era imposible encontrarla vía telefónica, se iniciaron las indagaciones y desafortunadamente descubrimos que la señora María Victoria Consuegra había fallecido, traspapelándose material adelantado por los escritores, razón por la cual fue necesario contratar a la señora Edith Bustos Cremieux, con gran experiencia en corrección de libros de historia quien retomó con gran fuerza las tareas pendientes y fue así como el día 6 de julio de 2011 se concluyeron labores en lo que hace referencia a los textos.

En el año 2006 se inició la proyección y escritura de los capítulos, para julio de 2011 se entregan los 21 capítulos finalizados.

GLOSARIO

A todo taco: Sin restricciones

Abarcas: Sandalias de cuero

Achapao: que oculta lo que piensa

Aguandal: ciénaga

Aguapanela: bebida preparada con panela

Aloye: escucha, atiende

Alpargatas: sandalias de cabuya (sisal)

Alpargatuda: que calza alpargates

Angarilla: soporte en V para cargar la caña en bestias.

Atembao: pusilánime

Auto: automóvil

Avispado: recursivo, sagaz

Barequeo: Extracción del oro en bateas

Bastimento: alimento

Beneficiadero: sitio donde se procesa el grano entero de café

Bestias: caballos, mulas

Bogadera: bebida

Burletera: que se burla

Calambombo. Hueso da la res

Cambuche: refugio, sitio para dormir

Camellar: trabajar arduamente

Canaguay: gallo de pelea de vivos colores

Capacho: hojas de la mazorca de maíz

Caporal: capataz o jefe de la mulada

Carriel: Bolso de cuero que se coloca terciado

Carro: vehículo a motor

Caspete: sitio donde se vende comida

Catre: caballo que carga el equipaje y los alimentos de los arrieros

Chiquichoque: preparación con maíz

Chiva: bus escalera, bus para transportar carga y pasajeros

Chócolo: choclo, maíz tierno

Cumala: árbol de gran talla

Cobalonga: chocho, semilla utilizada en collares

Desvirgar- Quitar la virginidad

Dominguear: actividad de los domingos

Elda: secadero de café encima de una vivienda, cuarto o depósito.

Estren: estreno

Engayar: adornar

En guanda- Cargado en brazos

Fiambre: alimentos preparados para consumir en el viaje

Gocetas: alegre, jacarandoso

Guarniel: carriel

Guasca: hoja seca de plátano

Hogao: aderezo culinario preparado con cebolla picada, tomate y condimentos.

Impajaritablemente: irremediabilmente

Jaruma: harina preparada con maíz por los indios emberas.

Jíquera: bolso de cabuya

Lamparario: sitio donde se colocan las lámparas votivas en la iglesia

Lata: porción de comida

Leñateo: Sitio donde se corta leña para utilizarla como combustible

Macho: mulo

Maicero: antioqueño

Mamasanto: rezandero, pio

Mandao: diligencia, encargo

Manga: 1-pastizal, potrero. 2-: gran conjunto de langostas

Misiá : Tratamiento equivalente a Señora entre los campesinos

Muan: mohan, ser mítico

Mulada: conjunto de arrieros y mulas

Obambo: la llamada papa aérea, fruto con apariencia y sabor de papa

Paisa: con cultura antioqueña

Panela: masa sólida de jugo de caña procesada

Parales: soportes de madera o guadua

Patiero: campesino que se encarga del proceso de pos cosecha del café

Pato: ayudante del chofer del bus

Pelotiar: rodar por un abismo

Peón: trabajador agrícola raso

Perendengues: adornos

Perrero: vara de guayabo utilizado para fustigar a las bestias.

Pion: arriero común; jornalero, obrero rural

Pistoloco: sicario

Poceta: pozo pequeño

Quimbas: sandalias con cubierta de tela

Raspao: lo que queda, un poco de algo

Rastra: Carga arrastrada por las mulas

Recua: conjunto de mulas

Recular: retroceder

Reque: caballo viejo

Requintar: ajustar la carga

Resabiada: testaruda, con mañas

Sacatín: lugar donde se destila el aguardiente

Sangrero: aprendiz de arriero

Sobernal: bulto pequeño que va encima de la carga

Tapapinche: delantal del arriero

Táparo: caballo deslucido y ordinario

Tolda: refugio, cobertizo

Trabuco: pistola primitiva

Tronamenta: con muchos truenos

Tropa: recua, mulada

Turega: sistema para cargas pesadas

Vuelta: encargo

Volcanes: derrumbes

Volión: (en un volión): al instante, rápidamente

Yipao: cargamento del yip (jeep)

Zumbambico: despreciable, bicho

Zurriago: fuste, palo para apurar a las mulas

CAPÍTULO I

UNA ARISCA TOPOGRAFÍA

Ricardo de los Ríos Tobón

La orografía del Eje Cafetero “es una de las más interesantes, por presentar diversidad de aspectos y formas caprichosas de relieve, que no representan un conjunto montañoso uniforme”¹según el Instituto Agustín Codazzi

Esta región se presenta como interesante, diversa, y sin uniformidad orográfica, de lo cual se deduce que allí las comunicaciones terrestres no son fáciles.

A pesar de la difícil topografía, toda la región ha sido intensamente poblada, desde antes que los españoles la descubrieran; por lo tanto, es una zona de un buen ambiente para el desarrollo humano, un buen “habitat”, como dicen los ecólogos, cuya calidad se incrementa con amplia biodiversidad y abundancia de aguas, aspectos que ya empiezan a verse como la mayor riqueza regional para el futuro.

En un ambiente tan favorable, la comunicación entre sus habitantes era relativamente fácil, pesar de las dificultades de la misma orografía. Y por lo mismo, todas las comunidades humanas, las de antes y las de ahora, que han escogido al Eje Cafetero como el ambiente para desarrollarse, han hecho de los caminos y de las vías un objetivo social y económico, un interés primordial de sus sociedades.

De allí la razón del presente libro: examinar la historia del Eje Cafetero a través del desarrollo de sus vías, con la seguridad de que al presentar los buenos resultados de este empeño, se podrá demostrar la calidad de sus pobladores y la importancia de su historia.

En primer lugar es necesario ubicar en el mapa la región cuya historia quiere contarse, porque de entrada se ha dicho que es una zona montañosa, de orografía variada por lo cual debe tener subregiones naturales diferentes entre sí que influyeron sensiblemente en la forma como se fue poblando la región.

La intención de este capítulo es ubicar al Eje Cafetero en el mapa colombiano, describir sus características orográficas y la preponderancia de su relieve montañoso, mostrar la zona diferente que dicho relieve ha originado, y dar una visión general de la manera cómo los habitantes de la región han ocupado el territorio.

El Eje Cafetero en el mapa

El Eje Cafetero es el nombre más popularizado, en la actualidad, para el conjunto de tres departamentos colombianos: Caldas, Risaralda y Quindío, calificativo debido a la importancia que ha tenido el café en la formación de su economía y

¹CODAZZI.1970.pag.4

de su cultura; situaciones que también se manifiestan en regiones vecinas, como algunas del noroeste y noreste del departamento del Valle del Cauca, del sur del departamento de Antioquia y del noroeste del departamento del Tolima. El nombre de “Eje Cafetero” se aplica, por extensión, a zonas no cafeteras de los tres departamentos que lo conforman, razón por la cual algunos prefieren utilizar el nombre genérico de Gran Caldas, refiriéndose al ente político original de aquéllos.

Ahora bien, el Eje Cafetero se encuentra ubicado en la parte céntrica del Occidente colombiano, que es la región comprendida entre el río Magdalena, al oriente, y el océano Pacífico, al occidente; y desde las llanuras de Córdoba, al norte, hasta el Macizo Colombiano, al sur.

La configuración general del Occidente es la de dos cordilleras, la Central y la Occidental, que nacen unidas, avanzan separadas a lo largo de ochocientos kilómetros, con el río Cauca entre ellas, y terminan diluyéndose como pequeñas serranías en la llanura del Caribe. O sea que las laderas de las cordilleras que caen al Cauca son el elemento natural más característico del Occidente colombiano, lo que convierte al río en el eje de la zona y en el punto de convergencia de aguas y de tierras.

Las Tierras del Sur

El denominado Eje Cafetero tuvo anteriormente un nombre genérico, las Tierras del Sur, que le dieron los habitantes de la región central de Antioquia, hacia finales del siglo XVIII. Ellos sabían que más al sur de los valles de Rionegro o Marinilla, seguían inmensos territorios selváticos que estaban repartidos entre las poderosas provincias de Antioquia y de Popayán, cruzados sólo por dos caminos. Conocían que aquellas tierras, dos siglos atrás, habían estado plenas de vida aborígena y se habían estremecido con el entrecuchar de lanzas nativas y espadas españolas, aunque ni conquistadores ni aborígenes hubieran dejado huellas de trascendencia en la región.

Dichas Tierras del Sur, aquella selvática y montañosa región que muy pocos conocían y muchos menos se habían atrevido a cruzar, había llegado a convertirse en una obsesión para muchos antioqueños, que intuían allí su Tierra Prometida, en una época en que su propia Provincia ya no alcanzaba para sostenerlos a todos. De tal obsesión nació la llamada Colonización Antioqueña, que si bien fue magnífica hazaña de los hombres paisas, ella no hubiera fructificado sin una tierra, una tierra-buena, según el hermoso aserto de Castellanos² que no sólo los atrajo sino que los hizo echar raíces y les correspondió al esfuerzo colonizador.

² ;tierra para hacer perpetua la casa, tierra con abundancia de comida, tierra de bendiciones, clara y serena, tierra que pone fin a nuestra pena!

Enfocando mejor el mapa, se dirá que la tierra que colonizaron los antioqueños y que será coprotagonista de la presente historia, corresponde a los tres departamentos del Eje Cafetero, y a algunos sectores más de Antioquia, Valle y Tolima.

Una tierra de montañas

Desde el punto de vista orográfico, el Eje Cafetero es el producto del acercamiento de dos cordilleras, la Occidental y la Central, **como se advierte en el mapa adjunto**³

Después de avanzar separadas por el valle del Cauca, al llegar a la región cafetera las cordilleras tratan de encontrarse por medio de contrafuertes y serranías lanzados de lado y lado, dando origen a una zona montañosa continua de veinte mil kilómetros cuadrados, donde quedan incorporados los actuales territorios de Caldas, Risaralda y Quindío, más otros de Antioquia, Tolima y Valle.

La visión aérea del Gran Caldas presenta el imponente e intimidador aspecto de una sucesión de lomas y cañadas, valles profundos y riscos inaccesibles, en muchos de los cuales se ven poblaciones encaramadas y a veces grandes ciudades. Toda la región está cortada por un profundo tajo entre las rocas por donde avanza el río Cauca, en trance permanente de horadar las montañas, como temiendo que aquellas moles le impidan por segunda vez cumplir su destino de llegar al mar, como ya lo habían hecho en el pasado geológico.

Tan típicamente montañosa es toda la región paisa, de la cual es parte el Eje Cafetero, que ha sido llamada, por antonomasia, “La Montaña”, sin que otras regiones de un país de cumbres como Colombia se atrevan a disputarle el título.

Lo primero que admira al observador aéreo es que muchos de tales pueblos parezcan aislados en lo alto de sus serranías o en el fondo de sus cañadas. Pero luego, observando mejor entre aquel mar de cuchillas y hondonadas, resaltan desde el aire las líneas ondeantes de las carreteras, ceñidas a las laderas de las montañas, buscando descender al fondo de una corriente, en curvas interminables, para ascender por el lado opuesto en una nueva sucesión de serpenteantes ondas, y, de pronto, algún breve descanso que indica que se ha llegado a un corto valle. Son las ciudades y pueblos del Eje Cafetero que, conscientes de estar ubicados en un hábitat especial para el hombre, para la biodiversidad y para el buen vivir, han aceptado las dificultades que les plantea la arisca naturaleza para la comunicación terrestre, y han hecho de la lucha por comunicarse, el interés diario durante más de cuatro siglos.

³ Atlas Colombia Viva. El Tiempo. Pag.37

Una visión geográfica de tan difícil paisaje permitirá entender mejor las diferencias regionales y valorar qué ha hecho la gente del Eje Cafetero para lograr comunicar a sus pueblos, razón por la cual, hablar de estos llevará necesariamente a la mención de aquellas vías.

Las regiones geográficas del Eje Cafetero

El acercamiento de las dos cordilleras ha dado al Gran Caldas unas características variadas de tierras y climas, que permiten dividir la región en zonas diferentes para efectos de distinguirlas mejor. Tales áreas, que en sentido extenso podrían llamarse regiones naturales, se presentan enseguida, con su descripción física y con una rápida referencia a su poblamiento original y presente.

El río Cauca

El accidente geográfico más importante, y el que más influencia ha tenido en la vida histórica y prehistórica de la región del Eje Cafetero, es el río Cauca. Y aunque existan hitos naturales más impactantes, como serían por ejemplo los nevados de la Cordillera Central, ninguno de ellos podrá competir con el Cauca en su carácter de modelador de la vida y del desarrollo regionales. Porque si el Magdalena ha sido llamado el río de la Patria, el Cauca bien puede presentarse como el río del Eje Cafetero, y aún del Occidente colombiano.

El río que los indios del sur llamaron Cauca, porque tal palabra significa manso o apacible, recorre más de trescientos kilómetros haciendo honor a su apelativo, por la mitad de una de las más hermosas planicies colombianas, pero apenas ha entrado al Eje Cafetero, cerca a La Virginia, en Risaralda, se convierte en un terrible raudal a lo largo de cuatrocientos kilómetros, hasta Puerto Valdivia, a la salida de Antioquia, recorrido en el cual se desliza, casi vuela, por el fondo de un rocoso y ardiente cañón enterrado entre las montañas paisas, y donde muy esporádicamente hace pequeños remansos, como para tomar impulso y continuar su alocada búsqueda de la llanura costera. Quizás por eso los indígenas antioqueños lo llamaban con una palabra más fuerte, Bredunco.

De allí que, a su paso por el Eje Cafetero, el cañón del río Cauca se convierte en un personaje imponente, casi abrumador, de la historia regional, y es quizás el más determinante en su desarrollo.

Robledo en los raudales del Cauca

La primera visión histórica de los raudales del río Cauca, a su paso por las tierras del Eje Cafetero, la entrega un cronista español, que vivió la aventura. Por ello esta descripción explica mejor que un texto geográfico, la violencia del Cañón del Cauca.

Cuando don Jorge Robledo partió de Cali, en 1541, para conquistar por segunda vez, ahora para el Adelantado Pascual de Andagoya, las tierras del futuro Eje Cafetero, su gente navegó por el Cauca abajo, sin problemas, hasta la cercanía del actual puerto de La Virginia. Algo adelante, el río se encajona y desarrolla peligrosos raudales por varios kilómetros, los cuales rematan en el gran remolino que ahora se denomina Beltrán, en territorio del municipio de Marsella, tristemente célebre porque allí han girado en remolino, para ser rescatados, centenares de cadáveres, víctimas de la violencia en el norte del actual Departamento del Valle.

La gente de Robledo, que ha viajado en paz y silencio por más de tres semanas, empieza a sentir un sordo ruido; se detiene; hace inspeccionar desde un alto cercano, y se informa de grandes raudales adelante. Por cuatro días trata de evitarlos, sin éxito, rompiendo los guaduales cercanos, hasta que el hambre la empuja a la aventura. Las quince balsas de guadua se lanzan por el río, con una de avanzada. El raudal los atrapa y los lanza por entre las rocas salientes hasta que quedan girando en el gran remolino. Pero una balsa permanece acaballada sobre una roca y sólo el invento indígena de una tarabita de cabuya logra rescatar a los valientes pero asustados españoles.

La narración de Juan Bautista Sardella, escribano de Robledo, tiene la claridad técnica y el suspenso de cualquier documental de los actuales canales de televisión, especialistas en “canopy” y aventuras por los ríos.

E visto por el Capitán la estrecha necesidad en que estábamos, y como si allí nos deteníamos, podíamos perecer de hambre, quiso antes ponerse al riesgo del agua, que no al del hambre; y así, con acuerdo de todos, partimos de aquel lugar. Echamos delante una canoa con hasta cinco españoles nadadores desnudos, para que fuesen a descubrir por el río, e el uno llevaba una bandera en la mano, para que si hallase un gran salto en el río o otra cosa donde pudiésemos peligrar, diese con ella en el agua para que tomásemos tierra con las balsas. Y ellos lo hicieron a tal tiempo, que ellos no fueron señores de detenerse ni nosotros de tomar la tierra, y nos arremetió el raudal y nos llevó de peña en peña, dando en ellas tan grandes golpes en las balsas, que se deshacían y hacían pedazos, y no era hombre señor de poderse tener en pie ni mirar al agua, según la riezura de ella. Y en un cabo quedaba una balsa y acullá otra, y como había tantos días que no comíamos y vernos en tal aprieto de agua, fue muy grande la flaqueza que nos tomó; pero como Nuestro Señor nunca al tiempo de menester desamparó a los suyos, socorriónos de esta manera: que no puesto quel raudal era muy grande y habíamos andado por él más de legua y media en un momento, hacía aquí una estrechura el río muy grande, de dos sierras que se juntaban por la una banda y por la otra, y de la una sierra al pie della salía dentro del agua un peñasco grande, y allí el agua hacía unos remolinos; y así como las balsas desembocaban por aquella estrechura, parecía que iban a hacerse pedazos en aquella peña, y como el remolino era tan grande, no dejaba pasar las balsas adelante, puesto que algunos pasaron, todos desecharon muy gran trecho río abajo y la gente que en ellas iba se escaparon a Dios misericordia.

Y todas las balsas que en aquel remolino pasaron, andaban tan recio a la redonda como una rueda de molino, que era cosa despanto; y otra balsa, en que ciertos españoles iban, se quedó caballero sobre una peña en medio de aquel raudal, y en ninguna manera pudo de allí salir con los que en ella estaban, porque ningún nadador había que se atreviese a echarse en el río para irlos ayudar, y los que en ella íbamos, vímonos en muy grande trabajo, porque

ninguno sabía nadar; y tengo que si lo supiera se ahogara, porque según el aprieto en que nos vimos, confiando en los brazos, el agua les hiciera pedazos. Y allí el Capitán dio ciertas industrias, como de allí los sacasen; e fue que algunos de los indios, que en nuestra compañía iban para nuestro servicio, se atrevieron a entrar en el río, hasta poner en una peña, que estaba algo cerca de la en que la balsa estaba, y los arrojaron una maroma recia hecha de cabuya, y con ésta atáronla a la balsa muy recio, y en tierra atáronla a un árbol muy grande, y luego dieron otra maroma, y con esta postrera cada uno de ellos se ataba por el cuerpo, y puestas las manos en la otra en que estaba atada, tiraban los de tierra por la con que estaban atados, y medio ahogados, como cuando sacan algún pescado grande con anzuelo, los sacaron y no con poco trabajo; y así se sacaron otras personas de servicio y mujeres, que en la balsa venían. Todos dimos muchas gracias a Nuestro Señor por tantas mercedes como nos había fecho en escaparnos de tan gran peligro; y como la balsa se sintió ligera del peso que tenía, la furia del agua que batía en aquella peña, con lo que dentro estaba, la soventó, y sin ir nadie dentro quel agua, se fue a dar al remolino que arriba digo, donde se tomó y se sacó lo que dentro estaba”⁴

Históricamente el cañón y el río han sido la ruta obligada de invasiones y de comercio. Han unido a las regiones, pero las han mantenido separadas. Han presentado a sus habitantes todos los obstáculos para comunicarse, pero al tiempo los han invitado a vencerlos para lograrlo. El caso más típico es el del conquistador Vadillo, el primero que llegó a la región por el Norte, que tuvo que descubrir a la fuerza media Antioquia porque el río no le permitió vadearlo para poder devolverse a Cartagena por el Atrato. Y cuando Robledo llegó por el Sur, lo hizo navegando primero plácidamente por el valle y luego audazmente enfrentado a los remolinos del cañón, bajo la sabia dirección de los expertos nativos. Río y cañón orientaron a la población de “La Montaña”, en la época colonizadora, cuando se avanzó paralelamente a su curso, para cruzarlo sólo por unos pocos pasos; lo cual permitió que los militares de varias épocas lo utilizaron como fortaleza natural de la entrada de Antioquia.

El río, además, tiene una función importante que es recoger cerca del 80% de las aguas del Eje Cafetero. Todas las corrientes del Quindío buscan el Cauca, acogidas previamente por el río La Vieja. Las del centro le llegan directamente, por ambas bandas, en ríos cortos y torrentosos. Y desde el Occidente llega el Risaralda, que ha recogido la mayoría de las aguas de la región.

Desde la perspectiva de los geólogos, el cañón es la historia a la vista de la formación de las montañas paisas, lo que han aprovechado los mineros para explotar los cuarzos, también a la vista.

⁴ El texto está tomado de la obra Homenaje del Concejo a Anserma en su IV Centenario, edición de Edgardo Salazar Santacoloma, 1939, Imprenta del Departamento de Caldas, Manizales, pagina 258. Hermes Tovar Pinzón trae este mismo texto en su obra Relaciones y Visitas a los Andes, S XVI, Biblioteca Nacional, Editorial Tercer Mundo, Bogotá, 1993, página 268. Tovar buscó fuentes más primarias que Santacoloma, pero su texto sólo aporta correcciones menores.

Para los políticos, el Cauca ha sido siempre el límite natural de las regiones, y el eje de convergencia de todas las corrientes humanas del Gran Caldas, es decir, la 'primera autopista natural de la región', como acertadamente se le ha llamado..⁵

El cañón tuvo pocos habitantes nativos y los españoles sólo vieron sus posibilidades mineras, razón por la cual ubicaron en sus cercanías a Santa Fe, Arma y Marmato. Los colonos del siglo XIX temieron al clima, y sólo pequeños puertos como Arauca en Caldas o Bolombolo y La Pintada en Antioquia, se asientan a la orilla del río. Y aunque se haya dicho que el cañón es una vía natural para los habitantes del Eje Cafetero, sus paredes rocosas y empinadas han demorado por años la posibilidad de utilizarlo como una vía rápida de intercomunicación regional en sentido sur-norte. Arauca, Irra, La Felisa, como cruces viales, y El Pintado como cruce de bueyes sobre el Cauca, sólo han sido eso, cruces rápidos sobre el río.

Desde los años cuarenta del siglo XX, el ferrocarril recorría el cañón en toda su longitud, facilitado el asunto por las menores exigencias de banca que dicho medio presentaba, pero la misma dificultad de las laderas terminó por acabar con este recurso, que ahora trata de revivirse. En cuanto a carreteras, sólo recientemente con la de Irra a La Pintada, se ha empezado a utilizar el cañón como un recurso vial. Pero se anuncia que, en una década, el río Cauca volverá a ser la gran vía de la región, cuando por la banda izquierda avance la carretera de La Virginia a La Pintada, y por la derecha lo haga el Tren de Occidente, que unirá a La Felisa con Buenaventura.

El río Cauca, entonces, es el eje de la geografía regional del Eje Cafetero.

El Quindío

Es el primer accidente geográfico de la región por el extremo sur, y aparece como un gran escalón que interrumpe el descenso de las laderas de la cordillera Central hacia el Cauca, zona donde quedaron retenidas las mejores cenizas del macizo volcánico Ruiz-Tolima. Es una meseta ondulada de 2.500 kilómetros cuadrados de tierra esponjosa, clima medio, alta humedad y asombrosa fertilidad, es decir, un hábitat especial para el humano, como lo ha demostrado la historia de la región.

El Quindío, **como lo muestra el mapa adjunto**, queda enmarcado entre las serranías de Santa Bárbara, en el Valle, la de El Nudo, cerca a Pereira, y las laderas de la cordillera Central, con altitud media de 1.500 metros s.n.m, y hasta la llegada del café, fue un inmenso y ondulado gradual hasta el pie de la cordillera, seguido de bosques y tierra ganadera hasta el eje de aquella..

⁵ Este apelativo para el río Cauca se debe a Alfredo Cardona T.

En los abiertos del gradual quindiano se desarrolló la más importante cultura aborigen del Eje Cafetero: la Quimbaya. Acosado por los Caribes, el pueblo quimbaya encontró refugio allí, del cual salió buscando la protección que le ofrecían los invasores españoles, lo que a la postre significó su perdición. Pero enterrados bajo las raíces de los árboles dejaron los quimbayas grandes tesoros, que serían imán adicional para la colonización del siglo XIX.

Los conquistadores apenas se asomaron al Quindío, y en su borde norte establecieron la ciudad de Cartago, hoy Pereira. Quizás vieron tan enmarañada la región que, a pesar de su olfato para el oro, no maliciaron que bajo las guadas y los yarumos se escondían los más espectaculares tesoros de América; y puede divagarse que si los españoles hubieran tumbado más árboles en el Quindío, allí habrían encontrado su Dorado y la región habría tenido un apogeo colonial

Después de la era quimbaya y española, la región cerró sus guadales por dos siglos, hasta que llegaron los colonos, hacia 1850, y en cuarenta años sembraron allí veinte poblaciones, al tiempo que la convirtieron en un inmenso cafetal. Pero se mantuvo el Camino del Quindío, eje de las comunicaciones del Virreinato y de la naciente Colombia, que atravesaba la región en sentido diagonal.

Hoy el Quindío aparece como una tierra privilegiada pues clima, fertilidad, aguas y relieve se conjugan para facilitar la administración política y económica, o sea, para producir riqueza. El paisaje, que se había vuelto normal para sus habitantes, ahora deslumbra a nacionales y extranjeros y hace de la ondulada planicie uno de los nuevos filones turísticos del país.

Políticamente la región fue dependiente del Estado del Cauca hasta 1908, cuando una parte pasó al departamento de Caldas; y dos años después, el resto quedó incorporado en el también recién creado departamento del Valle del Cauca.

La parte caldense tuvo una nueva escisión en la década del sesenta del siglo anterior, al crearse los departamentos del Quindío y del Risaralda, tomados de Caldas. Por eso hoy la región quindiana incluye la totalidad del departamento del Quindío con los municipios de Armenia, Calarcá, Córdoba, Bellavista, Pijao, Génova, La Tebaida, Montenegro, Quimbaya, Filandia, Salento y Circasia; cuatro municipios del Valle: Caicedonia, Sevilla, Ulloa y Alcalá; y Pereira y hasta Dosquebradas, en el Risaralda.

El Alto del Nudo de Pereira

Alfredo Cardona Tobón

Desde cualquier rincón de Pereira se observa el Alto del Nudo al costado norte de la ciudad. Ese Alto de cafetales hermosos, hoy coronado de antenas, fue testigo de una escaramuza que posiblemente cambió la historia nacional.

A fines de 1876 el ejército conservador de Antioquia frenó el avance liberal mediante posiciones que iban desde el río Otún hasta la población de Marsella. Un destacamento paisa guardaba las trincheras del Alto del Nudo desde el cual se observaban todos los movimientos del enemigo.

Una tarde de septiembre la gente del Nudo se cansó de esperar que llegara el cambio de guardia y viendo que no había actividad alguna en la línea liberal, los hombres abandonaron la fortificación del Alto sin esperar el relevo. Los caucanos vigilaban desde un morro más bajo, en Combia y guiados por el baquiano Valeriano Marulanda se arrastraron entre los matorrales, ocuparon las trincheras del Alto del Nudo y apresaron a los doscientos hombres del relevo que se aproximaron confiados. Sin disparar un solo tiro los liberales irrumpieron en medio del ejército antioqueño que ante tales circunstancias optó por retirarse y hacer frente en Manizales. La campaña ofensiva de los paisas se transformó en guerra defensiva y la posible victoria en Pereira, donde los conservadores contaban con supremacía en armamento y en hombres, se convirtió en una derrota que cambió el destino de Colombia.

En relación con los caminos, la región del Quindío es la que menos resistencia ha presentado a la pala y al bulldócer, por ser su orografía más suave y homogénea que la de sus congéneres regionales. Hoy las lomas redondeadas y las innumerables cañadas que las separan, están surcadas de carreteras de diferente importancia, haciendo de la región casi un solo gran pueblo. En el orden nacional, el Quindío desde la segunda década del siglo XX, se ha preferido como el corredor vial para comunicar a Bogotá con el Pacífico, y después de fallidos intentos de perforar la cordillera con una vía férrea, hoy una buena carretera hace que la mitad del tráfico pesado colombiano tome en Calarcá la empinada cuesta de La Línea, mientras llega el túnel en construcción que hará menos difícil dicho recorrido. Además dos vías terrestres, una por la zona cafetera y otra por tierras templadas, unen al Quindío con su vecina Pereira; mientras que hacia el suroeste, la carretera La Tebaida–Zarzal comunica al Quindío con la región del Valle del Cauca.

Los Valles transversales

Desde Pereira, hacia el norte, la cordillera Central da origen a una serie de diez valles estrechos, separados por serranías que nacen en el eje y bajan transversalmente hasta el borde del Cauca. El primero de tales valles, por el lado sur, es el del río Otún, que se confunde con el Quindío, y el último por el norte es el del río Buey cuya ladera izquierda se vuelve estribo del batolito antioqueño.

Por esas cañadas descienden ríos torrentosos y cortos, algunos nacidos en las nieves, que responden a los nombres de Otún, San Eugenio, Campoalegre, Claro, Chinchiná, Guacaica, Tapias, Maibá, Honda, Chamberí, Pozo, Pácora, Arma, Aures, Buey y otros menores.

Las corrientes y las sierras que los separan conforman una gran zona inclinada desde la cresta de la cordillera hasta la abrupta caída al río Cauca, con una topografía muy difícil, clima suave, buena tierra aunque muy propensa a la erosión, con alta humedad, difíciles comunicaciones y el atractivo del oro en vetas y arenas.

La región estuvo dominada por los bosques subtropicales y montanos húmedos y tuvo un denso poblamiento aborígen, con tribus que eran enemigas a muerte de las vecinas, de las cuales sólo las separaba una serranía, lo que aprovechó el conquistador Robledo como arma para su conquista, al enfrentarlas unas a otras.

Extinguidos los indios y retirados los invasores, la selva recuperó su dominio hasta finales del siglo XVIII, cuando los colonos antioqueños llegaron a los valles altos de Sonsón y Abejorral y posteriormente siguieron al sur, pero no por la ruta natural del río Cauca, sino saltando de cuchilla en cuchilla, sembrando maíz y poblaciones, y logrando en los valles transversales la primera colonización paisa. Y allí, en una de tantas serranías, surgió Manizales, considerada con justicia como la hija mayor de la gesta colonizadora.

Políticamente esta área fue antioqueña desde el río Chinchiná al norte y caucana hacia el sur, hasta 1905 cuando el límite se corrió hasta el río Arma al crearse el departamento de Caldas; y hoy, tres departamentos concurren a la zona de los Valles transversales: al sur el del Risaralda con los municipios de Santa Rosa de Cabal y Marsella; enseguida, hacia el norte, el departamento de Caldas, que incorpora a Manizales, su capital, y a los municipios de Neira, Aranzazu, Salamina, La Merced, Pácora, Aguadas, Palestina, Chinchiná y Villamaría. Y en la parte norte la región incluye un pedazo del departamento de Antioquia.

Los caminos indígenas buscaban acortar distancias y por ello sus pendientes eran extremas, pero cuando llegaron las mulas y los bueyes se buscaron las crestas de las cordilleras y pendientes más suaves en los descensos a las hondonadas y el ascenso a las serranías.

Esa fue la razón por la cual hubo cruces de caminos de gran importancia en su época como Salamina y Manizales. Cuando llegaron las carreteras no sirvieron las rutas de los indios ni los caminos de arriería y el trazado de las vías se hizo por los flancos de esas serranías y se aprovecharon las llamadas “quebras” para pasar de una a otra sin necesidad de puentes.

Los Morros de Manizales

Alfredo Cardona Tobón

Aunque la palabra morro aplicada a la topografía no sea castiza, la costumbre nacional, y sobretodo regional, ha dado en llamar así a las colinas altas y redondeadas. De allí que la arrugada geografía manizaleña esté arropada con morros famosos.

En la base del Morro Sancancio Don Fermín López plantó las primeras semillas de maíz en medio de la montaña virgen, que parecía abrirle las puertas de un nuevo Edén.

Los valientes marinillos que defendieron a Manizales en 1877 se inmortalizaron en Morrocaliente y en Morrogordo, donde aún se encuentran cartuchos carcomidos entre los surcos de café.

Morropelao tiene sabor a traición pues allí se atrincheraron los paisas que se pasaron al bando de Mosquera en 1860, hastiados de la dictadura clerical de Antioquia.

Y Morrogacho, el primer nombre que tuvo el alto risco que hoy llamamos Chipre porque desde Neira los colonos lo veían como un verdadero morro gacho o morro agachado, tiene doble historia: una se refiere al combate de caucanos y antioqueños entre la niebla, cuando los primeros intentaron inútilmente escalarlo, en una de nuestras tristes guerras civiles: la de 1860; y la otra, más tierna, de haber acunado y cargado en sus primeros años, nada más ni nada menos, que a nuestra bella Amparo Grisales.

La región de Los Mellizos

El macizo de Los Mellizos, ubicado en el límite entre Caldas y Antioquia, en la región occidental, configura una de las topografías más interesantes de la región. Se trata de una gran cruz de cordilleras cuyo eje transversal es una alta serranía coronada por un macizo volcánico apagado, Los Mellizos, que trata de unir las cordilleras Central y Occidental, pero lo impide el Cauca. Dos ramales forman el eje vertical de la cruz, el brazo del norte para separar los ríos Cauca y San Juan de Antioquia y el brazo del sur para separar al Risaralda del mismo Cauca, **como puede observarse en el mapa que se anexa.**

Según los geólogos, el valle del río Cauca continuaba hacia el Norte, siguiendo la dirección del río Risaralda, pero un levantamiento de su fondo creó esa cordillera atravesada en el camino y, al taponarlo, dio origen a un gran lago que llegó hasta las cercanías de Popayán, trescientos cincuenta kilómetros más al sur. El represado Cauca gastó millones de años aplanando con limos el fondo de su lago, los cuales son la causa de la fertilidad de la actual planicie valluna; y algún día, ayudado por cataclismos tectónicos, rompió la barrera y siguió de nuevo hacia el Norte, pero no por la ruta original, sino bordeando la masa rocosa, con lo que dio origen al actual cañón del Cauca y perfiló las dos serranías que lo separan de los ríos Risaralda y San Juan de Antioquia.

El resultado geográfico de semejante debacle geológica, es la región occidental del Eje Cafetero, hoy repartida entre Caldas y Risaralda, ocupada por el valle del río Risaralda, la serranía de Belalcázar y la meseta de la zona minera, con pequeños valles, muchos riscos, tierra buena por las cenizas volcánicas, ríos cortos y torrentosos, frondosa vegetación y costados con rocas a la vista, repletas de venas minerales.

La región tuvo mucha población nativa sustentada en el oro, la sal y la buena tierra, y fue la primera en la que los españoles pusieron sus codiciosos ojos, que dejaron como hitos a Caramanta, Supía y Anserma. Allí se presentó el único caso regional de supervivencia de la raza nativa, lo cual hizo que, para 1860, los colonizadores antioqueños se hubieran integrado a las comunidades aborígenes existentes, sembrando café pero manteniendo el interés por los minerales.

Políticamente la región fue límite entre los estados del Cauca y Antioquia y hoy concurren allí los departamentos de Caldas, Risaralda y Antioquia. En la parte más alta está Caramanta, del lado antioqueño; en la parte baja, en la meseta del sur, están los municipios de Riosucio, Supía y Anserma, que son caldenses; y Quinchía y Guática, de Risaralda. Donde la meseta derrama a los lados, también hay poblados: del lado del cañón del Cauca cuelga Marmato, de Caldas y al otro lado queda Mistrató, del Risaralda; y en el escalón del norte, en la parte antioqueña, están situados los municipios de El Jardín, Valparaíso y algunos otros.

El Olimpo ansermeño

Alfredo Cardona Tobón

En la carretera entre Riosucio y Anserma un gran cerro de origen batolítico emerge del cañón del Cauca y alcanza las nubes con su forma de cabeza de águila.

Las tribus de la sal creían que en la cima vivía el dios Xixaraca que regulaba las lluvias, sacaba y guardaba el solo y protegía a su pueblo de los embates de los malignos tamaracas. Allí también moraba la diosa Michua, Señora del Valor y de la Guerra, que fulminaba a los intrusos con rayos y centellas, convertía el agua en sangre y brindaba sus caricias a los guerreros más valientes.

Cuando los españoles obligaron a los indios a seguir el cristianismo Xixaraca y Michua abandonaron el cerro Batero, sus lágrimas se convirtieron en dos cascadas y sus huellas quedaron estampadas en las rocas de las orillas del Riogrande.

Serranía de Belalcázar

La Serranía de Belalcázar nace de la meseta citada anteriormente, a la altura de Anserma, y forma una angosta cordillera de mil quinientos metros de altura sobre el nivel del mar, que separa el cañón del río Cauca del valle del Risaralda.

Esta serranía tiene el interés de ser típicamente caldense por clima, tierras, producción cafetera y gente, y casi es una síntesis de la región, hasta por el gigantesco Cristo de concreto que mira desde lo alto a la mitad deaquella.

En la cresta de la sierra se encuentran los municipios caldenses de Belalcázar, San José y Risaralda.

Valle del Risaralda

Como se dijo antes, este valle fue el antiguo cauce del río Cauca, hoy recorrido por el río Risaralda, que marcha en sentido norte-sur y desemboca en el río Cauca, al lado de La Virginia, conformando una hermosa planicie de quinientos kilómetros cuadrados de buenas tierras.

El valle de Risaralda fue una selva cerrada, asiento de bichos y de zancudos temido por indígenas y colonos. Su poblamiento empezó a fines del siglo XIX por el punto de La Isla y en el siglo pasado desde el puerto de La Virginia.⁶

En la actualidad los mayores centros de población del Valle de Risaralda son las poblaciones de La Virginia y Viterbo. La primera es un activo centro comercial y la segunda es un importante destino turístico regional. Este valle es la más hermosa planicie del Eje Cafetero, y tiene para sus habitantes un doble encanto: ser el único valle importante netamente grancaldense, y haberse convertido en un importante motivo lírico de la literatura regional, gracias a la novela de Arias Trujillo, del mismo nombre.

El Alto del Oso en Belalcázar

Alfredo Cardona Tobón

En el Alto del Oso de la Serranía de Belalcázar se levanta el enorme Cristo Redentor que es uno de los monumentos majestuosos del Eje Cafetero.

En la época nefasta de la violencia política de mitad del siglo pasado, el sacerdote José Antonio Valencia acometió la obra titánica para que esa imagen que oteaba valles y montañas, llevara un mensaje de paz a los colombianos.

El padre Valencia recorrió veredas, calles y cantinas con el carriel al hombro recabando fondos, y la población de Belalcázar, pequeña en número de habitantes pero enorme de corazón hizo posible la conclusión de la obra.

Fue tal la generosidad de los parroquianos y el amor por su pastor, que cuando en un cumpleaños dijo en broma que quería un vehículo para transportar materiales y ayudar a construir la carretera al cruce de Asia, se le aparecieron a la semana siguiente con una volqueta nuevécita con su platón tapizado de billetes.

Ahora bien, este conjunto de territorios del Occidente regional ha sido desde siempre un eje de comunicaciones entre el centro de Antioquia y Popayán.

Los mismos pueblos nativos habían trazado el camino que cruzaba la cordillera de Los Mellizos, por Caramanta, para comunicar las zonas mineras de Supía y Marmato, con sus homólogas de Buriticá, en Antioquia, ruta por la cual llegaron los tristes y derrotados hombres de Vadillo, a fines de 1538. El camino seguía avanzando hacia el Sur, esquivando el insalubre valle del Risaralda, hasta llegar al país de los Quimbayas, donde ahora vive Pereira, ruta que a su vez perpetuaron los invasores españoles para comunicar sus ciudades de Anserma y Cartago.

Más tarde los caucanos utilizaron el mismo camino, para llegar a Riosucio, la capital de la Provincia, el cual aprovecharon los antioqueños para sembrar de pueblos las laderas de la cordillera Occidental, y añadir una nueva vía caminera, por toda la cresta de la serranía de Belalcázar.

Y sólo mucho más tarde, en la segunda década del siglo 20, se atrevió el hombre blanco a medírsele al valle del Risaralda, primero con rudimentarias balsas que

⁶ Cardona Tobón Alfredo- " Los navegantes del rio Risaralda"- [http:// historiayregión.blogspot.com](http://historiayregión.blogspot.com)

auguraron la creación de Viterbo; y más tarde con la Troncal de Occidente, o, como se llamó en su época, carretera Villegas-Arquí, que unía la orilla del Cauca, cerca de La Virginia con el límite entre Caldas y Antioquia.

Hoy una buena vía une a La Virginia con Supía, desde donde se baja al cañón del Cauca, para seguir por allí hasta Antioquia, dejando de lado la vieja carretera que subía hasta Caramanta, carretera que fue gloriosa en la época primera de las Vueltas a Colombia en bicicleta, porque representaba una de las más difíciles cuestas de su recorrido. Varias carreteras menores unen a la Troncal con Manizales, desde Cauya, y con los municipios que no quedaron en el eje de la importante vía.

Eje de la Cordillera Occidental

La cordillera Occidental señorea todo el territorio que colonizaron los antioqueños, desde los Farallones de Cali al sur, hasta los de Citará, al norte.

Al tocar territorio del Departamento del Risaralda, la cordillera se alza y así cruza el ala izquierda de la antigua “mariposa verde” caldense, hasta Antioquia, desde donde lanza la ya conocida serranía transversal de Los Mellizos. La cresta de la cordillera Occidental, con su imponente cerro del Tatamá, hoy Parque Nacional de la región, tiene como función ser el límite con el Chocó; y su parte sur es un derrame territorial que hace el Eje Cafetero sobre la vertiente del Pacífico, puesto que Pueblo Rico y las cabeceras del río San Juan quedan mirando hacia el gran océano.

El papel importante de la cordillera Occidental para el Eje Cafetero, es su efecto en el clima, puesto que su baja altura deja pasar las húmedas nubes del Pacífico, que alcanzan a llegar hasta la cordillera Central, la cual sí las detiene y las obliga a entregar su carga de lluvia precisamente sobre el Quindío, para asegurar así la vital humedad de esta región.

Políticamente el eje cordillerano recorre tierras del Valle, Risaralda y Antioquia, y sirve de límite a ellos tres con el Chocó; sus habitantes grancaldenses son los de Pueblo Rico, las comunidades indígenas chamíes, los restos de antiguas comunidades empujadas por españoles y antioqueños, y recientemente, las comunidades negras que han ascendido desde el Chocó y ya están penetrando hacia las ciudades del Eje Cafetero.

La región es de gran importancia en cuanto a vías de comunicación. En efecto, los pueblos nativos ansermas habían abierto comunicación hacia el Chocó, por entre la difícil montaña, y luego los españoles trataron inútilmente de conquistar al mismo Chocó desde Anserma, por la misma ruta. Pero al fin fueron los mineros y los comerciantes los que abrieron por allí una ruta comercial y de contrabando, para abastecer con la comida del occidente regional a los centros mineros chocoanos.

Posteriormente, uno de los primeros intereses del departamento de Caldas fue la vía hacia el Chocó, de la que quedaron largas historias, y hasta un frustrado cable aéreo desde Manizales. Actualmente, una carretera desde Pereira, pasando por Pueblo Rico, avanza por el centro del Chocó, buscando un puerto sobre el Pacífico, al que se augura como una de las puertas que abrirá para Colombia el mercado del Lejano Oriente.

Vertiente derecha de la cordillera Occidental.

Esta zona de laderas es una franja templada de tierra buena y quebrada, con abundantes aguas y clima estable, que antes fue un bosque de robles y cedros y ahora es una zona de pastos, cultivos de café y áreas donde la erosión está acabando con la capa vegetal. En la parte del antiguo Caldas la ladera útil se ensancha y se proyecta hacia el valle del Risaralda, para confundirse enseguida con la región de Los Mellizos.

La ladera derecha fue densamente poblada por aborígenes y los españoles la recorrieron parcialmente en busca de oro, pero fueron los colonos paisas quienes la invadieron desde 1850, dejando un reguero de pueblos en las faldas.

Dos departamentos comparten la región: en el departamento del Valle están Trujillo, Ansermanuevo y El Águila; y en el de Risaralda están La Celia, Apía, Santuario, Belén de Umbría y Balboa.

La característica de la lucha de estos asentamientos humanos por comunicarse territorialmente ha sido diferente a la de otras regiones, ya que allí se ha vivido el fenómeno de "comunicarse con la troncal". En efecto, todos los pueblos enunciados han hecho grandes esfuerzos para unir sus cascos urbanos a la vía principal, la que comunica al Cauca con Antioquia, ya sea como camino que avanzaba por las partes altas de las montañas, ya sea después, cuando había que salir a la carretera Villegas-Arquí. Todos lo han logrado, por lo cual una tupida red de carreteras menores surca cañadas y lomas en los cerros del Occidente.

Eje de la cordillera Central

La cordillera Central tiene como característica general que es mucho más alta que la Occidental y por eso a su paso por el Eje Cafetero se mantiene sobre los 3.500 metros de altura y alcanza más de cinco mil en varios picos.

La zona que nos interesa empieza en la esquina de los departamentos de Quindío, Valle y Tolima, donde la cordillera se eleva y se mantiene cercana a las nieves a lo largo de cincuenta kilómetros. Allí deja cinco nevados, volcanes,

lagunas y picachos, donde ahora se desarrolla el Parque Nacional de los Nevados.

Del Nevado del Ruiz hacia el norte, la mole pierde altura y se ensancha en su cima para dar origen a los valles altos de San Félix y Herveo, y para enviar importantes ramificaciones a los lados, la mayor de las cuales es Miraflores, que regula la orografía del oriente caldense. En tanto, para el costado occidental ha enviado las serranías cortas y empinadas que definen la región de los Valles Transversales, mencionados antes.

La importancia que tiene la alta cordillera para el Eje Cafetero es la de ser el origen de más de la mitad de sus ríos, incluir algunos valles altos que sólo ahora se explotan, ser dueña del potencial turístico del Parque Nacional, y sobretodo, conservar un aporte antiguo: el manto de cenizas volcánicas que en el período Terciario cubrió desde allí veinte mil kilómetros cuadrados de futuras tierras agrícolas. Además se debe mencionar la riqueza potencial del bosque que hoy resiembran los nietos de los hacheros, para retener el agua y equilibrar la ecología regional.

El poblamiento de esta zona es reciente pues ni indios, ni españoles, ni colonizadores del siglo XIX tuvieron interés en ella, aunque los salamineños hablen, con más ilusión que bases, de los aborígenes del valle de Arví. En cambio la región fría sí llamó a los boyacenses que hicieron su propia emigración hacia los valles altos, en los primera mitad del siglo XX.

El Berraco del Alto de Guacas de Santa Rosa de Cabal

Alfredo Cardona Tobón

En el Gran Caldas el as, el chacho, el de Aguadas también se llama el berraco de Guacas. El apelativo viene de la presunta hazaña de un campesino de Santa Rosa que hizo posible la captura del legendario guerrillero Avelino Rosas, llamado el León del Cauca en Cuba por su heroísmo al lado de Maceo, y que marchaba en la guerra de los Mil Días con una pequeña columna desde el Tolima hacia el sur del Cauca.

Tras una escaramuza en el Alto del Oso se dispersó la fuerza de Avelino para poder escapar a las tropas del gobierno. El veterano general iba sin pertrechos en compañía de su hijo, hasta que acosado por el hambre, entró a la casa de un campesino en el Alto de Guacas donde pidió un poco de comida.

El campesino reconoció al militar y le ofreció un suculento plato de fríjoles y un tazón de claro con leche. Mientras la mujer atendía a los revolucionarios el anfitrión se escurrió y dio aviso a la tropa gobiernista que siguió las huellas de los rebeldes y apresó al infortunado general y a su hijo.

Desde entonces los vecinos llamaron al informante el berraco de Guacas y con ese nombre se siguió llamando en el Viejo Caldas a todo aquel que se distinga por su osadía.

Políticamente el eje de la cordillera es frontera natural del Tolima con Quindío, Risaralda y Caldas sucesivamente y luego de Caldas con Antioquia. Y en cuanto a poblaciones, aparte de caseríos de páramo, sólo pueden mencionarse el municipio caldense de Marulanda, cerca al eje, y el poblado de San Félix, corregimiento de Salamina; en el lado tolimense, el municipio de Murillo.

En cuanto a las comunicaciones, este eje de cordillera era la barrera que separaba a la región del río Magdalena y de Bogotá, es decir, de la posibilidad del comercio internacional y del acceso al gobierno. Por eso fue siempre de alto interés sobrepasarla, para acceder a un mundo diferente. De allí que los indígenas, los invasores y más tarde los patriotas hubieran desarrollado el Camino del Quindío para cruzarlo, así fuera con las mayores penalidades. Los colonos, una vez fundada Manizales, abrieron tres caminos diferentes para superarla, lo que también hicieron los vecinos de Salamina con su paso por San Félix, y, a su vez, los vecinos de Sonsón, esta vez con sangre de los patriotas prisioneros. Para cruzar la cordillera y comunicarse con el mundo, Manizales realizó una de sus hazañas en la segunda década del siglo XX: el Cable aéreo a Mariquita, el más audaz y largo del mundo.

Hoy tres importantes vías nacionales llegan hasta lo alto, y ahora está cercano el cruce subterráneo por La Línea, para evitar la cumbre, mientras otras vías lo hacen por las arenas del Ruiz o cruzan la montaña por la cercanía al Bosque de Florencia, hoy también Parque Nacional.

Ladera Oriental de la Cordillera Central

A pesar de estar orográficamente fuera de la vertiente del Cauca, se considera como parte integrante del Eje Cafetero, la ladera oriental de la cordillera Central, es decir, la que mira al valle del río Magdalena, la cual abarca territorios de los departamentos de Tolima, Caldas y Antioquia.

Esta vertiente tiene dos sectores diferentes que corresponden a igual clasificación del valle del Magdalena. Éste, en efecto, cambia a partir de La Dorada, cuando deja de ser un valle cultivado, fértil y seco para continuar como región húmeda. La vecina ladera sufre cambio similar, y así se pasa de la ladera semiboscosa de ondulaciones suaves que caracteriza a Tolima y Caldas, a la impenetrable selva de pendientes difíciles que se ve en la ladera antioqueña.

La parte sur de las dos mencionadas empieza en el Tolima y muestra una serie de ramales en diagonal que salen de la cordillera y van a morir en el valle del Magdalena en forma de terrazas aluviales. Por entre estas serranías descienden, también en diagonal, ríos largos y torrentosos que se apaciguan al llegar al valle y cuyos principales nombres son Coello, Recio, Lagunilla, tristemente célebre por la avalancha de Armero, Guarinó, La Miel y Samaná Sur. O sea que esta ladera es

muy diferente de la del otro lado de la Cordillera, la de los Valles Transversales, de ríos cortos y riscos empinados.

Ha sido ésta una tierra tan ardua de conquistar que los antioqueños se dedicaron a colonizar a toda Colombia antes de atreverse a enfrentar a este sector, y sólo ahora, con la autopista Medellín-Bogotá y con los grandes proyectos hidroeléctricos, se ha iniciado la colonización del sureste antioqueño.

Fueron muchos los habitantes de esta ladera de la cordillera central: Pijaos y Pantágoras señorearon la región y mantuvieron en jaque a los hispanos por más de un siglo, tanto, que la única ciudad hispana en el área, Victoria, sólo duró cerca de treinta años en su sitio.

Los colonos antioqueños prefirieron la parte sur de la región y fundaron en las zonas tolimense y caldense una docena de pueblos dejando "la montaña de Sonsón" para el siglo XX. Políticamente, la ladera fue siempre del Tolima y la cordillera fue barrera contra la impositiva Antioquia. En la actualidad, la población de origen paisa presenta en el lado tolimense los municipios de Roncesvalles, Rovira, Cajamarca, Anzoátegui, Santa Isabel, Líbano, Villahermosa, Casabianca, Herveo y Fresno, tan ligados a la región que ahora algunos de ellos hablan de dejar al Tolima para anexarse a Caldas; y en el sector caldense son paisas Pensilvania, Manzanares, Marquelia, Samaná y Norcasia.

En cuanto a comunicaciones terrestres, esta región ha planteado a sus habitantes un inmenso reto porque se trata de una zona altamente montañosa y quebrada. Los contrabandistas abrieron los primeros caminos ya que salían hasta Salamina y Sonsón, tras difícil cruce de la cordillera. Los españoles habían abierto el camino de Sonsón a Mariquita, tan penoso que hizo carrera el mote de "la tenebrosa montaña de Sonsón"; y más tarde, cuando hubo carreteras, Manizales lideró la hazaña de llevar la ruta hasta Mariquita, primero por cable aéreo y luego por difícil carretera.

Posteriormente se construyeron ramales para comunicar dicha vía con los pueblos del oriente caldense, que, así sea con dificultad unen a todos los poblados de la región, mientras se completa la carretera Transversal de Caldas, que cruzará la cordillera por tierra caldense y no tolimense, como lo hace ahora.

Valle del Magdalena.

La zona central izquierda del valle del Magdalena pertenece a Caldas y a Antioquia según la distribución actual, pero en manera alguna fue objeto de colonización en el siglo pasado ni atrajo la atención de los colonos paisas.

En cambio el río mismo sí fue un anhelo para la Gran Antioquia como camino de contacto con el exterior. El oro, la mercancía extranjera y el café necesitaron del

río y por eso antioqueños y caldenses abrieron camino y colonizaron sus alrededores en su obsesión por llegar a sus aguas.

Respecto de las características físicas del valle baste decir que este sector es zona de transición entre la llanura seca y fértil de las tierras opitas a los valles cenagosos y difíciles de Puerto Berrío hacia el norte.

Los municipios del área son La Dorada y Victoria, en Caldas, desarrollados en el siglo pasado; su importancia vial es alta por ser la ruta de las carreteras y vías férreas que deben comunicar al interior con la costa Atlántica, sobretodo después de que el río Magdalena dejó de ser la vía natural de los colombianos hacia el Atlántico.

El difícil subsuelo del Eje Cafetero

Hasta este punto se ha descrito el agitado relieve de la tierra del Eje Cafetero, su difícil y arisca topografía. Pero bajo su hermoso aspecto exterior, a kilómetros de profundidad, se presenta una agitación también permanente, porque la región está acaballada sobre dos de las más importantes fallas geológicas nacionales, la de Romeral y la de Palestina. Esta ubicación ha influido decididamente tanto en el relieve exterior como en la misma historia local, por cuanto las consecuencias de vivir sobre una fractura terrestre, afectan considerablemente el desarrollo social y económico de las comunidades.

Por definición, una falla geológica es una fractura o zona de fracturas en la corteza terrestre, a lo largo de la cual ocurre un desplazamiento diferencial de los dos bloques en contacto. Entonces, si el Eje Cafetero está atravesado subterráneamente por las dos fallas y sus ramificaciones, ello significa que el piso de la región se encuentra en permanente movimiento, perceptible algunas veces de manera dramática, imperceptible en su mayoría.⁷

La Falla de Romeral, la mayor del país, atraviesa al Eje Cafetero en sentido sur-norte, desde el Quindío hasta Aguadas, pasando bajo Armenia, Pereira, Manizales y veinte poblaciones más; la Falla de Palestina atraviesa todo el oriente caldense, después de nacer en las cercanías del Volcán del Ruiz.

Dado que es importante saber qué sucede debajo del piso, no sobran unas palabras para explicar el origen y la manera de actuar de las fallas, porque ellas serán de gran interés en la historia de las vías del Eje Cafetero.

Es sabido que la corteza terrestre bajo el océano Pacífico, se mueve y avanza hasta chocar contra la de América; y que como ésta le opone resistencia por tener mayor espesor, la del Pacífico, que se llama Placa de Nazca, penetra debajo de la de América a una velocidad hasta de diez centímetros por año, dentro del fenómeno llamado movimiento de placas o deriva continental. El roce de placas

⁷ Schaufelberger y Naranjo.

durante millones de años quebró e hizo levantar el suelo de América, frente al Pacífico, para dejar salir el magma líquido y formar las chimeneas de los volcanes que se llaman Cinturón de Fuego; en tiempos actuales es el que provoca las tensiones telúricas que, al liberarse, originan bruscos movimientos sísmicos y terremotos.

Acercándose más al aspecto regional, el material del que se formó la cordillera Central, la de los volcanes, fue diferente al de la Occidental; ígnea la primera, sedimentaria la segunda. La zona donde entran en contacto los dos tipos de materiales reaccionó de manera diferente ante los movimientos sísmicos originados por el roce de las placas, hasta que terminó por fracturarse, a lo largo de mil kilómetros, desde el Patía hasta la costa caribe, dando origen así a la mencionada Falla de Romeral. Como se dijo anteriormente, esta situación ha creado desplazamientos diferenciales en ambos lados de la zona de contacto. Entonces, cuando un brusco movimiento llega sísmicamente desde las profundidades del Pacífico hasta la falla, bajo los pies del Eje Cafetero, ésta reacciona sin amortiguar la onda sísmica, y hace mover de manera diferente los dos lados de la falla, que no es una línea, sino que tiene anchuras hasta de treinta kilómetros. Por eso el Eje Cafetero es zona de temblores.

Pero hay más: como la presión de las placas en roce es continua y se trasmite por la corteza terrestre, la falla de Romeral va acumulando también tensiones físicas, y a veces las libera bruscamente, dando origen a los terremotos locales, los originados en la región, que han sido dolor de cabeza de sus pobladores durante siglos. En resumen, la Falla de Romeral es un buen transmisor, bajo el Eje Cafetero, para los movimientos telúricos del Pacífico o de otras regiones; y en otros casos es la misma falla la que da origen de los movimientos sísmicos. Lo anterior en cuanto a terremotos y temblores, y su alta influencia en las comunidades, en su arquitectura y hasta en su actitud ante la vida.

La falla de Romeral es un obstáculo para el desarrollo vial de la región, pues cuando se construye una carretera que comunique poblaciones a un lado y otro de esa falla se dificulta su mantenimiento, aumentan costos, se restringe la movilidad. Entre los pasos difíciles de las carreteras que atraviesan la falla de Romeral están: La Violeta, Malpaso, La Siria, Petaqueros, Pácora, El Muñeco, La Estampilla, Boquerón, Caselata, y otros nombres familiares, que recuerdan continuamente a los habitantes del Eje Cafetero que la tierra tiene vida, que las carreteras se hundan aunque estén bien construidas, que la capa de tierra sobre la roca se rueda, en fin, que el subsuelo y sus movimientos son un reto más que deben afrontar, si aspiran a tener buenas comunicaciones terrestres.

UN ESCENARIO

De acuerdo con lo anunciado al principio, este capítulo presentó la topografía del Eje Cafetero y mencionó las sus implicaciones en el proceso del poblamiento regional.

Por lo tanto, se puede afirmar que la descripción anterior es el escenario para una historia porque sobre su arisca topografía, con una naturaleza generosa en clima, humedad y paisajes, se ha desarrollado la vida de los habitantes del Eje Cafetero, desde aquellos que hace diez mil años utilizaron la región como corredor territorial en su avance desde Alaska hacia el sur, hasta los actuales pobladores que andan empeñados en hacer de esta tierra un sitio especial para vivir.

En consecuencia, los capítulos siguientes se referirán a los pobladores de la región y a la manera como fueron superando las dificultades que les planteaba el territorio para el progreso y para las comunicaciones, empezando por los caminos empedrados de los indígenas, avanzando por los tragadales donde se hundían las mulas, las rústicas carreteras balastadas, los ferrocarriles de trocha angosta, y los imposibles cables aéreos, hasta la moderna autopista regional.

Pero antes de narrar aquel enfrentamiento con la naturaleza, es necesario mirar cómo el pasado habitante del Eje Cafetero fue apoderándose de la topografía y del paisaje.

BIBLIOGRAFÍA

ACEVEDO Latorre, Eduardo, *Panorama geoeconómico del Departamento de Caldas*, en *Economía y Estadística*, No. 81, Imprenta Nacional, Bogotá, 1955.

DE LOS RÍOS Tobón, Ricardo, *Orígenes y Colonización hasta 1850, Historia del Gran Caldas Tomo 1*, Imprenta Departamental, Manizales, 1983.

CODAZZI Agustín, Instituto Geográfico, *Monografía del Departamento de Caldas*, Bogotá, 1984.

CODAZZI Agustín, Instituto Geográfico, *Monografía del Departamento del Risaralda*, Bogotá, 1985.

CARDONA Tobón Alfredo, <http://www.historiayregion.blogspot.com>

NARANJO Henao, José Luis, *Modelo de evolución morfotectónica del sistema de fallas de Romeral, entre Pereira (Risaralda) y Filadelfia (Caldas)*, Universidad de Caldas, Manizales, 2006.

PERIODICO EL TIEMPO, *Atlas Colombia Viva*. Ed. El Tiempo. Bogotá. Página 37

SCHAUFELBERGER P., *Apuntes geológicos y pedológicos de la zona cafetera de Colombia, Manizales*. Imprenta Oficial, 1944. (Textos sobre cordilleras, páginas 35 a 37; sismología regional, páginas 40 a 43; relieve del río Cauca, páginas 48 a 50; estratigrafía, páginas 100 a 110; geología del río Cauca, páginas 176 a 186.)

Documentos, recorridos y observaciones sobre el territorio del autor.

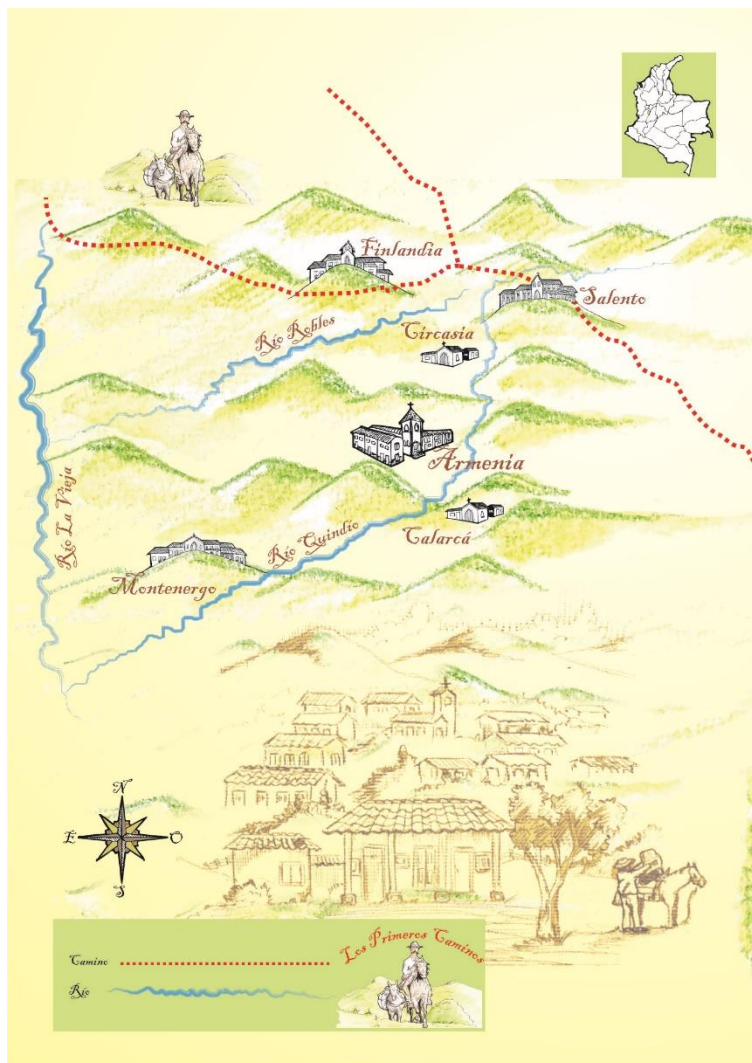
CAPÍTULO II

UN CRISOL DEL MESTIZAJE

Alfredo Cardona Tobón

Este capítulo muestra cómo nativos, negros y europeos conformaron las comunidades coloniales que poblaron la región hasta la llegada de los antioqueños. Se da información general sobre los principales pueblos indígenas que encontraron los españoles, se recuerda la hecatombe americana, la presencia africana en este territorio y la influencia encomendera, que se prolongó con los criollos caucanos. Se cierra el capítulo con los resguardos indígenas modernos, cuya presencia sigue siendo muy importante en la banda izquierda del río Cauca.

Sobre la arisca topografía de este territorio, en los tiempos precolombinos florecieron varias culturas indígenas de ancestro caribe, con notables diferencias en el lenguaje, en la cosmogonía y en su desarrollo tecnológico. (Mapa No. 1)



La violencia conquistadora, las enfermedades traídas por los europeos y el acoso de los colonos mestizos disminuyeron las comunidades nativas, cuyas huellas quedaron moldeadas en la cerámica y se admiran en las primorosas joyas de oro y cuya cultura rescataron, en parte, los cronistas y los estudiosos de nuestro pasado.

A los pueblos primitivos asentados en estas montañas no los separaron abismos insondables, ni cadenas montañosas infranqueables o ríos imposibles de vadear; sin embargo, hablaron diversos dialectos, adoraron distintos dioses y vivieron de manera diferente. Quizás la riqueza del suelo, la caza abundante y la multiplicidad climática los hizo independientes, y sus cacicazgos débiles, autócratas y absolutistas impidieron la unión de las tribus alrededor de un líder con la fuerza suficiente para conformar una comunidad poderosa.

Al evocar el pasado debemos volver sobre las raíces nativas y agregar el ingrediente africano y los conquistadores blancos: los indígenas sobrevivientes fueron la base de las comunidades de la banda izquierda del río Cauca, los negros formaron núcleos aislados en Guamal, Marmato y Buenavista y los blancos establecieron sus bases en Cartago, Ansermanuevo y en Arma.

Esas tres razas mezcladas por la fuerza y el sexo, se unieron a los mestizos llegados de Antioquia para conformar el pueblo del Eje Cafetero, que sigue matizándose con la inmigración chocona y su propia movilidad interna.

LA POBLACIÓN NATIVA

Los indígenas del centro-occidente de Colombia mostraron desarrollos notables en la metalurgia del oro, en la cerámica, la explotación de las fuentes salinas, la farmacopea y en el proceso del algodón.

Los ansermas y los quimbayas fundieron el oro y lo alearon con cobre para aumentar su ductilidad y maleabilidad y obtener piezas incomparables que hoy hacen parte del Museo del Oro y de colecciones particulares de Europa y Norteamérica.¹

El oro fue abundante en los aluviones del Cauca y sus afluentes; pero el mineral de cobre es escaso en la región. No se sabe cómo los quimbayas y los ansermas obtuvieron el cobre que utilizaron para las aleaciones con oro. Es improbable que hayan reducido el metal de las vetas cupríferas de la zona quimbaya, quizás llegó por el río San Juan², o se trajo por un camino que llegaba a los confines septentrionales del imperio incaico.

Los ansermas y los quimbayas estiraban el oro y lo convertían en láminas delgadas con las cuales recubrían los recipientes cerámicos ceremoniales; también utilizaron la técnica de la cera perdida³, el repujado y el conformado. Los carrapas, por su parte, aunque no fueron tan hábiles como las tribus anteriores, dominaron el arte del conformado para obtener petos y armaduras.

¹ Cano, (1981)p. 258

² Los indígenas mantas establecieron un comercio de cabotaje antes de la llegada de los españoles. Así lo comprobó una expedición, de la que hizo parte el pereirano Alejandro Martínez, al navegar en una balsa manteña desde el Ecuador hasta Costa Rica.

³ En el proceso de cera perdida se modela la pieza en cera de abeja o de palma, se recubre con arcilla refractaria, se seca el molde y por un vaciadero se vierte el metal fundido que quema la cera y da forma a la pieza.

EL TESORO QUIMBAYA⁴

Los quindianos han tratado de recuperar parte de su patrimonio indígena, arrasado durante siglos por gUAQUEROS, por traficantes de artículos indígenas o donado abusivamente al extranjero, como sucedió con el llamado "Tesoro de los Quimbayas".

"Yo siempre creí que vuestro país era fabuloso en bienes artísticos, pero veo que lo es aún más en la nobleza e hidalguía de sus gentes" afirmaba la reina María Cristina de Habsburgo, el 11 de noviembre de 1892, en la Biblioteca Nacional de Madrid, al inaugurar la Exposición Iberoamericana que abría la conmemoración del cuarto centenario del descubrimiento de América".

"La razón de tanta admiración era sencilla: el gobierno de Colombia le acababa de hacer un regalo inesperado y regio, en el sentido estricto del término, consistente en 122 piezas de orfebrería precolombina descubiertas en el municipio de Filandia en el departamento del Quindío, y que se conocieron como el Tesoro de los Quimbayas, algo así como la versión moderna de la Leyenda del Dorado".

"Haciéndole eco a la acción el semanario madrileño "La Ilustración Española y Americana" describió el regalo como el presente más valioso que España ha recibido, de sus hijas allende el Atlántico".

"Don Jorge Holguín, entonces presidente de la República, tomó tan trascendental decisión para agradecerle a la regente española el laudo arbitral pronunciado a favor de Colombia, gracias al cual el país asumió la soberanía sobre la península de la Guajira y se definieron los derechos colombianos en las riberas del Orinoco. El asunto era importante ciertamente, pero el reconocimiento también lo fue, pues Colombia entregó uno de los más notables vestigios culturales del hombre americano".

Las comunidades aborígenes explotaban las fuentes saladas ubicadas a uno y otro lado del río Cauca. En el sitio de Opirama⁵ los ansermas llenaban las vasijas de barro con aguasal y en fogones alimentados con madera o con hulla, evaporaban el agua y obtenían bloques de sal para su consumo o para intercambiar con otras tribus. Los quimbayas utilizaron ese proceso en las fuentes de Consotá. En la misma forma los carrapas obtuvieron sal en las fuentes de Maybá⁶.

La producción indígena fue variada: Los quimbayas tejían algodón silvestre y teñían las mantas con colores vegetales tan firmes que desafiaron el paso de centurias; los irras establecieron "tianguéz" o mercados⁷ en las orillas del río Cauca, donde intercambiaban tejidos por oro, sal por armas, canastos por chontaduros. Los carrapas, expertos en el cultivo de frutas, fabricaron rodelas y armaduras de oro que asombraron a los españoles y se convirtieron, a la postre, en el desastre de la comunidad, pues los invasores torturaron a los indios y asolaron los rancheríos para robarse las piezas del valioso metal.

⁴ Bonilla María, <http://www.lablaa.org/blaa/virtual/revistas/credencial/junio1992/junio1/htm>

⁵ Esas fuentes las explotaron los quinchieños hasta 1940 y de ellas aún sigue manando agua salada.

⁶ HENAO,(2006), p. 77.

⁷ Friede, (1982), p. 41

La alimentación de los nativos se basó en el maíz que preparaban en muchas formas: con la variedad pira hacían crispetas y con el maíz capio cocinaban las arepas sancochadas. Otros cultivos, como la ahuyama, la yuca, la guatila y la arracacha hacían parte del menú, al igual que el obambo,⁸ las nueces, y el sagú, que da un tubérculo que aún se cultiva en el Resguardo indígena de San Lorenzo en Riosucio.

EL CERRO DE CARAMBÁ

Alfredo Cardona Tobón

En la carretera entre Riosucio y Anserma, sobre la serranía de Donduango, un gran cerro emerge desde el cañón del río Cauca y rompe las nubes con su pico en forma de cabeza de águila.⁹ Las tribus ansermas creían que en la cima del cerro vivían el dios Xixaraca y la diosa Michua. Eran los genios protectores que mantenían a raya a los malignos tamaracas, portadores de las plagas y a la Aribada o mensajera de la muerte.

Xixaraca regulaba las lluvias, sacaba y guardaba el sol. Michua era la Señora del Valor y de la Guerra. Desde la cima del Carambá, la diosa fulminaba a los intrusos con rayos y centellas, convertía el agua en sangre y los bejucos en víboras. En tiempo de paz Michua tomaba la forma de una venadita y en tiempo de guerra se convertía en una hermosa mujer que brindaba sus caricias a los guerreros más valientes.

Cuenta la leyenda que Xixaraca y Michua abandonaron el Batero cuando los ansermas abrazaron el cristianismo, entonces se alejaron llorando, por el cauce del río Quinchía. Sus lágrimas formaron dos cascadas que se despeñan desde lo alto del cerro y sus pies desnudos dejaron estampadas grandes huellas en las rocas de la orilla del río Grande.

COSTUMBRES DE LOS NATIVOS

Los ídolos de barro, los retablos y las figurillas de oro, muestran el profundo espíritu religioso de los indígenas, que creían en una vida después de la muerte y se comunicaban con los espíritus mediante los chamanes y los jaibanás.

Los pijaos adoraban a Lulumoy, que representaban con tres cabezas, tres brazos y seis piernas y rendían culto a Eliani o espíritu del demonio; los chocoes adoraban a Tzatzitzetze¹⁰ y los ansermas rendían tributo a Xixaraca y a la diosa Michua. La leyenda habla de Nabsacadas, un ídolo de los panches que acompañó a los alzados en armas en 1557 y ordenó a los indios que arrasaran con todo lo que tuviera que ver con el cristianismo¹¹.

HALLAZGOS ARQUEOLÓGICOS EN LA AUTOPISTA DEL CAFÉ

Durante las labores de rescate y monitoreo arqueológico realizado por Autopistas del Café donde se realiza su proyecto vial, el antropólogo Carlos Alberto Restrepo R. ha obtenido información valiosa de los grupos pre cerámicos y agro alfareros que poblaron la región.

⁸ El obambo está casi extinguido. Hay un pequeño cultivo en la vereda El Alto del Naranjo de Manizales. Es una enredadera con frutos parecidos a las papas, por eso también se la llama papa aérea, su sabor es similar al de la papa común.

⁹ El nombre indígena del cerro se cambió por Batero, que también es otro nombre nativo que daban a todos los batolitos que se elevan desde Cerro Plateado en Fredonia, Antioquia, hasta el cerro Opiramá en Quinchía.

¹⁰ Era el dios creador y vivía en el mundo superior de la cosmogonía de las tribus del Pacífico.

¹¹ Friede, (1982), p. 88

En el sitio denominado "Hacienda Génova" en la Variante Sur- Sur de Pereira, se han excavado cerca de ochenta tumbas que han dado nuevas pistas sobre la agricultura, la elaboración de vasijas cerámicas, la metalurgia y las costumbres funerarias de los aborígenes. De tales tumbas se obtuvieron tres fechas de radio carbono que las ubican entre los siglos X y XIV D.C y se extrajo un pectoral de oro martillado cuya fabricación puede estar entre 840 y 980 años antes de Cristo.

Según Restrepo R. las evidencias recuperadas durante las labores de monitoreo arqueológico en La Variante Sur de Pereira, permiten considerar que pertenecieron a grupos de la denominada Cultura Quimbaya Tardío o tradición Sonsoide.

Las tumbas sobre los hombros de las colinas de esa zona, mantuvieron un patrón que no se modificó sustancialmente en el periodo comprendido entre 910 y 1360 d.C .Las sepulturas indican que los grupos indígenas de ese periodo enterraban a sus muertos en pozos con cámara lateral y en pozos sin cámara. En las exploraciones, Restrepo identificó entierros primarios en posición extendida y en posición ventral, en la mayoría de los casos sobre un tendido de tierra negra. También encontró un entierro secundario, es decir en traslado de los huesos de un nativo desde una sepultura inicial a otra sepultura.

En las excavaciones se comprueba que los ajuares funerarios dependían de la posición social del individuo y estaban compuestos fundamentalmente por objetos cerámicos, líticos, metálicos y arcilla cruda con figuras antropomorfas y réplicas de metates.

Carlos Alberto Restrepo analizó restos de los sepulcros indígenas y encontró un déficit nutricional en los individuos y lesiones en columna y huesos, que muestran el medio hostil y las dificultades para sobrevivir que debieron superar los ancestros. Aunque no se registraron sitios de vivienda, el antropólogo sugiere que los ranchos nativos se construían en el centro de una terraza, con basureros en forma de hoyos cónicos ubicados muy cerca de las chozas.

En los basureros se encontraron instrumentos líticos como manos de moler, metates o bateas de piedra, hachas, raspadores, cortadores y rompecocos para triturar las nueces, que junto con el maíz eran parte importante de la dieta alimenticia de los nativos.

Las crónicas españolas registraron algunas costumbres nativas: los ansermas momificaban sus muertos; los carrapas enterraban a sus caciques con las armas, los plumajes, sus mujeres y los sirvientes; los pijaos se deformaban la cabeza con tablas que fijaban desde el nacimiento de la criatura, andaban desnudos y se pintaban de rojo con bija o achiote.

Los indígenas construían sus chozas con guadua y las techaban con palma o con iraca. Los pequeños rancheríos, pues no existieron grandes poblados ni ciudades importantes, estaban rodeados de arboledas de guamos, chontaduros y guamas, a menudo protegidos por "quinchos" o parapetos que remataban con los cráneos de los enemigos muertos en combate o de los prisioneros que sacrificaban y devoraban, pues parece que no desdeñaban la carne humana. Los pijaos levantaban sus viviendas separadas unas de otras y se reunían convocándose por medio de fogatas que encendían en los cerros más altos.

El gobierno de los caciques era despótico, disponían de los súbditos a su antojo y los obligaban a trabajar en los aluviones auríferos y en los campos. Las crónicas españolas mencionan a Chiricha, Señor de los pirsas y tapascos, que los indios transportaban en palanquín y sentaban en el regazo de sus mujeres para que sus pies jamás tocaran tierra; nombran a Cananao, cacique de los irras y aliado de Robledo; a Ouczca, cacique de los tabuyos, que pagó con su vida

su rechazo a los invasores europeos y hablan de Pimaná, señor de los paucuras.¹²

Existen pocas referencias sobre las fiestas y celebraciones nativas. Los ansermas organizaban unos torneos de lucha donde corría la chicha; los cocuyes o armas celebraban sus triunfos con libaciones de chicha mezclada con tabaco¹³ y los quimbayas bailaban en las ceremonias rituales al compás de los tambores; así narra Fray Jerónimo Escobar

*"Cuando salían a sus fiestas y placeres en alguna plaza, juntábanse todos indios, y dos de ellos con sus atambores hacían son; donde tomando otro la delantera, comienzan a danzar y a bailar; al cual todos siguen, y llevando cada uno de la vasija de vino en la mano; porque beber, bailar, cantar, todo lo hacen al mismo tiempo. Sus cantares son recitar a uso los trabajos presentes y recontar los sucesos pasados de sus mayores"*¹⁴

LA RESISTENCIA INDÍGENA

Las rivalidades entre las tribus de la región facilitaron el dominio de los españoles que disponían de mejor armamento, tenían experiencia guerrera tras luchar por siglos contra el Islam y los empujaba el deseo de enriquecerse a cualquier costo, sin que hubiera Dios ni autoridad que los sujetara.

Las avanzadas de Belalcázar, Robledo y Vadillo entraron a la región, atropellando el mundo de los tapascos, los pirsas, pozos, palenques y cocuyes. En 1538 la tropa de Vadillo se desplegó como langosta desde la costa de Urabá y en territorio anserma arrasó ranchos y cultivos y arrebató el oro que los indios acumularon tras siglos de barequeo en ríos y cañadas.

Al llegar Vadillo al poblado del cacique Chiricha el viento silbó lúgubrememente al pasar por las cuencas de las calaveras enclavadas en las guaduas, Los indígenas buscaron refugio en el cerro Carambá implorando la ayuda de Xixaraca y de Michua, que enmudecieron, aterrados con los gruñidos de los perros rabiosos y el tronar de las armas de fuego. Vadillo continuó sus tropelías, internándose cada vez más en territorio Anserma hasta que se topó con Jorge Robledo, que avanzaba desde el sur después de arrasar las aldeas de Guaruma y Nacor.

En 1540 todo estaba consumado; Vadillo deja el campo libre a Robledo, al verse acosado por el gobernador de Cartagena que lo acusa de malos manejos. Robledo mediante el terror y la diplomacia consolida su poder y con el apoyo de los irras cruza el río Cauca y emprende una campaña contra las tribus de la banda derecha del río Cauca. Los españoles someten fácilmente a los carrapas, los suman a sus filas y tras breves escaramuzas, hacen lo mismo con los indios pícaras.

¹² Ocampo, (1993), p. 148

¹³ Ibidem, (1993). p. 69

¹⁴ Fray Jerónimo Escobar citado por Otero D'Acosta en Archivo Historial de Manizales. p. 393.

En marzo de 1540, los indios pozos enfrentan a los españoles y causan graves heridas al conquistador Jorge Robledo. Sus lugartenientes Rodríguez de Silva y Suer de Navas continúan la campaña con horripilante sevicia, azuzan a los perros de presa que marchan en la vanguardia y despedazan a los indios que despavoridos ante los caballos y las armas de fuego, se despeñan por los riscos, o se internan en campo de otras tribus que los hacen prisioneros y luego los devoran.¹⁵

Las huestes de Robledo invaden los dominios paucuras y los someten fácilmente, pues atemorizados con las atrocidades españolas, se rinden sin oponer resistencia. La marcha continúa en son de triunfo hasta los dominios cocuyes o armados; como lo describe Fernández de Piedrahita:

*"No teniendo que hacerse en Paucura, se encaminó Robledo a la parte occidental en demanda de la provincia de Arma...por lo cierto que la provincia es buena, llana y fértil de semillas y raíces y sobre todo rica de minerales de oro. Sus moradores habitaban en los altos y laderas de las serranías que tiene, en casas redondas y capaces de quince a veinte familias. Hallábanse medrosos con la fama que entre ellos corría de que los españoles partían el cuerpo de un hombre de un golpe de espada y de un bote de lanza los atravesaban, y lo que más les ponía horror era la ponderación que se hacía de la furia con que la jara salía de la ballesta y velocidad que llevaba, a que comparaban la presteza y ferocidad de los caballos y perros."*¹⁶

En abril de 1540 los cocuyes traban combate protegidos con yelmos de oro, al son de bocinas, tambores y flautas y en medio de un griterío infernal. Los soldados de Robledo armados de ballestas y auxiliados de perros resisten el ataque inicial; luego entran en acción los jinetes. Al ver los caballos los cocuyes abandonan la lucha, dejando en el campo numerosos muertos.

Para impedir el alzamiento de los cocuyes, Robledo reunió a sus caciques, los encerró en un bohío y les mutiló sus miembros. Creía que en esa forma los indígenas no se atreverían a desconocer su autoridad. Pero no fue así; por décadas los nativos acosaron a los invasores, hasta que diezmados por la guerra, las enfermedades y los desplazamientos desaparecieron de la región.

La leyenda de El Dorado y de los tesoros fabulosos de las montañas de Hervé empujaron a los españoles hacia las tierras de los pantágoras situadas en la margen occidental del río de la Magdalena. Baltasar Maldonado emprendió la primera campaña a principios de 1540 y avanzó sin tropiezos hasta el río Guarinó; pero de allí en adelante se confabularon los indios con la naturaleza hostil, para dificultar a cada paso la marcha de la expedición militar, cuyo fracaso fue total al intentar tomar una aldea indígena que resistió durante cuarenta días el embate de cañones y torres de asalto.

En 1549 Francisco Nuñez de Pedrosa ataca a los pantágoras y en cercanías de Guacotá incendia una aldea indígena, cuyos habitantes prefieren morir

¹⁵ Ocampo, (1993), p. 120.

¹⁶ Fernández de Piedrahita, (1973).Vol. 1.p.421 y 422

calcinados antes que entregarse al invasor; así lo expresa Rafael Florencio en su trabajo sobre Pensilvania, Caldas:

*"Y se vio en esa loma- narra el cronista Aguado- un triste y calamitoso espectáculo, tal que a los propios causadores de él puso muy grande lástima y compasión, y se arrepintieron entrañablemente de haber sido causa de una gran crueldad, porque veían arder en las llamas de fuego, no solo a los guerreros e indios mayores, y mancebos muchachos, pero a muchas mujeres de todas suertes, con sus criaturas, niños y niñas pequeños, a los pechos, que difuntos como estaban y sorroscados de la candela, parecía estar su sangre pidiendo justicia de la injusticia y crueldad con que ellos se había usado."*¹⁷

Los rumores de grandes riquezas en el Chocó impulsan al capitán Gómez Fernández a organizar una expedición en 1540. Gómez alcanza las cabeceras del río San Juan y retrocede ante la feroz resistencia de los aborígenes.

Las tribus del Chocó pararon los embates españoles y sostuvieron una tenaz ofensiva contra las fundaciones europeas cercanas a sus dominios. La guerra contra esas tribus duró más de un siglo y se sostuvo con tropas españolas acantonadas en Anserma, Santa Fe de Antioquia y Toro y el concurso de las tribus sometidas, cuyos jóvenes se reclutaron para combatir y para transportar las provisiones de las campañas. El cronista Juan Velasco describe la penosa situación de las fundaciones europeas en esos tiempos de conflicto:

"Hallándose las fundaciones de Toro, Anserma y Cartago en tranquila paz y sus habitantes con las armas dispuestas y olvidadas, atentos solamente al trabajo de la minas y de sus granjas, y al de criar diversos ganados mayores que se iban multiplicando a la maravilla, comenzaron las cuatro tenencias a ser perturbadas por las bárbaras naciones desde 1560."

"Dieron muerte a bastante número de españoles en las emboscadas de los caminos, infestándoles de modo que apenas podían pasar de unas ciudades a otras. Saquearon diversas veces los pueblos de los indios reducidos y las granjas de los españoles y se llevaron a sus países los ganados de que iban llenando los caminos".

En 1601 una ataque coordinado de las tribus del Chocó puso en jaque el poder colonial. Los noanamaes destruyeron el campamento militar de Guntras en la entrada del Chamí y marcharon contra la población de Anserma, que se salvó gracias a la intervención de los quinchías, guáticas y tabuyos que al sentirse amenazados lucharon contra los atacantes. Los indígenas zitaraes se apoderaron de la ciudad de Toro, asesinaron a más de la mitad de los españoles, raptaron a sus mujeres y quemaron la ciudad. Cartago resistió el ataque de los chocoes, pero la Villa de Arma cayó ante el empuje de los indios pozos.

En 1684 el cacique Rodrigo Quiruvinda encabezó la última rebelión de los chocoes que barrió con blancos, negros y cristianos de las márgenes del Atrato y de las selvas del Chamí. Fuerzas combinadas de Popayán, Santa Fe de Antioquia y de

¹⁷ Florencio Rafael, (1961), p. 30

Anserma hicieron frente a Quiruvida, lo apresaron con otros treinta compañeros y los fusilaron en la población de Lloró.

Los pijaos no se plegaron al invasor. Con su táctica de guerrillas se mimetizaban entre el monte, evitaban la lucha en campo abierto y atraían al enemigo hacia los riscos para acosarlo desde las alturas con dardos y con piedras. Los pijaos atacaban de día y de noche, fueron la mayor pesadilla de los españoles en una lucha larga y sangrienta. En 1567 el capitán Bartolomé Talaverano perdió en una emboscada gran parte de la tropa, en 1591 los nativos derrotaron al gobernador Bernardo Mújica y poco después acabaron con las fuerzas de Hernando Arias y de Gregorio Astigarreta.

El capitán Domingo Bocanegra dedicó su vida al exterminio de los pijaos. Por cuenta propia o con recursos de la Corona ataca a los nativos en sus antiguos dominios; en 1603 dirigió un ataque para vengar la muerte de un hijo y de un sobrino del gobernador de Popayán, remontó el río La Paila y llegó hasta el sitio de Aposentos en el Quindío, donde tenía su cuartel uno de los caciques principales:

"A Calarcá- informó Bocanegra a las autoridades coloniales- y a todos los demás quemé casas, talé sus sementeras y comidas de todo género, platanales y árboles de fruto y palos de bija, que ellos tienen en gran estima, sin dejarles tinajas, ni ollas, ni matas, ni calabazos, que es pérdida grande para ellos y lo sienten en extremo".

Los pijaos hostigados por las tropas de Ibagué y de Popayán se desplazaron de un lado a otro y acosaron en forma repetida a Buga, a Roldanillo y a los pueblos quimbayas en busca de comida, mantas y mujeres, que posiblemente faltaban en sus precarios campamentos.

De 18.000 guerreros pijaos que se calcularon en 1565, ya quedaban muy pocos en 1591. *"La reducción- afirma Juan Friede- obedeció a las bajas en los combates y a la esclavitud, pues los prisioneros se tomaban como botín de guerra y jamás regresaban a la tribu".*

En 1542 el establecimiento de las encomiendas lanzó a los quimbayas a la revuelta. El ataque del capitán Andrés Gómez a las aldeas de Yugunacó y Oruma atizó el conflicto ¹⁸; los indígenas asesinaron a curas doctrineros, a varios encomenderos, a numerosos esclavos negros y pusieron sitio a Cartago. La expedición del capitán Salinas rompió el cerco y dispersó a los panches y pijaos que se habían unido a la rebelión, mientras la columna de Alonso Fuentelabrada atacaba a los bugas y neutralizaba un ataque quimbaya.

EL ANIQUILAMIENTO DE LOS NATIVOS

A más de la guerra, la viruela y la gripa, el trabajo forzado y los desplazamientos masivos contribuyeron a mermar en forma dramática la población americana. Al aniquilamiento físico de las comunidades indígenas se le sumó el cultural, pues

¹⁸ Friede, (1982), p. 54.

los españoles borrar los dialectos, las costumbres y las creencias nativas para implantar el castellano y su modo de vida y facilitar la explotación de los vencidos.

Para justificar sus acciones, los conquistadores quisieron hacer creer al mundo occidental que los habitantes de América eran crueles, bestiales e incapaces de asimilar la civilización europea y llegaron hasta afirmar que los indígenas no tenían alma.

La devastación de los pueblos americanos se conoció en Europa merced a las denuncias del padre De Las Casas y otros religiosos, cuyo clamor hizo que el papa Julio III declarara en su bula "Sublimus Deus" que los indios eran capaces de abrazar la nueva fe con conocimiento y les reconociera su derecho a vivir en libertad.

Las buenas intenciones de las altas autoridades eclesiásticas se estrellaron con la intransigencia de los españoles, su odio contra los infieles y con la inquisición religiosa. Los frailes y doctrineros consideraron las culturas autóctonas como diabólicas y pecaminosas. Para los misioneros, a menudo ignorantes y ambiciosos, lo que no iba con su religión era maligno, sucio y aberrante y les daba pie para justificar sus atropellos.

Los franciscanos, los jesuitas, los agustinos y posteriormente los claretianos y lauritas arrasaron los valores ancestrales. En internados, o sitios especiales llamados doctrinas, los religiosos concentraban a los indios para enseñarles el catecismo, cambiar sus dialectos por el castellano y acostumbrarlos a la civilización occidental. Las doctrinas desvertebraron la familia indígena y fueron nefastas para la economía de los nativos, pues mozos y niños de ambos sexos, pasaban gran parte del tiempo en las actividades que giraban alrededor de las iglesias y capillas.

Los indígenas no aceptaron de buen grado tales doctrinas. En realidad ellas dieron motivo para alzamientos y rebeliones, como lo expresa en 1557 el cacique irra, Capirotama:

"...que no era bueno dar indios al Avemaría, porque habían entendido que en Anserma habían dado muchos muchachos para el Avemaría y también en Cartago... que les pedirían a ellos, como a los demás, y que los irras no tienen muchachos, que ¿de dónde los tendrían que buscar?- Por eso dicen los indios que quieren pelear contra los cristianos y matarlos".¹⁹

La desaparición de los indígenas fue acelerada. En 1585 el gobernador de Popayán Juan de Tuesta Salazar visitó la región de Cartago con la intención de "ver la población y reducción de los naturales de estas Indias". El funcionario constató la precaria situación de los naturales, apenas a medio siglo del dominio europeo, e informó que la mayoría de los quimbayas vivían "dispersos y apartados y fuera de congregación y de todo uso de razón y ayuntamiento y policía".

¹⁹ Friede, (1982), p. 84

El gobernador reunió una junta de vecinos con frailes y doctrineros para buscar estrategias que permitieran reunir a los indios que vagaban en la soledad de "arcabuces, montes y valles ocultos, cada uno solitario y de por sí"²⁰, pero poco se logró por el temor y desconfianza de los naturales y el acoso de los pijaos con sus continuas entradas al antiguo dominio de los quimbayas.

A mediados del siglo XVI el Obispo de Popayán, Juan del Valle, denunció las crueldades de encomenderos y capitanes españoles, que destrozaban con perros, empalaban y quemaban vivos a los indígenas y acusó al oidor Francisco Briceño, de asolar la zona de los armas, paucuras y carrapas, ya de por sí despoblada por la guerra, al sacar de la región gran cantidad de indios adultos y niños, dispersarlos por las minas de Popayán y Quito o llevarlos a las encomiendas de Santa Fe.

En 1627 el oidor Lesmes de Espinosa y Saravia visitó las regiones de Cartago y reunió varias comunidades dispersas en las aldeas de Nuestra Señora de las Nieves y en Pindaná de los Cerrillos. La vida de la primera aldea fue efímera y Pindaná sobrevivió hasta fines del siglo XIX, cuando su gente se diluyó entre la peonada antioqueña.

Las comunidades nativas también mermaron en territorio Anserma. Para sostener la guerra con los chocoes, las autoridades coloniales echaron mano a los varones de las tribus de esa región para utilizarlos como cargueros o incorporarlos a las columnas combatientes. Pocos sobrevivieron a los ataques o las inclemencias de la selva, dejando sin brazos los cultivos, como lo manifestaron los caciques de Guática, Chápata, Opirama, Tabuyo y Andica en noviembre de 1628 en queja que enviaron a la Real Audiencia, donde decían que las continuas levadas estaban arruinando las parcialidades.

LOS NATIVOS SOBREVIVIENTES

Los pantágoras, los pijaos, carrapas, paucuras y los irras desaparecieron; se perdió la huella de los pozos y de los zitaes; los noanamaes y tatamaes se internaron en las selvas del Pacífico y los quimbayas y carrapas que se salvaron de las enfermedades y la violencia, se desplazaron a otras tierras o se fundieron en el crisol del mestizaje.

Al finalizar la colonia la trama racial de la región tuvo como base, principalmente, a los descendientes de algunas tribus ansermas que se salvaron del exterminio gracias al oidor Lesmes de Espinosa y Saravia. En 1627, el oidor agrupó a pirsas y curicamayos en el Resguardo de la Montaña; reunió a varias familias pirsas y carrapas en las aldeas de Supía y de San Lorenzo, y trasladó a los indios de Sopinga a un pequeño valle al lado del río Guática.

Los resguardos remplazaron a las antiguas encomiendas y dieron una luz de esperanza a los nativos. En la nueva organización el alcalde indígena remplazó al encomendero y un Cabildo de la comunidad constituyó el puente entre el gobernador colonial y los vecinos del Resguardo. Esta nueva organización

²⁰ Peña, (2003),p. 44

contaba con su propia policía y permitía que los indios explotaran un territorio con sus minas, salados y bosques, y establecieran labranzas familiares y comunales.

La corona española protegió los resguardos, pero al empezar la república, lo primero que hicieron los criollos fue desmantelar los resguardos de la Sabana de Bogotá, para apoderarse de la tierra de los indios.²¹ En 1875 el gobierno del Cauca autorizó a los administradores de los resguardos para que vendieran las propiedades y los indígenas se quedaron sin tierra.

LOS RESGUARDOS EN LA ÉPOCA REPUBLICANA

A principios del siglo XIX, en la banda del río Cauca, entre los ríos Arma y La Vieja, solamente se conservaba el Resguardo de Pindaná de los Cerrillos. En cambio en la orilla izquierda, entre el río Cañaveral y la quebrada Arquía, la zona poblada estaba ocupada por numerosos resguardos, algunos con muy pocos vecinos como Tachiguí, Tabuyo y Arrayanal y otros con numerosos habitantes como Quinchía, el Resguardo de Guática, los resguardos de La Montaña, Quebralomo y San Lorenzo en Riosucio y los Resguardos de Supía y Marmato.

Cada una de esas comunidades tenía su propia historia y vivía problemas particulares; aunque les sobraba tierra, carecían de instrumentos e instrucción para explotarla; su economía era de subsistencia, no contaban con pastos mejorados ni ganadería mayor, consumían poca carne y proteínas y su presencia como grupo étnico y social, era irrelevante en la provincia de Toro y y mínima en el Estado del Cauca.

Las parcialidades ocuparon las tierras de temperatura media y dejaron deshabitadas las zonas frías y las cálidas a orillas de los grandes ríos. Por ello los paisas entraron a las partes altas de los resguardos de la banda izquierda del río Cauca, sin oposición de los nativos, y lo mismo hicieron con las riberas del Cauca.

La banda derecha y las vertientes del Magdalena permanecieron deshabitadas, pues los chamíes, que ocuparon territorios abandonados por otras tribus, no pasaron el río Cauca y las tribus del Tolima no se desplazaron hacia el norte de ese Estado.

Para explicar algunos fenómenos de población debemos ubicarnos en los siglos coloniales y en el siglo XIX y mirar la situación de las comunidades nativas en esas épocas:

El resguardo de Tabuyo

En 1575 la población de Anserma se componía de 48 españoles y cinco mil indígenas repartidos en treinta comunidades²². A fines del siglo dieciocho los encomenderos y autoridades coloniales, junto con clérigos y frailes,

²¹ Liévano, (1978), p. 619

²² El nombre de algunas comunidades quedaron en la toponimia local: Upirama, Tabuya, Guética, Andica, Chátapa, Guacaica, Apía, Umbría, Pirsá y Pipintá.

abandonaron la aldea y fundaron la población de Ansermanuevo en un sitio cercano a Cartago. No obstante, el viejo Anserma, arruinado y despoblado continuó existiendo. Allí quedaron algunos mineros y los indígenas tabuyos, que paulatinamente se desplazaron hacia la antigua aldea, que se convirtió en centro del Resguardo.²³

La guerra de la Independencia y las luchas fratricidas que asolaron ese corredor entre el Cauca y Antioquia, impidieron el progreso del Resguardo, en tal forma, que hacia 1875 apenas contaba con 700 vecinos. La presión colonizadora y los intereses políticos hicieron que el gobierno de Popayán autorizara la venta de las tierras de los resguardos indígenas del norte del Cauca, lo que marcó el final de los tabuyos, que vendieron, cedieron y malbarataron sus tierras²⁴ hasta convertirse en peones de los invasores antioqueños.²⁵

El resguardo de Tachiguí

En la época colonial, Tachiguí aparece como una doctrina franciscana y luego como una aldea indígena en el camino de las Ansermas. Fue una localidad de tránsito y como tal, se vio sujeta a los avatares de los conflictos armados.

Después de la guerra de 1876, los pocos vecinos que permanecieron en el caserío repartieron las 8525 hectáreas del Resguardo entre 36 comuneros cabezas de familia. Otro gran lote, ubicado en las faldas del Tatamá se pierde por falta de títulos y se considera como un baldío de la nación. En las 51 hectáreas reservadas para levantar una población, los paisas y los nativos construyen la aldea de Arenales y como sucedió con los tabuyos, los tachiguíes se pierden entre la peonada antioqueña.

El resguardo de Guática

Las tierras frías que asignó Lesmes de Espinosa y Saravia a los guatiqueños apenas daban una cosecha de maíz al año. La comunidad intentó extender sus cultivos a la zona cálida de Opirama, pero los quinchieños se opusieron y se suscitó un conflicto donde tuvo que terciar el gobierno español para impedir la confrontación armada.²⁶

La población guatiqueña fue escasa en número, debido principalmente a los desplazamientos forzados a las minas de oro de Quebralomo, y la emigración de los vecinos en busca de mejores tierras o de alimento en épocas de hambruna por sequías y langosta.²⁷ Sin embargo, parece que individuos de otras comunidades se radicaron en poco número entre los guatiqueños. Un censo efectuado en 1815 arrojó la cifra de 255 guatiqueños, con apellidos de distinta procedencia como Batero y Taba de raíces pirsas; Última y Tabarquino de Antioquia, Mápura de origen quinchieño y Arandia de la familia Chocó.

²³ Notaría de Anserma, documentos sin clasificar.

²⁴ Cardona, (1990), p.. 40

²⁵ El sonsoneño Pedro Orozco repobló la aldea de Ansermaviejo con colonos del sur de Antioquia.

²⁶ Cardona, (1989), p.. 29

²⁷ Archivo sin clasificar del Resguardo de Guática.

Los guatiqueños desdeñaron sus territorios más fríos, que los paisas utilizaron más tarde con cultivos de frijol cargamento y ganado blanco orejinegro. Los paisas iniciaron la ocupación de las tierras altas hacia 1870, y a mediados del siglo XX, no sólo se habían adueñado de las partes altas, sino también de las tierras medias del Resguardo.

El resguardo de Quinchía

En los primeros años de la colonia, los franciscanos agruparon a los tapascos, los mápuras y opiramaes en una doctrina ubicada en una hondonada cerca del río Quinchía. El pueblito vegetó sin gloria durante siglos. "Pueblo miserable- lo llamó don José Manuel Restrepo- cuando cruzó el caserío en la época de la reconquista española, llevando consigo los caudales de Antioquia."²⁸

El 29 de noviembre de 1888, con repique de campanas, los habitantes de Quinchiviejo abandonaron la hondonada y trasladaron sus ranchos al sitio donde hoy se levanta el poblado. La nueva fundación tuvo importancia durante los gobiernos radicales, pues como aliados de los caucanos liberales, los quinchieños constituyeron la punta de lanza en una región eminentemente conservadora.

Mientras duró la hegemonía liberal, se frenó la intromisión antioqueña al Resguardo. Durante la Regeneración de Nuñez, los políticos conservadores intentaron apoderarse de las minas y los salados de la parcialidad, pero se encontraron con una resistencia tenaz, que volvió a verse durante la violencia partidista de mitad del siglo XX.²⁹

UNA SEÑAL DIVINA

Alfredo Cardona Tobón

Debido al escabroso camino de acceso a la aldea, y ante la falta de agua, los quinchieños buscaron un sitio conveniente para levantar una nueva población. Como no pudieron ponerse de acuerdo con el punto adecuado, tras muchos debates dejaron la solución del problema en manos de la Virgen Inmaculada, patrona de la comunidad.

Con gran devoción los comuneros de la parcialidad cargaron la imagen y la pasearon en andas por el extenso territorio del resguardo, en espera de una señal divina que indicara el sitio para el nuevo poblado. Tras largas jornadas, uno de los cargueros resbaló y la Virgen se fue de bruces sobre la trocha. Allí empezaron a levantar la iglesia y a su alrededor ubicaron los ranchos pajizos que llevaron en vilo desde la antigua aldea.

Tuvo excelente ojo la Santa Patrona, pues escogió una pequeña planicie, rodeada de cerros hermosos, buena tierra, agua abundante y facilidad de acceso, donde se fundó el nuevo Quinchía, que la gobernación de Risaralda, señaló, hace pocos años, como el pueblo más lindo del Departamento.

LOS RESGUARDOS DE RIOSUCIO

²⁸ Cardona, (1989),p.. 32

²⁹ Cardona, (2004), p. 40

A pocos kilómetros de la ciudad de Riosucio, sobre la carretera que lleva a Medellín, está el caserío de Quiebralomo. A lado y lado de la vía se encuentran improvisadas ventas de naranjas y aguacates, guamas, madroños y chontaduros. De los toldos cuelgan jaulas con turpiales y ardillas prisioneras que chillan exigiendo la libertad conculcada; en los travesaños se ven sartales de chinas, bateas de palo, chiquichoques y nalgas de ángel³⁰.

La lucha tenaz por la supervivencia en medio de los minifundios muestra un Quiebralomo muy diferente al "Real de Minas" de tiempos de la colonia, que fue asiento de encomenderos y tumba de los aborígenes esclavizados en sus socavones. En la independencia Quiebralomo sufragó en gran parte la expedición de Baraya contra el gobernador Tacón y Rosique y figuró en los anales caucanos como una población importante.

En 1819 el resguardo de la Montaña se unió al resguardo de Quiebralomo para constituir la población de Riosucio, que a partir de 1842 se convirtió en un distrito que rápidamente tomó la delantera en el Cantón de Toro.

El resguardo de La Montaña

El resguardo de La Montaña, nació por orden del oidor Lesmes de Espinosa y Saravia, y vivió su mayor esplendor durante el curato de 54 años del presbítero Bernardo Cataño Ponce de León.

El padre Cataño convirtió una comunidad pobre en una parcialidad exitosa, con minas propias, cultivos en tierra media y caliente, marraneras y comercio por el Atrato, por donde sacaba oro y traía mercancías, con indios cargueros contratados en el Chocó³¹. El boato de la parroquia fue asombroso; en febrero de 1744 el padre Cataño inauguró un gran templo con asistencia del Obispo de Popayán y se ofició con cálices de oro e incrustaciones de esmeraldas. Frente al altar de la Virgen de la Candelaria ardían día y noche centenares de cirios, y flores frescas engalanaban el templo cuyo culto se sostenía con el oro de una mina que regalaron los fieles a su patrona.

El sacerdote Bonifacio Bonafont siguió los pasos del padre Cataño. Este socorrano, exiliado por los centralistas de Cundinamarca, unió los poblados de La Montaña y Quiebralomo para dar origen a Riosucio. Fue un cura de empresa y un patriota que sembró el amor a la libertad en la parroquia, cuyos jóvenes oyeron el llamado de Bolívar para marchar al Perú a luchar contra los realistas³².

El resguardo de San Lorenzo

³⁰ Los chiquichoques y las nalgas de ángel son alimentos de la zona fabricados con maíz.

³¹ Documentos sin clasificar del Archivo de Riosucio

³² Calvo, (1963),p.70

El oidor Lesmes de Espinosa agrupó familias pirsas movilizadas desde Arma con otras pirsas en la aldea de San Lorenzo.

San Lorenzo fue un resguardo pobre, enclavado en tierra buena pero escasa, donde los comuneros han vivido estrechos en innumerables minifundios. Su gente fue la fuerza de choque de los políticos conservadores del norte del Cauca, aliados con los antioqueños en las sangrientas épocas del dominio radical.

En 1889 los vecinos organizaron un Cabildo Indígena que funcionó hasta la repartición de las tierras comunales en 1930. Hoy, San Lorenzo es una zona superpoblada, dedicada al cultivo del café y de la caña de azúcar en medio de situaciones conflictivas creadas por la pobreza. Después de muchos años se restableció el Cabildo indígena y los vecinos intentan revivir sus tradiciones, aprender la lengua chamí que olvidaron y recuperar las tierras que cedieron o vendieron en décadas pasadas.

Resguardo de La Escopetera

En 1773, el resguardo de La Montaña compró unas tierras cercanas al río Cauca a Doña Catalina Jimenez, esposa del alcalde de Anserma,³³ y las dedicaron al cultivo del maíz y al levante de cerdos; allí creció una parcialidad que empezó llamándose La Escopetera y hoy se le conoce como Bonafont. En la aldea situada al pie del cerro Picará, se agruparon indígenas de La Montaña y de Quinchia. En las luchas partidistas la gente de Bonafont apoyó la causa radical y se enfrentó a los nativos de San Lorenzo, que luchaban en el bando conservador. A mediados del siglo veinte la comunidad fue víctima de los atropellos del bandolero que se conoció con el alias de “Capitán Venganza”³⁴ y en épocas recientes Bonafont, al igual que San Lorenzo y otras comunidades indígenas son blanco de grupos irregulares que han sembrado el terror entre las parcialidades.

LOS INDÍGENAS DEL CHAMÍ

En el siglo XVIII los españoles concentraron los nativos dispersos en las selvas del Chamí en las aldeas de San Juan del Chamí y San Antonio de Tatamá. Los aborígenes explotaban oro en las quebradas y arroyos durante los meses de verano y transportaban mercancías desde las minas de Quebralomo y Supía hasta el Arrastradero de San Pablo, entre el San Juan y el Atrato.

El censo de 1770 arrojó la cifra de 198 indios tributarios en San Juan de Chamí y 53 tributarios en San Antonio de Tatamá. Esos caseríos desaparecieron a fines del siglo XIX y apareció la aldea de Arrayanal, donde se asentaron algunos mestizos caucanos y los indios de las viejas poblaciones del Chamí.

Como los comuneros no contaban con títulos que acreditaran sus derechos sobre las tierras que ocupaban, los cabildos de Arrayanal y del Chamí nombraron en 1903, un apoderado general para que buscara los títulos que se suponía reposaban en algún archivo bogotano. El abogado Marco Tulio Palau

³³ Juzgado Segundo civil de Riosucio, documento sin clasificar.

³⁴ Cardona,(2004),p. 36

realizó algunas gestiones legales y en pago de sus servicios escogió un gran lote, que abarcó las dos terceras partes del extenso resguardo.

En la segunda década del siglo XX muy pocos indígenas descendientes de las castas autóctonas sobrevivían en el territorio el Chamí. En parte debido a la tuberculosis y a la viruela y por el grado de desnutrición y alcoholismo que trajo al territorio la presencia antioqueña. A los territorios desiertos llegaron nuevas comunidades desde las selvas del Chocó, que se unieron a los pocos indígenas de la zona y conformaron los modernos resguardos. Clemente Nemgarabe, uno de los indígenas más ancianos de la región de Purembará, habló de ese nuevo poblamiento, que empezó hace unos 120 años con gente del Chocó y luego con indígenas llegados de Antioquia. *"Del río Anquima para abajo somos todos una misma raza- dijo Nemgarabe- los indios de San Antonio no son de los mismos , sino que vinieron de Caramanta."*³⁵

La población indígena del Chamí no es homogénea, como aseguraba Nemgarave, los de Purembará vinieron del Chocó y los de San Antonio son oriundos del Jardín, de Andes y de Bolívar, en Antioquia. Divisiones atizadas por los políticos de Pereira y por las comunidades religiosas han terminado por ubicar a los nativos en dos resguardos, separados por el río San Juan. En 1922 el departamento de Caldas les arrebató 22.000 hectáreas para fundar una colonia penal.

A partir de 1930 los colonos blancos "aprendieron que era más fácil tarea la de hacerse a las mejoras y desmontes de los indios, en lugar de dedicarse a la titánica lucha de abrir ellos mismos la selva. Y no escamotearon ningún medio para conseguirlo: el engaño para convencer al indio de vender barato, a menos precio, el pago de la tierra en objetos de poco valor (ruanas, machetes y hasta alcohol impotable), presiones de todo tipo para obligar a quienes no querían vender y, no podía faltar la ocupación descarada, la usurpación directa y apoyada por las autoridades, de la tierra del indio." ³⁶

LA POBLACIÓN NEGRA

Los negros entraron a la región con las tropas de Vadillo y posteriormente como esclavos para explotar las minas de oro de Ansermaviejo. Venían de la costa occidental del África y del norte de ese continente y su origen era mandinga, carabalí, arará, chamba, congo y angola.

La civilización negra era superior a la indígena en la metalurgia, las artes, la crianza de ganado y la agricultura; por ello los españoles empleaban a los africanos en las labores domésticas, en el manejo de las haciendas y trapiches y en la supervisión de los trabajos mineros.

La resistencia nativa y la disminución de la población americana dieron argumentos a los esclavistas para intensificar la traída masiva de los negros. El negocio era redondo para los traficantes que salían de Cádiz con mercancías,

³⁵ Vasco , (1975), p. 16.

³⁶ Ibidem , p. 32

las cambiaban en África por esclavos, fijaban rumbo a suelo americano y de allí regresaban a Europa con oro y plata.

Las crónicas de 1570 hablan de las explotaciones mineras de Jacinto Arboleda en el Chamí realizadas con esclavos negros. En 1592 el licenciado Francisco de Anunzibay ³⁷ solicitó un permiso al Consejo de Indias para traer esclavos a las minas de oro de Cartago, Arma, Anserma y Caramanta, pues dice que quedan pocos indios ya que los pijaos, los anaimas y otras tribus antropófagas bajan a pelear a los establecimientos cristianos y "*comer a los nuestros de paz, con grande afrenta a los españoles*". Agrega Anunzibay que con ello se hace un gran favor a los africanos al sacarlos de su idolatría y darles la gracia del cristianismo.

EL CARIMBEO

La carimba era similar a una marca de ganado, con una placa metálica con letras o símbolos en relieve y en el otro extremo de la barra un mango aislante de madera. El carimbero u operador del instrumento calentaba la placa al rojo y la asentaba en la espalda, en el antebrazo derecho, en el pecho izquierdo o encima de la teta derecha, y no faltaron quienes estamparan la marca en la cara del pobre esclavo.

Esta operación terrible era para legalizar la entrada del africano y garantizar que no entraba de contrabando sin pagar impuesto al rey. Esas marcas de fuego comenzaban en las costas africanas donde señalaban al supuesto bautizado y se completaban en las aduanas de tierra firme americana.

"El carimbero- dice Lemaitre- se hallaba con delantal de cuero ante un fuego en rescoldo. Al lado, pendiente de una tabla clavada verticalmente en la tierra, tenía un alfabeto con letra de alambre de plata y otras figuras. Al llegar un esclavo, que le traían amarrado, le trataba con grasa la tetilla o el seno izquierdo, cubría luego el lugar con un papel aceitado y le aplicaba suavemente la marca real con una R mayúscula bajo la corona real, y seguidamente, entre los gritos de dolor de la víctima, practicaba la misma operación estampando la marca propia de la Compañía asentista en el omoplato izquierdo. Un olor a carne asada se esparcía por el ambiente, y como eco del sufrimiento del desdichado esclavo, subían las columnillas de humo que se desintegraban en el hediondo ambiente del corralón" ³⁸.

Con la declinación de la producción aurífera mermó la demanda de esclavos. Entre 1611 y 1614 apenas se negociaron diez negros en Anserma y Cartago y en 1627 tan solo se contaban 234 africanos en las minas de la región, que los amos trasladaron posteriormente a explotaciones más productivas en el sur de la Nueva Granada, o murieron a manos de los chocoes en los ataques de las tribus levantiscas.

La legislación española protegió muy poco a los negros, que estuvieron por siglos sujetos a los caprichos y a la crueldad de los amos. Los africanos no aceptaron pasivamente la esclavitud ni abrazaron con gusto el cristianismo impuesto por sus verdugos. Al ser obligados a seguir la nueva fe, disfrazaron sus creencias con la liturgia católica y encubrieron sus dioses con los santos de la iglesia. Por su parte, los amos no tuvieron interés en adoctrinarlos

³⁷ Mina, (1975), p. 27

³⁸ Mosquera, (2004) p.52

convenientemente, como pudo ocurrir con los encomenderos de indios, pues los españoles decían que el cristianismo volvía rebelde al esclavo.

Como caso curioso, ocurrió muchas veces lo contrario, es decir, que los amos creyeron en los conjuros y la magia de los africanos, cuyo poder de brujería fue temido por blancos, indios y mestizos.

Los negros imitaron a los españoles en bailes y en organización administrativa, pues establecieron cabildos secretos, con virrey, gobernador, alcalde y oficiales. Para mantener alejadas las castas oscuras, las autoridades coloniales restringieron el comercio, el compadrazgo y las borracheras entre los negros y los indígenas y prohibieron el acceso de los negros a las indias 'para que no haya mulatoszambaigos'³⁹.

Los abusos de los amos, que iban desde golpes, desorejamiento y corte del miembro viril, al estupro y la violación, hicieron que los esclavos buscaran la libertad en los palenques o sitios adonde era muy difícil el acceso. En 1600 los esclavos de Cartagena conformaron el palenque de San Basilio y en 1785, siguiendo el ejemplo de otros negros del Valle del Cauca, los esclavos de la hacienda de Mariano Hormaza y Matute, en Cartago, se unieron a otros africanos y pardas libres y huyeron a las cabeceras del río Otún donde sembraron plátano y maíz y extrajeron oro por su cuenta.⁴⁰

En 1628 el científico J. B. Boussingault administró las minas de Marmato y Supía. El francés cuenta en sus crónicas que gran parte de los trabajadores de esos establecimientos eran esclavos, negros libertos, mulatos y mestizos, que por su sobriedad, sumisión y abnegación constituían una gran seguridad en su aislamiento, en medio de 150 obreros europeos, hombres turbulentos y casi todos entregados a la bebida.⁴¹

Entre negros y nativos creció una gran brecha, pues los indígenas vieron en los africanos y sus descendientes un instrumento de la dominación blanca. Los nativos odiaban más a los negros que a los españoles pues los africanos los agredían, les arrebataban sus cultivos y les quitaban sus mujeres. En las guerras civiles se notó ese resentimiento entre los indios del sur de Popayán y los negros del Patía y del Valle del Cauca.

Militares y políticos azuzaron la lucha de clases. En 1840, en el sur de Antioquia, el general Vezga ofreció la libertad a los esclavos que se incorporaran a sus filas "para combatir a los ricos y a los explotadores del pueblo" y en 1850 los liberales caucanos incitaron a los negros del Bolo para que atacasen a los propietarios del Valle del Cauca. Los habitantes de Sopinga, descendientes de cimarrones, recorrían la provincia de Toro en tiempos de elecciones, alejando de las urnas a los opositores de los candidatos radicales.

En el siglo diecinueve existían colonias negras en el Valle de Risaralda, o Sopinga, en Guamal y en Marmato; a orillas del río Magdalena vivían los bogas

³⁹ Jaramillo, (1963), p. 41

⁴⁰ Ibidem pág. 49

⁴¹ Boussingault, (1981), p. 94

de Arrancaplumas y los vecinos de la aldea de Buenavista, visitada en 1898 por el francés Pierre D'Espagnat y descrita con detalle en sus memorias:

"Desembarcamos en Buenavista, en la confluencia del río La Miel con el Magdalena, en pleno continente negro. Si, en Africa, bajo los cocoteros, ante el gran telón de la selva virgen, en medio de los negros. Estos oscuros descendientes de los esclavos emancipados por la guerra de la independencia han constituido pequeñas colonias que los blancos procuran evitar, desde luego. Entregados a ellos mismos, resucitan allí donde sientan sus raíces, por la fuerza del atavismo, esa Costa de los Esclavos de la que sus infelices abuelos fueron arrastrados. Piraguas en la orilla, entre los reflejos de la alta, de la umbrosa, de la melancólica selva, sol que al levantarse dora las aguas del Magdalena, lo mismo que allí dora la del lago Tendo, rapaces de ébano, indolencias de las madres con el vaivén del vientre siempre hinchado, a punto de estallar, todo da la impresión absoluta de la Guinea, pero de una Guinea expatriada, de una Africa diminuta, separada desde hace mucho tiempo del continente paterno, que permite apreciar lo que tres siglos de esclavitud y uno de libertad han ganado sobre la barbarie ancestral."⁴²

LOS BLANCOS Y LOS MESTIZOS

Desde los primeros años de la conquista, el rey de España autorizó las encomiendas o especie de fundos feudales, mediante las cuales los súbditos favorecidos tenían poder sobre tierras y sobre las comunidades indígenas, a las cuales cobraban tributos y las acercaban al cristianismo mediante un cura doctrinero sostenido por los indios y a veces por la corona.

Fueron tantos los abusos y los efectos nefastos de la encomiendas, que en 1564 el presidente del Nuevo Reino de Granada, Andrés Díaz Venero de Leiva las abolió y en su lugar estableció los resguardos indígenas, que consistían en zonas territoriales delimitadas, en las cuales los nativos ejercían su propio gobierno, dentro de las normas coloniales.

Con el paso del tiempo se conformaron dos castas de blancos: los españoles de la burocracia, la milicia o la iglesia y los descendientes de los europeos, o blancos de la tierra, que explotaban las minas, destilaban aguardiente, atendían el comercio y se lucraban del contrabando de importación y exportación.

Como en el viejo continente, las castas blancas de América pensaban que los oficios degradaban a quienes los ejercían. En 1783 el rey Carlos III, quiso cambiar tal mentalidad diciendo a sus súbditos que oficios como el de herrero, zapatero, sastre, carpintero y otros semejantes eran honestos y honrados y que en ninguna forma envilecían a la familia ni a la persona que los ejercieran, ni la inhabilitaba para obtener empleos municipales de la república. No obstante, el mensaje del soberano no cambió el pensamiento de sus vasallos y en Europa y en América los blancos siguieron dejando en manos de los mestizos todo lo que significase trabajo material, incluyendo la arriería y todo tipo de transporte.

⁴² D'Espagnat, (1983), p. 181

El aporte blanco al mestizaje lo hicieron los varones, pues muy pocas mujeres españolas llegaron con los conquistadores. Los soldados y los capitanes de Robledo buscaron compañera entre las indias. Aunque las carrapas, al decir de los cronistas eran bajas, descuidadas y de tosco aspecto, las nativas ansermeñas eran de finas facciones, de color claro, mejor ataviadas y de "buen parecer"⁴³

El dominio blanco se centralizó en las ciudades fundadas por los españoles y su influjo varió de acuerdo con el oro que se explotara y la presencia de nativos hostiles en sus vecindades.

A mediados del siglo XVII empezó a decaer la aldea de Arma por el agotamiento de sus minas y los ataques indígenas. La precaria situación se tornó insoportable en una sequía y con tierras agotadas, minas improductivas y con la inseguridad reinante, los vecinos de Arma se trasladaron al otro lado del río Cauca y levantaron ranchos en las inmediaciones del actual corregimiento de Damasco en el municipio de Santa Bárbara.

Al igual que en Arma, la declinación de Anserma empezó con el agotamiento de las vetas y la merma del oro en los aluviones. Los encomenderos trasladaron sus familias a Quebralomo; funcionarios, monjes y hacendados emigraron a fines del siglo XVIII hacia el sur y en cercanías de Cartago fundaron la población de Ansermanuevo. Según testimonio de José María Restrepo, en la vieja aldea no quedaron blancos, lo que confirmó Boussingault en 1823, en sus memorias de viaje.

Cartago fue una ciudad próspera adonde llegaba el valioso metal de Anserma, Roldanillo, Arma y Antioquia y se asentaron numerosos comerciantes, entre quienes se cuentan: Francisco Beltrán, Francisco Escobar, Juan Palomino, Pedro Rengifo, Marcos González, Alonso Hurtado y muchos otros que medraron en ese cruce de caminos que llevaba al centro de la Nueva Granada y al rico virreinato del Perú.

Cartago albergaba encomenderos y hacendados, dueños de minas, plateros, herreros y los numerosos "muleros" cuyo oficio era transportar carne y cacao a Santa Fe y Popayán y devolverse con mercancías ultramarinas y del país. Cartago fue, pues, una ciudad española, solamente con los indios y esclavos necesarios para servir a sus residentes, según mandaba la legislación colonial.⁴⁴

Cuando declinó la producción del oro y esclavos e indios se desplazaron a otras zonas, los vecinos vieron la conveniencia de trasladarse a otro punto donde se facilitara el comercio y fuera más expedito explotar el cacao, el tabaco y la cría de ganado y escogieron un punto en cercanías de la boca del río de la Vieja en el Cauca, que ahorraba dos jornadas de camino entre Santa Fe y Popayán. Como las autoridades coloniales se negaban a dar el permiso de traslado, los vecinos fingieron un ataque indígena y con el argumento del acoso de los nativos, los habitantes de Cartago consiguieron el visto bueno de la Real Audiencia para dejar las orillas del Otún y establecerse en las riberas de La Vieja.

⁴³ Salazar, (1939), p. 91

⁴⁴ Zuluaga, (2002), p. 105

La llegada de los paisas

Al empezar la república, la región que hoy constituye el Eje Cafetero estaba escasamente poblada. En la banda izquierda del río Cauca vegetaban algunos resguardos indígenas y en vecindades de Cartago, vivían, aún, algunos individuos de la parcialidad de Pindaná de los Cerrillos. En Guamal y Marmato tenían sus ranchos los descendientes de los esclavos que trabajaron las minas de esa región y en Sopinga (La Virginia) los nietos de cimarrones, escapados de las haciendas del Valle del Cauca, pescaban y cultivaban tabaco. La presencia blanca era exigua, solamente existían unos núcleos en Cartago y en Ansermanuevo, algunos caucanos en el caserío de San Juan y los descendientes de los ingleses y alemanes que se afincaron en Riosucio y Supía.

En medio de indios, negros y blancos estaban los mestizos de blancos e indias, los zambos resultantes de las uniones entre negros y nativas, y los mulatos, cuarteronas y ochavonas venidos al mundo por deslices de los blancos con las negras y las pardas, todos ellos con pretensiones europeas y encargados de la milicia, la administración pública o de los oficios de herrería, sastrería y talabartería.

A mitad del siglo XVIII los antiguos dominios de quimbayas, paucuras, palenques y tatamaes estaban desiertos. Solo había selva, jaguares y culebras, baldíos nacionales y las Concesiones de los Ramos, de Burila y de Aranzazu. Entonces empezó el alud paisa. Nuevos elementos se agregaron al crisol del mestizaje y el territorio volvió a ser testigo de otro cambio, tan radical y violento como el que se produjo al entrar los europeos.

EPÍLOGO

En medio del crisol del mestizaje persistieron las comunidades negras de Guamal y Marmato y algunas parcialidades indígenas, de raíces ansermas, mezcladas con nativos procedentes del Chocó y Antioquia.

El aporte blanco, no muy significativo en número, retuvo el control político, económico y social de la región. Aunque el grueso de la población era indígena, los nativos solamente contaron como carne de cañón en las contiendas fraticidas, al igual que los negros de Sopinga, los cuales sirvieron de ariete para desmoronar la oposición conservadora en el cantón de Toro.

El poblamiento paisa agregará nuevos ingredientes al crisol del mestizaje. Y surgirá otra cultura y otras aldeas en los baldíos y en las concesiones. Las aldeas negras no serán las mismas y los indígenas seguirán con el peso de la injusticia y del atropello sobre sus espaldas.

BIBLIOGRAFÍA

ARANGO Mejía, Gabriel, Monografías de Antioquia, Cervecería Unión, Medellín, 1941.

- BOUSSINGAULT J. B. Memorias, Banco de la República, Bogotá, 1985.
- CANO Arango, Jesús, Revaluación de las antiguas culturas aborígenes, Plaza y Janes, Bogotá. 1981.
- CARDONA Tobón, Alfredo, Indios, curas y maiceros, Hoyos Editores, Manizales, 2004.
- CARDONA Tobón, Alfredo, Quinchía Mestizo, B, Pereira, Fondo Editorial Departamento de Risaralda, Pereira. 1989.
- CARDONA Tobón Alfredo, Ruanas y bayonetas, Instituto Caldense de Cultura, Manizales, 1990.
- CALVO de Vanegas, Purificación, Biblioteca de Autores Caldenses, Manizales, 1963.
- D' ESPAGNAT Pierre, Recuerdos de la Nueva Granada, Editorial Incunables, Bogotá, 1983.
- FRIEDE, Juan, Los Quimbayas bajo la dominación española, Carlos Valencia editores, Bogotá, 1978.
- FLORENCIO, Rafael, Pensilvania avanzada colonizadora, Librería Stella. Bogotá, 1961.
- JARAMILLO Uribe, Jaime, Esclavos y señores en la sociedad colombiana, Universidad Nacional de Colombia, Bogotá, 1963.
- LIÉVANO Aguirre Indalecio, Los grandes conflictos sociales y económicos de nuestra historia, Ediciones Tercer Mundo, Bogotá, 1978.
- MELO Jorge Orlando, Historia de Antioquia, Suramericana de Seguros, Medellín, 1988.
- MINA, Mateo, Esclavitud y libertad, Publicaciones la Rosca, Bogotá, 1975.
- MOSQUERA Antonio, Sergio, La Carimba, Universidad Tecnológica del Chocó, 2004.
- OCAMPO López, Javier, Santiago de Arma, Imprenta Departamental de Caldas, Manizales, 1993.
- PEÑA Piñeiro, Heliodoro, Geografía e historia de la provincia del Quindío, Instituto de Cultura de Pereira, Pereira. 2003.
- SALAZAR Santacoloma, Edgardo, Santa Ana de los Caballeros de Anserma, Concejo Municipal, 1939.

VASCO U, Luis Guillermo, Los Chamí, Editorial Margen Izquierdo, Bogotá, 1975.

ZULUAGA Gómez, Víctor, Vida, pasión y muerte de los indígenas de Caldas y Risaralda- Colección Universidad Tecnológica de Pereira, Pereira, 1994.

ZULUAGA Gómez, Víctor, Historia de Cartago la Antigua, Gráficas Buda, Pereira, 2002

.

CAPITULO III

CONCESIONES FORMANDO PUEBLOS

Alfredo Cardona Tobón

En este capítulo consideramos dos ramas diferentes de paisas en el poblamiento de la región, vemos que la llamada colonización fue invasión en algunas zonas del moderno Eje Cafetero y que la ocupación antioqueña no ha sido un fenómeno tan idílico como lo presentan James Parson ¹ y Eduardo Santa². Es una epopeya saturada de dificultades, de sufrimiento y de explotación del más débil; constituyó un proceso pleno de arbitrariedades e injusticias; una lucha de colonos contra latifundistas en algunas zonas y en otras, de hacendados y gente sin tierra contra las comunidades negras e indígenas. En el capítulo se recuerda la confrontación del hacha contra las escrituras, los desplazamientos forzados y el negocio de los políticos y empresarios que aprovecharon poder y gestión para quedarse con las propiedades más valiosas y se hace alusión a la llegada de los boyacenses a las tierras frías y de los chocoanos en busca de un sueño que jamás vislumbraron a orillas del San Juan o del Atrato.

La llegada de los paisas empieza en 1763 cuando el español Felipe Villegas adquirió la vasta extensión que abarcaba los modernos municipios antioqueños de La Unión, El Retiro, Montebello y gran parte de Abejorral y Sonsón, que unidas a las tierras compradas a los colonos de las vertientes de La Miel y El río Buey, constituyó la Concesión Villegas.

Tanto Felipe Villegas como otros grandes hacendados y dueños de minas, dependían del Cabildo de la pequeña y arruinada población de Arma, cuyos habitantes frenaban la expansión de los ricos propietarios a las regiones que iban hasta el río Chinchiná. Por ello hicieron todo lo posible para que el gobierno colonial trasladara la villa de Arma al valle de Rionegro, donde podrían controlar el cabildo y tomar los derechos de los pobladores.

Después de un pleito con declaraciones falsas, insultos y el soborno al párroco para que abandonara a los feligreses de Arma, en 1783 el gobernador de la provincia ordenó el traslado de la pequeña villa hacia Rionegro. Sin embargo, los vecinos no acataron las disposiciones de las autoridades y aunque abandonaron la aldea que años atrás establecieron en un sitio cercano al corregimiento de Damasco³, unos se dirigieron a las montañas de Caciquillo, donde estuvo la población en tiempos de la conquista y otros siguieron a tierras cedidas por Juan Waldo Vásquez, donde conformaron un caserío que fue el embrión de la población de Santa Bárbara⁴.

RUMBO AL SUR

Al finalizar el siglo dieciocho el rionegreño Joaquín Ruiz y Zapata compró a Juan Vicente Villegas, hijo del concesionario Felipe Villegas, las tierras entre los ríos Aures y Arma, repartió las mejores entre sus amigos y familiares y el resto a

¹ Parson ,(1979). .

² Santa ,(1969)-

³Damasco pertenece al municipio de Santa Bárbara en Antioquia,. En el siglo XIX fue un importante centro de arriería.

⁴ Monografías de Antioquia, (1941), p. 359.

colonos pobres. Muy pronto surgió el caserío de Sonsón , donde el cura de Arma-viejo celebró la primera misa en noviembre de 1801.

Vecinos de Sonsón y gente pobre de Rionegro, tildada de vaga por las autoridades de Antioquia, fundaron la colonia de Abejorral. El epíteto de vagos no debe tomarse literalmente, pues en ese entonces se llamaba así a quienes no tenían ocupación ni trabajo fijo y a los pobres sin rentas, ni bienes, ni sueldo, a los hijos traviesos y calaveras, a los jornaleros sin estabilidad y también a la viudas y huérfanos sin recursos.⁵

Los pobladores de Sonsón y Abejorral se internan en las tierras de los armeños, se adentran en las selvas de la capitulación Aranzazu y ocupan las tierras donde siglos atrás estuvieron las aldeas de carrapas, armas y paucuras, que pertenecen por papeles a los armeños y que pretenden los socios de la Concesión Aranzazu. Esa zona, en la banda derecha del río Cauca, estaba deshabitada, al contrario de la banda izquierda, ocupada, en su mayor parte, por comunidades indígenas y algunos grupos que descienden de esclavos y cimarrones.

Los nuevos pobladores de la región, llamados despectivamente *maiceros* por sus compatriotas granadinos, eran mestizos, con gran porcentaje de sangre indígena, lo cual corrobora el Grupo de Investigaciones de Genética Molecular de la Universidad de Antioquia, al afirmar que el noventa por ciento del ancestro materno de los paisas tiene raíces emberas y por el lado paterno el setenta y siete por ciento es europeo, de origen andaluz y extremeño, mientras el diecisiete por ciento tiene sangre sefardita o judía , un cinco por ciento es africano y apenas el uno por ciento es indígena⁶

LA OCUPACIÓN DEL SUR DE ANTIOQUIA

En 1808 José Narciso Estrada sale de Arma-viejo y por la trocha de Caciquillo llega a la fonda de La Manuela, en el camino entre Sonsón y el antiguo paso de la Cana sobre el río Cauca. El terreno es fresco, hay abundancia de agua y buenos pastos, y como le gusta el lugar, construye allí una casa y un tejear y se instala con su familia. Meses después llega José Antonio Villegas con otros colonos y la Aguada se convierte en un caserío,

El gobierno colonial fomenta la aldea de la Aguada, que reúne "a varias familias errantes por los montes, imitando a las fieras, viviendo en el idiotismo sin ley y sin rey".⁷ Como las vecindades se valorizan y los nuevos pobladores abren caminos de penetración, Salvador Isaza intenta apoderarse de las tierras realengas que circundan la fundación, pero nada puede hacer, ya que las autoridades apoyan los derechos de los vecinos.

En 1815 una Junta pobladora constituida por Narciso Estrada, Rafael Trujillo y Salvador Giraldo reparte terrenos a 83 colonos y se consolida en forma definitiva la fundación de Aguadas.

⁵ Jaramillo,(1988), p.177.

⁶ Villegas, (2003), p.12

⁷ Ibidem, p. 191.

Desde la Colonia dos caminos cruzaban la región vecina a la Aguada: uno comunicaba a Santa Fe de Antioquia con Supía y el otro, llamado de Hervé, iba desde Supía hasta Mariquita. La trocha de Hervé estaba en pésimas condiciones y para facilitar sus negocios de exportación, el español José María Aranzazu quiso mejorarlo, pero se encontró con la oposición de los vecinos de Sonsón que pretendían reabrir el camino que los llevaba al río Magdalena y a la capital del virreinato.

Cuando en 1822 los señores Uribe y Ospina propusieron a la provincia de Antioquia comprar las tierras al sur de Arma, la señora de José María Aranzazu reclamó esos terrenos en calidad de herencia de su esposo.

“De quién o de quienes eran las tierras al sur del río Arma?- pregunta Orlando Melo-⁸ ¿De los pobladores de Arma Viejo?- ¿De los nuevos pobladores de Aguadas?- ¿Del Doctor Juan de Dios Aranzazu y su madre?- En realidad, Aranzazu jamás presentó los documentos que acreditaran la capitulación presuntamente concedida por el monarca española a su padre José María.

En 1824 Juan de Dios Aranzazu es representante de Antioquia en el Congreso y sus nexos con Santander le permiten ratificar los supuestos derechos, a costa de los intereses de los colonos de Arma Viejo, de Aguadas y de Sabanalarga (Salamina). Los armeños solicitan a Luis Gómez de Salazar la defensa de sus derechos y le ofrecen tierras a cambio de sus servicios. La justicia falla a favor de los armeños y cuando Gómez Salazar recibe el pago por la gestión, cambian sus intereses, y se asocia con Aranzazu para conformar la sociedad "González, Salazar y compañía"⁹

Como en tiempo de Villegas, la ambición de Aranzazu choca con los intereses de los pobladores de Arma y nuevamente se trama la desaparición del caserío, para anular los derechos de sus vecinos. En febrero de 1830, Aranzazu consigue que el gobierno de Antioquia ordene el traslado de Arma a la población de Aguadas. Unos vecinos obedecen, otros negocian con Aranzazu y algunos se desplazan hacia la quebrada de Paucura. No obstante, un gran número de vecinos se queda en el viejo caserío, malogrando los objetivos de acabar con el diminuto pueblo y sus derechos sobre el vasto territorio que se extiende hasta el río Chinchiná.

Aranzazu persiste y continúa maquinado la ruina de los armeños. En 1832 la Cámara Provincial de Antioquia ordena la traslación de la gente de Arma a las orillas de la quebrada Paucura, Unos mil habitantes acataron la disposición oficial y fundaron el caserío de Armanuevo, luego denominado Pácora, pero 458 se negaron rotundamente a dejar sus casas y Arma se salvó nuevamente, aunque rebajado a la categoría de viceparroquia.

Aranzazu gestionó la fundación de Salamina y consiguió el aval del gobierno del general Santander en 1825. Aranzazu vendió lotes y repartió otros entre sus amigos; en 1833 legaliza la propiedad a 112 pobladores, pero se opone a la

⁸ Melo, (1988.) p.193

⁹ El apellido de Aranzazu no figura en la razón social y aparece el de su madre doña María Antonia González.

entrega de 12.000 fanegadas que el Estado ordena ceder al distrito de Salamina para repartirlas a los vecinos.

En 1829 Aranzazu celebra una transacción con los vecinos de Arma donde les entrega la franja de terreno entre los ríos San Lorenzo y Pácora a cambio de la zona comprendida entre el San Lorenzo y la quebrada Honda; luego extiende sus dominios hasta el río Chinchiná, como consta en una carta que envió el siete de julio de 1843 al coronel Juan María Gómez, donde transcribe parte del poder que dieron los armenos sobre esas tierras: "que el Sr. Salazar queda facultado para que incluya en la transacción las tierras que se comprenden desde la quebrada de Las Tapias hasta el río Chinchiná, que les corresponde como a vecinos antiguos de Arma por justo título y posesión inmemorial, cuya propiedad es constante en la Real Cédula de traslación de la antigua ciudad de Arma al valle de Rionegro"¹⁰

Aranzazu recibió la tercera parte de las tierras entre Tapias y el Chinchiná a cambio de otros terrenos, que no menciona en la carta enunciada anteriormente, con el compromiso e fomentar en ellas la población de Neira.

El alud de invasores crece y aumenta el temor de "González y Salazar" de perder más tierras con cada pueblo que funden los colonos. Por ello Elías González quiere salirles adelante y fomenta la fundación de una aldea en el sur, antes que los pobladores de la zona den forma legal a Neira. Los labriegos establecidos en la zona se oponen, pues sostienen que González está repartiendo una tierra que no es suya. Los vecinos ganan la jugada al trasladar los ranchos del incipiente Neira al sitio de Criaderos, dejando, así, sin piso los reclamos y la autoridad de González, a quien señalan como desequilibrado mental a fin de inhabilitarlo legalmente.

Los colonos cruzaron el río Guacaica y animados por Marcelino Palacio se dieron a la tarea de levantar otra aldea que garantizaría más adjudicaciones de tierras. Después de algunas exploraciones consolidaron un caserío en cercanías del río Chinchiná. Sin haberlo pretendido, los labriegos abrieron la puerta más importante en la frontera sureña de Antioquia al encontrar un sitio estratégico para el comercio con el Cauca y el Tolima. El 12 de octubre de 1849 el rancherío es elevado a la categoría de distrito parroquial y empieza a crecer como espuma, merced al comercio de la sal, el tabaco, el cacao y su posición estratégica que lo convierte en cuartel de las fuerzas de la frontera.

El 8 de abril de 1850 llegó a Manizales Elías González y un alto funcionario del Tribunal de Antioquia a tomar posesión legal de algunos terrenos; el ambiente estaba cargado de violencia y de graves presagios. El juez del circuito de Salamina autoriza el incendio de algunas casas edificadas en los terrenos que reclamaba la sociedad González y Salazar, y sobre la comunidad se cierne la amenaza contra los caseríos de Manizales y de Neira, que serían arrasados en caso de no reconocerse los derechos de la Compañía.

El 14 de junio de 1855 el presidente Hilario López encarga al gobernador de la provincia de Córdoba que se traslade a los pueblos del Cantón de Salamina para hacer que la Compañía "*de que es socio accionista el gobierno, quede en plena*

¹⁰ Archivo del Concejo de Manizales, (1843), sin clasificar.

y pacífica posesión de lo que le corresponde" y promete "que la Compañía no disputará un derecho a ninguna persona, respecto de la cual le conste que le asiste conforme a los principios de la transacción¹¹". En ese tire y afloje, dos campesinos resentidos y perjudicados por las acciones de la Sociedad, emboscaron a Elías González y lo asesinaron en la trocha que unía a Manizales con Neira.

En abril de 1853, los conflictos en el sur de Antioquia, y los desmanes de los zurriagueros del Valle movieron al Senado y la Cámara de Representantes de la Nueva Granada a buscar una negociación entre el gobierno y la Sociedad González y Salazar para deslindar los terrenos de Salamina, Neira y Manizales y distribuir tierras a los pobladores.

La sociedad González y Salazar, heredera de Aranzazu, continuó la venta de terrenos, ya en pequeñas parcelas o en grandes bloques a otras empresas que las subdividían y las comercializaban con buenas ganancias. Entre esos negociantes de tierras aparecen la Sociedad Ángel Velásquez y Compañía, la Moreno Walker, la Sociedad Católica de Salamina, Echeverri Vélez y Compañía y empresarios particulares como Rudecindo Ospina que loteó a Filadelfia y a Sótero Vélez que revendió gran parte de Neira.

En 1852 el señor Jesús Duque compró un extenso globo de tierra a la Sociedad González y Salazar en el sitio del Sargento, y viendo que por esos rumbos se estaban estableciendo varias familias de Marinilla, cedió un gran lote para edificar un caserío. La Provincia de Córdoba elevó al Sargento a distrito parroquial y años después se cambió el nombre original por el de Aranzazu, como homenaje al personaje que usufructuó el sacrificio de tantos campesinos pobres y que nada tuvo que ver con el establecimiento de esa aldea.

A fines de 1853 las ventas de tierras se disparan; Sótero Vélez, por ejemplo, entre el 15 y el 16 de diciembre de 1853, vendió treinta lotes en las veredas Tapias, Cardal, Tareas, Felicia, Los Sainos, La Honda y Travesías de Neira con valores que oscilaron entre \$50 y \$400 por predio. En ese mismo mes de 1853 la firma González y Salazar escritura en Salamina catorce predios ubicados en Curubital, El Cedral, El Palo y Filadelfia. Entre las cláusulas de las ventas de esta compañía se especifica que los compradores quedan con la obligación de ceder diez fanegadas a los individuos que tengan casa o labranza dentro del terreno vendido, sin que haya derecho a descuento o rebaja.¹²

LA REPARTICIÓN DE TIERRAS

Cada fundación era un alto en el camino para numerosos colonos que vivieron de las reparticiones. Vicente Arango en un exhaustivo estudio sobre la entrega de lotes en el sur de Antioquia¹³, encontró a numerosos individuos que recibieron tierras en las distintas cesiones y especuladores que utilizaron testaferros para recibir terrenos que luego negociaban o les traspasaban.

¹¹ Archivo del Concejo de Manizales, año 1855, folio 98.

¹² Notaría de Salamina, (1853)., sin clasificar.

¹³ Arango, p.151

El poblamiento del sur antioqueño fue un negocio, el repartimiento de tierra fue arbitrario y desorganizado, se vieron intereses políticos y familiares y fue una corruptela en general que perjudicó a los más necesitados. Por ley se repartían 12.000 fanegadas de baldíos a los vecinos cabeza de familia en cada una de las aldeas fundadas, los beneficios se extendieron unas veces y otras no, a los hijos mayores, y en numerosas oportunidades se dieron terrenos a personas que no vivían en la zona.

La primera oleada paisa, compuesta por gente pobre, sobrevivió con cultivos de maíz fríjol y yuca, y con ganado blanco orejinegro¹⁴ amoldado al rastrojo y a las lomas empinadas. Las costumbres frugales de los colonos les permitieron sobreponerse a un medio difícil, al aislamiento inicial y la quebrada topografía. Como cristianos practicantes siguieron el precepto bíblico de creced y multiplicaos y constituyeron familias numerosas, donde los hijos servían desde tierna edad como peones sin salario que ampliaban la finca o emprendían abiertos en sitios cercanos. Cuando les apuntaba el bozo buscaban mujer, y tras corto noviazgo se abrían con la esposa a colonizar nuevas tierras o si la tierra familiar era grande, allí construían su rancho y se partía la finca.

La mortalidad era enorme, principalmente entre los niños, que fallecían en los primeros años víctimas de sarampión, difteria y diarreas y era muy grande en las mujeres parturientas o como consecuencia de los innumerables embarazos. Los hombres perecían en las continuas pendencias de Antioquia contra el Cauca o contra el gobierno central, morían bajo un árbol en un abierto en la selva o víctimas del machete alevoso de un vecino embriagado o por la picadura mortal de una serpiente.

Al primer alud de paisas pobres, siguió una ola de empresarios que se lucraron de los caminos que abrieron los colonos, de las aldeas levantadas por los pobladores sin ayuda de nadie, de los mercados abiertos y de las comodidades mínimas para el alma y el cuerpo. Entraron a explotar las minas de oro y los salados y con su poder político y económico controlaron el comercio, la arriería y los negocios de cacao, bestias y ganado. El contrabando de cacao, tabaco y mercancías dio origen a cuantiosas fortunas¹⁵ y las revoluciones internas y la guerra contra el Cauca y en el Tolima dieron la oportunidad a segundones y notables para robar ganado y apropiarse de las mulas y las bestias de los vencidos.

LOS PAISAS EN EL SUR-ORIENTE

Los marinillos Manuel Antonio Jaramillo e Isidro Mejía viajaban continuamente con mercancía y contrabando, desde Salamina a Honda y viceversa. El camino era largo y tortuoso; primero ponían rumbo a la población de Aguadas, luego seguían a Sonsón y por la vertiente de la Miel se descolgaban hasta las orillas del río Magdalena; era una odisea entre la selva con jotos a la espalda que se hacían más pesados en cada legua recorrida.

¹⁴ Parson, (1979), p. 161

¹⁵ Archivo del Concejo de Manizales, (1876), sin clasificar..

Un día de 1860 Manuel e Isidro Mejía buscaron una ruta directa por el páramo de San Félix que acortara el recorrido al río Magdalena, y la exploración los llevó al sitio de la Explanada, donde construyeron un tambo para guarecerse y vieron que era conveniente para levantar una aldea que les diera derecho sobre esos baldíos.

Los hermanos tramitan la fundación y en febrero de 1866, el presidente de Antioquia, Pedro Justo Berrío, da vía legal a la fracción de Pensilvania en territorio de Sonsón y nombra a Isidro Mejía inspector de policía, con funciones de corregidor. Al finalizar 1860, la Corporación Municipal de Sonsón reparte las tierras de Pensilvania, otorga de 60 a 80 fanegadas a los hombres solteros mayores de 21 años y hasta 150 fanegadas a los casados con más de cuatro hijos, y regala solares en el caserío, con la condición de construir casa de habitación en un término menor de un año.

Quizás por considerarlo como un hecho cumplido, o tal vez por filantropía, en 1869 el doctor Luis María Ramos cedió los derechos sobre los terrenos adyacentes a Pensilvania, que le correspondían por la Capitulación del virrey Amar y Borbón y los pobladores de la aldea, al contrario de lo sucedido con otros colonos, no tuvieron ningún inconveniente en la nueva aldea.

Además de las tierras, el oro fue un incentivo en el poblamiento al sur del distrito de Sonsón: “En 1878- dice una nota del Archivo de Samaná- Miguel Murillo con sus hijos Juan Gregorio, Heliodoro, Pedro y Jesús María, entraron en esta región inculta y montañosa como mineros. Para tal fin se albergaron en el lugar llamado Tasajo, donde había rancherías de mineros que anteriormente habían entrado, época en que existía una finca de unos señores Jaramillo en la Esmeralda; y solamente hasta allí había camino de animales. De dicho punto, el tránsito se hacía por la montaña con muchas dificultades, por lo cuajado de la montaña”.¹⁶

“Después de haber trabajado algunos días, dichos señores resolvieron seguir sobre la inspección de las tierras y como les pareciesen muy especiales para el trabajo agrícola, emprendieron la derriba de la margen derecha de la quebrada denominada Sardinas y montaje de caña dulce en el punto denominado Combia. Una vez instalados y conocidos los terrenos, entraron en levantar el entusiasmo entre los vecinos de Pensilvania para que entraran...” El caserío minero se convirtió en el corregimiento de San Agustín y en 1896, tras algunas vicisitudes administrativas¹⁷ alcanzó la dignidad municipal como cabecera de un vasto territorio .

Los paisas atravesaron el río La Miel y por trochas de mineros se adentraron en tierras hoscas donde establecieron los pequeños asentamientos de Arboleda y San Daniel en terrenos de Pensilvania.

A finales del siglo diecinueve y sobre el antiguo camino que llevaba de Sonsón al río Magdalena, el padre Florencio Sánchez construyó una humilde capilla para atender las almas desperdigadas en esos desiertos en busca de oro. El pueblito llamado Florencia vivió sus mejores tiempos mientras se explotó la mina de La Bretaña, pero cuando se agotó el metal empezó a languidecer, al igual que los

¹⁶ Hermano Florencio Rafael, (1961). p. 185

¹⁷ Gómez, p. 69

caseríos de San Diego y de Berlín, fundadas en el siglo veinte por el padre Daniel López.

LA EXPANSIÓN PAISA EN EL NORTE DEL TOLIMA

A mediados del siglo diecinueve la trashumancia antioqueña se extendió por el norte del Tolima y empezó a dar otro aspecto al Estado vecino, como lo describe un empresario de esa región: "Para convertir a Guatequisito en una pradera envié a Manizales por trabajadores; y el día menos pensado se me presentaron doscientos antioqueños con sus mujeres, niños y perros. Se establecieron por cuadrillas, bajo la dirección de capitanes, con quienes hice contrato por la rocería por cuadradas a \$25 cada una. A los tres meses el bosque íntegro había desaparecido, a los seis meses se recogieron mil cargas de maíz, al año estaba formado el potrero de lurá para cebar quinientas reses."¹⁸

Los antioqueños que llegaban al norte del Tolima parecían nómades que tumbaban monte, vendían las mejoras y seguían selva adentro, deforestando y acabando con árboles y animales. En febrero de 1857 la Legislatura del Tolima quiso asentarlos y les puso como condición que tenían que establecerse en la tierra que rompían durante cuatro años, como mínimo, o de lo contrario perdían los derechos sobre los terrenos, pues no se reputaban como pobladores.

En la zona cordillerana del Tolima no hubo acaparamiento de tierras ni problemas en la repartición de lotes a los colonos. Desde el gobierno de Hilario López se planeó la fundación de un pueblo que enlazara a Mariquita con Manizales y Salamina, se dictaron medidas para atraer colonos¹⁹ y la nación dispuso recursos para construir la iglesia, el cementerio y la casa cural una vez que se establecieran diez familias. Con la iniciativa oficial surgió el Líbano en 1853 donde se asentó una comunidad paisa bajo el liderazgo de Isidro Parra.

El Tolima propició la ocupación de los baldíos en el norte del Estado y los inmigrantes antioqueños fundaron las poblaciones de Fresno, Manzanares, Soledad y Murillo²⁰. Excombatientes conservadores de la guerra de 1876, apoyados por la "Sociedad Católica" de Salamina, fundaron el caserío de Plancitos²¹, erigida en la aldea de Sucre en 1880, y en distrito tolimense en 1885, con el nombre de Marulanda en honor a su fundador.

OTRAS FUNDACIONES EN EL ORIENTE

En 1870 familias de Salamina emigraron en busca de baldíos y en la Cuchilla de La Estrella tumbaron guaduas, hicieron abiertos y nació Aguabonita. Al poco tiempo se saturó el rancherío y quienes no alcanzaron tierras siguieron unas leguas adelante y se establecieron en el sitio de Manzanares. Como sucedió en

¹⁸ Rivas, p. 238 ,

¹⁹ A cada poblador se le daban 50 fanegadas de tierras baldías, se le eximía del pago de diezmos y primicias y de prestar servicio militar por ocho años.

²⁰ El caucano Ramón Arana fundó a Murillo con pobladores paisas.

²¹ Al contrario de todas las fundaciones, sus promotores buscaron un lugar distante, alejado del camino, quizás para evitar el control de las autoridades liberales que gobernaban en Antioquia después de la guerra.

otras ocasiones, los más avispados sacaron provecho, ocuparon los mejores terrenos y en 1886 hicieron desaparecer padrones y las actas de entrega de los baldíos.

En 1885 el sacerdote Daniel María López construye una humilde capilla en el sitio de Risaralda, en límites de Antioquia con el Tolima, e invitó al Obispo de Garzón para que celebrara la primera misa en ese paraje, que años más tarde fue la cabecera del municipio de Marquetalia y uno de los últimos núcleos de colonización paisa del oriente.

En 1849 mediante concesión, el gobierno nacional reconoció a José María Ramos cuatro mil fanegadas de baldíos en el sur de Antioquia, por legua de camino que construyese entre Sonsón y Honda. Ramos amplió la trocha sobre el antiguo trazado de los españoles y a los lados de la rudimentaria vía, en la Cuchilla de Buenavista, campesinos paisas intentaron construir un caserío en distintos puntos, hasta que en 1879 encontraron un lugar adecuado y allí fundaron el caserío de Victoria.

A fines del siglo diecinueve los ingleses construyen un ferrocarril que va de Ambalema al sitio de Yeguas, a unos quince kilómetros del moderno puerto de La Dorada. En 1893 el gerente del ferrocarril encargó a Antonio Acosta la instalación de una línea telefónica y el contratista vio la posibilidad de negocio con un leñateo²² que surtiera de combustible a los buques que navegaban por el Magdalena.²³ En los abiertos resultantes de esta actividad, se establecieron cultivos de maíz y yuca y se multiplicaron los ranchos pajizos de los colonos.

En 1900 el ferrocarril llegó al punto de La María, que prontamente adquirió importancia y se convirtió en inspección de Policía; los alemanes establecen una compañía naviera que complementa sus negocios con grandes haciendas cacaoteras en la ribera occidental del Magdalena. La María se convierte en La Dorada y en enero de 1908, ya cuenta con una escuelita donde se educan 18 niñas y 13 varoncitos.

En 1916 el proceso colonizador en La Dorada estaba en pleno vigor²⁴. Los grandes propietarios extienden los linderos, acaparan los baldíos sin contar con la ley y establecen querellas contra los colonos que se interponen en su expansión.

En diciembre de 1918 los señores Isaacs Hermanos se presentaron ante la inspección de policía de La Dorada y pidieron que de acuerdo con el artículo 15 de la ley 57 de 1905, se lanzara de la Hacienda Guarinocito a varios colonos, alegando que habían ocupado de hecho unas porciones de la hacienda. Los colonos sostuvieron que estaban en baldíos de la nación y apelaron ante las autoridades locales que les negaron todo derecho, hasta que la gobernación de Caldas admitió el recurso y ordenó un avalúo de las mejoras.²⁵

Por esa época los inversionistas no encontraban mano de obra para seguir abriendo haciendas ganaderas, pues la gente prefería abrir sus pequeños fundos

²² Ver glosario

²³ Valencia Llano, (2000), p. 331

²⁴ Ibidem , p. 333

²⁵ Gaceta de Caldas. 1918.

en las 120.000 hectáreas baldías que colocarse como peones. Ante tal circunstancia Isaacs Hermanos ofrecieron tierras para cultivos de maíz y frijol en la hacienda Guarinocito, con la única condición de ayudarles en la limpieza de los potreros.²⁶ Entre la denuncia y el ofrecimiento de Isaacs Hermanos, parece haber una contradicción, pero podría explicarse con la conveniencia de los grandes hacendados, que toleraban colonos en ciertas zonas y en otras trataban de desplazarlos.

LOS PAISAS EN EL NORTE DEL CAUCA

Fermín López y otros colonos de Salamina cruzan el río y se internan en tierras de Cartago, donde cuentan con el apoyo del gobierno de la provincia para crear un núcleo de población en cercanías de Cartagoviejo; pero esas tierras tienen dueño y López busca clima más fresco en la cordillera. Con diez familias norteñas hace abiertos, siembra maíz y plantan sus casas a orillas del río San Eugenio²⁷

La penetración incesante de los antioqueños en los terrenos baldíos del Cauca y los nuevos poblados al otro lado de la frontera dominados por los conservadores impulsan al gobierno liberal caucano a fundar una aldea liberal en la frontera del Cauca para contrarrestar a los paisas. El gobernador Antonio Mateus hace suyo el proyecto, traza personalmente la plaza de la Aldea de María, y en 1850, en clara demostración de interés público, asiste a la posesión del primer corregidor de la localidad.

Para extender su negocio de tierras y sobre todo para apoderarse de una franja que permitiera a Manizales unirse al río Magdalena mediante un camino adecuado, en 1855 la compañía "González y Salazar" y las autoridades de la provincia de Córdoba corrieron la frontera alegando que el río Claro era el Chinchiná y que la Aldea de María quedaba, por tanto, dentro de territorio de Antioquia. La reacción del Cauca y la comprobación del error, dejaron a salvo los intereses de los colonos de María, que de haber prosperado el intento hubieran quedado a merced de los herederos de Aranzazu.

Con Santa Rosa de Cabal y la Aldea de María, se intensifica la ocupación antioqueña del extremo norte del Cauca. En 1857, vecinos de Manizales se establecen en una pequeña hoya rodeada de montañas y se gesta San Francisco, llamado hoy Chinchiná. Otros ocupan una meseta cercana y aparece el poblado de Palestina.

En Villarrica, un grupo de campesinos que huyen de la guerra de 1860, se internan en sus montañas y sin juntas pobladoras, ni tutela del gobierno, arman ranchos de vara en tierra. Doña Valeria Pineda cuenta que su padre Pedro Pineda salió de la Aldea de María y con un hijo se internó en la selva con escasas provisiones. A punta de harina de obambo²⁸ y cazando animales en el monte, los dos labriegos se sostuvieron, mientras los abiertos en la selva dieron las primeras cosechas de maíz y de yuca. Poco después se le unieron los

²⁶ Valencia Llano, p. 335

²⁷ Fundación de Santa Rosa

²⁸ Ver glosario

sonsoneños José Bedoya y Pedro Castaño, y con la llegada de otros colonos, poco o a poco se conformó la comunidad de Segovia (Marsella).

Don Francisco Pereira Martínez compró al Estado 10.000 hectáreas²⁹ y cuando murió, su amigo el presbítero Remigio Antonio Cañarte quiso realizar el sueño de Pereira de fundar una ciudad en las ruinas de la primitiva Cartago. El sacerdote se trasladó al sitio donde Jorge Robledo había hecho la fundación y en cuya vecindad había ocho casas de teja, tres de paja y algunos ranchos de vara en tierra y con 79 vecinos celebró una misa y bendijo una pequeña capilla de guadua

El caucano Guillermo Pereira Gamba, que había heredado de su padre Francisco el gran lote cercano a Cartagoviejo, cedió 761 fanegadas para que se repartieran entre los colonos. En la "Gaceta Oficial del Cauca"- No 76 de noviembre de 1864, el gobierno del Quindío, acepta la escritura y da *"las más expresivas gracias al Señor Pereira por este acto de generoso desprendimiento con que se ha hecho acreedor a las bendiciones de tantas familias desvalidas cuya suerte ha mejorado notablemente"*³⁰ No obstante, el historiador Víctor Zuluaga pone en entredicho la generosidad de Guillermo Pereira, pues ha confirmado documentalmente, que parte de las tierras cedidas no pertenecían a Pereira Gamba.

En la donación, Pereira Gamba asignó cuatro fanegadas a los casados sin familia, seis hectáreas a los casados que tuvieran hasta tres hijos y dos hectáreas adicionales por cada hijo de más.³¹ En mayo de 1890, Guillermo Pereira, abrumado por el alcohol y las deudas, vende a Julio Castro lo que le queda de la herencia de su padre. En la escritura anota que ignora la extensión que vende. Muy enfermo regresa a la tierra de su infancia, y la alcanza a ver desde un collado que domina a Dosquebradas. La viuda se refugia en la aldea fundada por el padre Cañarte y en sus últimos años ruega a la junta pobladora para que le regale un "solarcito" en el nuevo pueblo.³²

En 1871 el Estado cede 12.000 hectáreas de baldíos a los pobladores de Pereira y en octubre de 1886 el estado del Cauca comisiona a Ramón María Arana para que mida y reparta 8.140 hectáreas en María, 7.671 en Nueva Palestina, 16.529 en Santa Rosa de Cabal y otros baldíos que sumados a los anteriores, completan una extensión de 70.000 hectáreas. Los expertos calculan, que por ese entonces, 7.000 paisas viven entre los ríos Chinchiná y el Otún y que el número aumenta aceleradamente.

La ocupación de las tierras de la aldea de Pereira se convierte en un negocio de ricos. Grandes empresarios contratan trabajadores y directamente o mediante socios roturan tierras y establecen grandes haciendas. Con el apoyo del antioqueño Lorenzo Jaramillo, los hermanos Marulanda tumban monte y levantan enormes fincas en las posesiones de los indios de Cerrillos y por las

²⁹ En el sitio de la antigua Cartago algunos labriegos sembraron maíz y cacao. En esa zona se refugió Francisco Pereira para huir de la persecución española en tiempos de la Independencias.

³⁰ Gaceta oficial del Cauca.(1864). p- 263.

³¹ Gaceta oficial del Cauca-1864- p. 263

³² Ángel, p. (1953) p.52

riberas del Cauca, mientras los Gutiérrez y los Jaramillo de Manizales ocupan las mejores tierras de las onduladas colinas que se extienden hacia el Quindío.

Es una colonización de ricos con peones paupérrimos, donde la tierra es para los poderosos y la ley favorece al más fuerte. No se respetan los derechos de los descendientes de los indios de Pindaná de los Cerrillos y se atropella a los colonos que han abierto selvas en terrenos baldíos, pues las autoridades del Estado del Cauca en alianza con los políticos de turno, le cargan la mano a los "maiceros" que se establecen en la zona del antiguo Cartago.

LA COLONIZACIÓN DEL QUINDÍO

Una sección del presidio de Panamá se encargó de mantener en buenas condiciones un trecho del camino entre Cartago e Ibagué; como la vía era desolada y casi deshabitada, en 1843 el gobernador del Cauca, Jorge Juan Hoyos, ordenó la construcción de una casa en el sitio de Boquía para albergar y depositar sus mercancías de los viajeros por esos tramos desiertos.³³

Un reducido número de familias se concentró en el caserío de Buriticá, situado en las montañas, no lejos del campamento de los presos. Como era difícil llegar al sitio, los colonos se trasladaron al lado de la casa de Boquía, donde el gobierno, para impulsar el poblamiento, sostuvo a un sacerdote que atendió las almas de los reos y de los vecinos libres.

En 1850 la pequeña planicie fue insuficiente para albergar más gente y entonces se buscó el sitio de Barcinales. De allí en adelante, aumentó notablemente la población, se demarcaron la plaza, las calles y los solares para levantar allí los edificios públicos y la iglesia, y la aldea progresó en tal forma, que en 1865 el gobierno caucano la elevó a la categoría de distrito con el nombre de Nuevo Salento y asignó tierras a sus habitantes.³⁴

Entre los riachuelos Consota y Barbas los antioqueños edificaron una pequeña población que se conoció inicialmente como Obaldía. En 1853 el gobierno nacional le asigna 24.000 fanegadas y el caserío cambia el nombre por el de Condina, en honor a Mariano Conde, ciudadano de Cartago que apoyó a la comunidad y luchó por su progreso. Por el clima fresco la tierra de Condina no producía cacao y daba sólo una cosecha de maíz al año. Quizás por ello no perduró y las familias emigraron a Pereira y otros caseríos de la región.

LA FIEBRE DE LAS FUNDACIONES

En aquella época, personaje que se reputara como tal había fundado, o intentado fundar un pueblo. Así pues, el 20 de agosto de 1878, el doctor José Ramón

³³ Peña, (2003) p. 96

³⁴ Ibideam, pag

López Sanz, reunió 102 socios en el sitio de Nudilleros y firmaron un acta que daba categoría legal a Filandia.³⁵

La fiebre de las fundaciones se extendió por la zona: el siete de agosto de 1884, Pablo Emilio Mora y Rafael Marín con otros antioqueños se agruparon en los terrenos de La Plancha y apareció la pujante localidad de Circasia.

Cuatro años después un grupo de guaqueros fundó a Calarcá, pues Salento quedaba retirado y necesitaban un caserío para mercar y reunirse a charlar y tomar aguardiente o jugar billar. Como a los colonos de arriba se les dificultaba pasar el río y acercarse a Calarcá, organizaron un convite para tender un puente de madera y cruzar de orilla a orilla. Los colonos de abajo no colaboraron y ante la indiferencia de los calarqueños y problemas con influyentes vecinos, Jesús María Ocampo, alias “Tigrero” optó por promover otra aldea.

Ocampo interesó a sus amigos y entre todos compraron un terreno en la finca Armenia. En 1889 se integró la Junta Pobladora que inició el loteo del predio y fijó las bases del caserío con las siguientes condiciones:

- 1- Haber obtenido la adjudicación y pagado cinco pesos por cada solar en la plaza, dos pesos en la primera y segunda manzana, uno en la tercera y demás manzanas.
- 2- Haber construido una casa no menor de cinco varas durante el término de cinco meses.
- 3- El que adquirido el título de un solar pase de los seis meses sin que haya construido la casa perderá el derecho.
- 4- El individuo que coloque una cruz determinando el punto de su solar, adquiere derecho en él, por el término de quince días; pero si en ese término no se presta a pedir la adjudicación, perderá el derecho.

El dos de febrero de 1892 el padre Ignacio Pineda ofició la primera misa. En 1910 era cabecera municipal y medio siglo más tarde la hermosa ciudad se convirtió en capital del departamento del Quindío.³⁶

SIGUEN LAS FUNDACIONES EN EL QUINDÍO

En 1890 más guaqueros y agricultores constituyeron una Junta que cuatro años más tarde había construido siete casas, una tienda y una botica en Villa Quindío, hoy Montenegro. Antes de culminar el siglo diecinueve, Segundo Henao, uno de los fundadores de Calarcá, con Lope Morales, Tomas, Gregorio Arias y Tobías Giraldo se internaron en los montes y llegaron al sitio del Cedral, donde vieron la posibilidad de establecer cultivos y formar un nuevo centro urbano, que les permitiría conseguir más tierras con la nación, para repartirlas entre los nuevos colonos.³⁷

³⁵ Alzate (1984), p- 23

³⁶ Valencia Zapata, (1955) , p. 139

³⁷ Ibidem p. 53

La guerra de los Mil Días trastocó los planes de Segundo Henaó, pero al terminar el conflicto, invita a sus amigos a culminar la aventura y emprende la nueva fundación. Alfonso Valencia lo expresa así:

"...en ese tiempo a causa de la guerra, conocí unos terrenos muy buenos en las cabeceras del río Barragán y me fui a dichos terrenos con el fin de montar una finca y fundar una población y en efecto, cuando ya habían algunos colonos que me ayudaban, elegí el punto y tracé el pueblo por un plan inventado por mí y le puse el nombre de Génova en recordación de la hermosa ciudad de Italia que recibió el primer aliento que acarició las primeras sonrisas de Cristóbal Colon, que vino a ser el descubridor del nuevo mundo. Diez años viví en esas montañas donde monté una buena finca y dejé a Génova elevada a corregimiento; luego regresé a Calarcá donde ayudé a conseguir el circuito y vi además reemplazadas las oscuras sombras de la noche por ese gran invento del sabio Edison: "la luz eléctrica"³⁸

Los nuevos pobladores establecen una junta que reparte tierras y en 1908 consigue la categoría de corregimiento para la nueva fundación. En 1911, según cuenta don Liberio Arbeláez Gutiérrez el parque de Génova era un rastrojo, y el poblado tenía tan sólo unas nueve casitas hechas de cocas de guagua, piso de tierra, con cocina cercada con guagua, sala de tierra y puerta de esterilla con bisagras de bejuco y en los alrededores se veían estancias, sementeras, trapiches, potreros y hasta una ladrillera que empezaba a producir material para las viviendas de ese pueblo que se desarrolla hasta convertirse en 1937 en cabecera municipal.

Como los colonos del Quindío ocuparon tierras que pretendían los latifundistas de Burila, apelaron a formar Juntas Pobladoras que impulsaban la creación de aldeas, a la cuales, por ley, el gobierno nacional les tenía que entregar 12.000 hectáreas de baldíos, que obviamente se restaban a las pretensiones de la Sociedad parceladora.

A menudo se sacaron pueblos de un acta de intención, en predios adquiridos con facilidades, pues a los vendedores les interesaba la valorización de los terrenos adyacentes. Se contrataba un topógrafo, siempre contaban con un cura pionero y un abogado o un rábula que se encargaba de los aspectos legales; edificaban unas casas generalmente al lado de una fonda o una compra de café y se gestionaba la cesión de los baldíos cercanos con el gobierno nacional.

Lo anterior se ve claramente cuando el 27 de mayo de 1914 el Señor Ricardo Echeverri concejal de Filandia con el presbítero Francisco de Paula Montoya y otros cincuenta individuos de Manizales, Montenegro y Filandia compran unas mejoras en baldíos de la Nación con cuatro casas, sementeras, montes y rastrojos y fundan una población en ese sitio denominado Alejandría; contratan un agrimensor que elabore los planos de la población y del acueducto y en el papel queda el futuro poblado de Quimbaya.³⁹

³⁸ Ibidem, (1955), p. 55

³⁹ Alzate (1984), p. 93

EL PADRE PINEDA Y LOS QUINDIANOS

El padre José Ignacio Pineda acompañó a los quindianos desde 1884 hasta principios del siglo veinte, ofició las primeras misas en Armenia y Calarcá y con su "sal marinilla" dejó huella por los caminos que iban desde Circasia hasta Barcelona.

En la guerra de 1885 militó en las filas conservadoras del Cauca contra los radicales liberales de Antioquia que fueron arrollados en cercanías de Cartago. Cuando alguien comentó que los norteños habían perdido por cobardía, el sacerdote se arremangó y lo retó a duelo, para que viera como era la mano de un maicero.

El humor del padre Pineda iba de la mano con la gana de plata y el gusto por el aguardiente. En un casamiento un parroquiano le pidió que bajara el canon del sacramento y el levita le respondió: "yo te hago la rebajita Manuel, pero me llevo un tiempito la muchacha para Filandia". En otra ocasión el padre Ignacio pidió en una fonda una botella de aguardiente y salió sin pagarla. Oiga señor- le dijo la ventera- quién me va a pagar el trago?-

-Será el Altísimo- le contestó el cura Pineda que clavó las espuelas en los ijares de la mula y se perdió en el camino.

LA CONCESIÓN BURILA

En el poblamiento quindiano los caseríos como tales, es decir, el conjunto urbano que establecían los colonos para contar con un mercado y un centro de sus actividades, no constituyeron problemas ni con el gobierno ni con los dueños de las tierras incultas, pues se construían en mejoras compradas a particulares y en terrenos de extensión muy limitada. El asunto se complicó en los campos que los labriegos desmontaron asumiendo que eran baldíos, y que luego reclamó la Sociedad Burila o los Marulanda, o los Ángel u otros empresarios, que decían tener derechos legales o simplemente habían ensanchado los linderos de las tierras cedidas o vendidas por el Estado.

La historia de la Sociedad Burila es similar a la historia de la Concesión Aranzazu, con atropellos semejantes, con la lucha entre colonos y latifundistas y entre descendientes de peones y descendientes de los acaudalados norteños, La Audiencia de Santa Fe cedió al Maestre de campo Francisco Palomino. las tierras que formaron la hacienda "La Paila", cuyo producido sirvió para costear ordenaciones sacerdotales⁴⁰. La capellanía estaba a nombre de las ánimas del purgatorio y la administró la familia Caicedo desde mediados del siglo XVIII, hasta que en 1839, el coronel José María Caicedo las compró al obispo de Popayán.

En 1853 los Caicedo legalizaron la posesión de acuerdo con la legislación amortizadora⁴¹ y en 1873 constituyeron en Cali, en asocio con el ingeniero norteamericano David Smith, la "Compañía de Fomento y Compraventa de tierras" con el objeto de mejorar tierras y vender lotes. Como en las tierras de "La Paila" laboraban terrazgueros paisas que estaban atrasados en el pago de arrendamientos, la Compañía contrató a Tomás Uribe y a su hijo Julián, para que exigieran el pago a sus paisanos.

⁴⁰ Colmenares, (1980), p. 99

⁴¹ Jaramillo Roberto, (1988). p.199

La sociedad con el norteamericano duró muy poco. A los tres años se liquidó para formar en 1884 otra empresa conocida como la "Sociedad Burila". Entre los socios de la nueva sociedad figuraron los Caicedo, los políticos Manuel Antonio Sanclemente, Eliseo Payán, Rafael Reyes y Ezequiel Hurtado, los presbíteros Rafael Aguilera y Juan N. Parra, personajes notables como Emigdio Palau, Eustaquio Palacios, Juan de Dios Ulloa, Alejandro Y Juan de Jesús Gutiérrez...y entidades como el Banco Industrial de Manizales y el Banco del Cauca.⁴²

El Doctor Daniel Gutiérrez, prominente empresario del sur de Antioquia, contrajo matrimonio con una de las Caicedo y se sella, entonces, una alianza familiar entre los clanes dominantes del Valle y de Caldas. Daniel Gutiérrez asume la gerencia de Burila y empieza el negocio de las tierras en la misma forma que lo hizo la Concesión Aranzazu.

Los socios de Burila se apoderaron de cien mil hectáreas mediante deslindes amañados y expandieron sus tierras a costa de los baldíos que ocuparon cambiando el nombre a los linderos. Los colonos establecidos en Génova, Pijao, Buenavista, Córdoba, Calarcá y Cuba-viejo se vieron en la dolorosa coyuntura de que las tierras que habían cultivado por muchos años y que creían baldías, tenían dueño merced a las componendas jurídicas de una empresa manejada por importantes personajes nacionales y locales. Surgieron miles de pleitos y a los alegatos jurídicos siguió la resistencia armada de los campesinos que se oponían a los despojos, a las tretas de los testaferros y a las autoridades que apoyaban a los latifundistas.

En 1906 los vecinos de San Luis solicitan al gobierno nacional que declare baldíos los terrenos de Burila y en noviembre de 1912 el Ministerio Público resuelve que los terrenos denominados Burila en jurisdicción de los municipios de Calarcá, Bugalagrande y Zarzal circunscritos por los linderos que expresa el documento no son baldíos sino de propiedad privada e imparte instrucciones para que los gobernadores de Caldas y Valle se abstengan de dictar cualquier providencia que afecte la Sociedad Burila.

Para afirmar el dominio sobre la vasta extensión, la Sociedad Burila fundó, en agosto de 1910, la población de Caicedonia en un sitio estratégico, donde confluían las vías que unían el occidente con el centro de Colombia.

En 1925 la Sociedad Burila reclamó las tierras de Génova y los habitantes del municipio con su representante Antonio Laverde, rábula sagaz y entendido en asuntos de tierras, entablaron un pleito que terminó con un laudo del Consejo de Estado, que declaró un "Statu Quo", que permitió a los vecinos continuar legalmente con la posesión de sus parcelas. El conflicto dividió a los genoveses, pues algunos compraron terrenos a la Sociedad latifundista y a esos "burilistas" se les aisló, pues el resto de los pobladores no les compraban ni les vendían y tuvieron que aprovisionarse en otras poblaciones.

En 1926 los colonos del Quindío nombran un apoderado para que defienda sus derechos ante las autoridades de Manizales y los proteja contra los piquetes

⁴² La voz de Caldas, (marzo 10 de 1930)

contratados por Hijos de Alejandro Gutiérrez, Pompilio Gutiérrez y Daniel Gutiérrez, que acuden a la fuerza para desalojar a los pobladores de unas tierras que los socios de Burila no cultivan y que han adquirido merced a las ventajas de una clase que heredó el poder de los conquistadores.

En 1930 el Ministro de Industria José A. Montalvo, declara patrimonio nacional 60.000 hectáreas del territorio de Burila y ordena una distribución de esos baldíos a los colonos, teniendo en cuenta los derechos adquiridos por los particulares. Esto desata una ola de invasiones: trescientos hombres tratan de ocupar la Hacienda Salinas, cerca de Caicedonia. Para complicar las cosas, en marzo de ese año, el abogado de La Burila, Dr. Eugenio Calle, quemó un expediente relacionado con los pleitos con los colonos y, encarcelado, se declaró en huelga de hambre. Después de que salió de la cárcel muy enfermo, lo calificaron como desequilibrado mental. Se repitió, pues, el episodio de Elías González.

Los reclamos de los campesinos del Quindío no se limitaron solamente a la Burila, pues también reclamaron las tierras de grandes propietarios que habían extendido sus dominios más allá de la extensión permitida por la ley y habían ampliado sus haciendas cambiando linderos y corriendo mojones.

En diciembre de 1931 el Concejo de Montenegro nombró un inspector rural para que estudiara los títulos de propiedad de los grandes hacendados⁴³. Como gran parte de ellos no tenían documentos legales, el Concejo y el tesorero propiciaron la invasión de la "Hacienda Nápoles" de Roberto Marulanda, "La Granja" de Juan Prudencio Martínez, "La Quinta" de Lucrecio Quintero, "San José" de Juan Ángel, "El Orinoco" de Ricardo Ángel, "San Pablo" de Roberto Marulanda...

En la Tebaida, en la madrugada del 14 de diciembre, dos cuadrillas de labriegos ocuparon las haciendas "La Argentina" y "La Judea". "La gente- dice un testigo de la invasión- cree que los terrenos montañosos son baldíos. Algunos pobladores antiguos aseguran que las haciendas ocupan más terreno que el expresado en los títulos y esta es la base del movimiento invasor. Los colonos han respetado los terrenos cultivados y arman sus toldos en la montaña que están descuajando. Los individuos que hasta el momento se encuentran colonizando son honrados, pobres, que sólo viven del trabajo diario y que creen de buena fe que los terrenos son baldíos."

TESTIMONIO DE UN COLONO

Restrepo Gaviria en un reportaje en La Voz de Caldas, escribió lo siguiente:
En el centro de una pequeña roza hay un ranchito pequeño cerca del cual cuatro hombres trabajan activamente.
Cuando me acerqué suspendieron sus labores y me recibieron amablemente.
Cómo vinieron ustedes aquí?- les pregunté después de saludarlos.
-Por un decreto que nos leyó el alcalde de Quimbaya Don Isidoro Salazar que hablaba de los baldíos.
-Cuántos son ustedes?-
-Hicimos una sociedad entre cuatro: estos son Llanos y nosotros dos Gómez. Entre las cuatro personas pensamos hacernos a unas cincuenta cuadras que las autoridades nos las escriturarán pronto.

⁴³ La voz de Caldas- (12 de diciembre de 1931)

-Pero "La Española" es propiedad particular-
-Eso nos han dicho pero seguiremos tumbando monte hasta ver que pasa. Si viene la autoridad nos iremos para el lado de Montenegro, porque allí si nos amparan, el Concejo de allí ha nombrado abogado para defender los pobres-
-Cuántos colonos hay?-
-Por el lado de Quimbaya somos unos ciento cincuenta.
-Usted nos pregunta cómo nos hemos sostenido. Pues lo hemos hecho con la venta de unos cerdos y un caballito. Si nos echan de aquí quedaremos sin los animalitos y sin la tierra.

LA INVASIÓN DE LA BANDA IZQUIERDA DEL RÍO CAUCA

Los señores Uribe Mondragón, Juan Santamaría y Gabriel Echeverri adquirieron un gran globo de baldíos que abarcaba la margen derecha del río San Juan, desde su nacimiento hasta la desembocadura en el Cauca y éste arriba, hasta la boca del río Arquía y luego a su nacimiento. Con galleros de Otrabanda, en el Valle de Aburrá, arrieros de Barbosa, mulatas querendonas de Girardota, curas de Sabaneta y vagos y presos de Medellín, los empresarios colonizaron el suroeste antioqueño. De la selva inhóspita brotaron caseríos con nombres de esperanza y libertad como Fredonia, el Jardín, Támesis y Jericó.

Cuando no hubo más tierras para repartir en el suroeste, los paisas pobres se desparramaron por la banda izquierda del río Cauca y siguiendo la trocha de Macanas ocuparon las partes altas de los resguardos indígenas. Los antioqueños fundaron la aldea de Oraidá en tierra de la parcialidad de La Montaña y a Pueblo Nuevo en la Cuchilla de Mismís en territorio de los nativos de Guática.⁴⁴

En la década de 1840 un grupo de mineros desafían el mortífero valle del Risaralda lleno de plagas, bichos y fiebre amarilla y aparece la población de Papayal en la desembocadura de la quebrada con ese nombre en el río Risaralda. La aldea alcanzó la categoría de distrito municipal en 1857⁴⁵. De repente desapareció sin motivo conocido y sin dejar algún rastro. ¿Quizás la barrió la viruela- o fue la guerra?- ¿o tal vez una creciente del río?- ¿Qué les sucedió a los pobladores?- ¿Adónde fueron?-

Después de Papayal surgen colonias antioqueñas en las lomas del Tatamá; los guaqueros buscan tesoros en la serranía y labriegos empujados por los conflictos partidistas desplazan a los indígenas guatiqueños⁴⁶ o se mezclan con los indígenas de Arrayanal y Tachiguí.

A partir de 1850 los paisas del poblado de Oraidá se mueven por la cordillera y se asientan en Llanogrande y en Pueblo Nuevo. Desde esas aldeas frías empezaron a infiltrarse en los resguardos de Guática y de Arrayanal, que terminaron por invadir a principios del siglo veinte.

La guerra de los Mil Días desplaza a un grupo numeroso de ganaderos paisas del suroeste antioqueño y los lleva al caserío El Rosario, fundado en 1890 por

⁴⁴ Cardona, (2004), p.120

⁴⁵ Gaceta del Cauca- Ley del 21 de diciembre de 1857.

⁴⁶ Cardona,(2004) p. 51

el caucano Rafael Tascón en la parte más alta de Riosucio. Al frente de los emigrantes va el cura Marco Antonio Tobón como pastor de almas, empresario y educador. El sacerdote fundó un colegio de bachillerato, estableció telares y un molino de trigo, cría ovejas y da impulso al caserío, que empieza a emular la cabecera, pero los celos de los políticos del Ingrumá frenan el progreso de El Rosario, que sin el cura se aletarga y desaparece hacia 1920.⁴⁷

LOS OROZCO DE SONSÓN

En la década de 1880 los sacerdotes de Támesis y Palermo invitaron a sus feligreses a una cruzada cristiana en el norte caucano y en franca promoción colonizadora decían que en Ansermaviejo los esperaba su paisano Pedro Orozco para que le ayudaran a domeñar la selva y establecer el catolicismo en una zona infestada por los ateos. Pedro Orozco fue uno de los fundadores de Támesis y cuando su compañía con los Santamarías terminó de lotear el territorio del distrito, dirigió sus intereses hacia la Cuchilla de Ansermaviejo, en ese entonces un agónico pueblo de indios bajo la jurisdicción de Quinchía.

En complicidad con los funcionarios corruptos del Cauca Pedro Orozco y su hermano Jorge remataron los baldíos a precios viles, compraron a bajos precios terrenos en las parcialidades de Tabuyo, Tachiguí y Guática y entraron como miembros de los Resguardos a recibir lotes en los repartos indígenas.

Pedro Orozco adquirió veredas enteras y gran parte de la Cuchilla de Belalcázar. Para valorizar sus tierras regaló lotes y fundó el caserío de Belalcázar que sobrevivió en medio de conflictos de tierra, hasta que los cultivos de café llenaron la serranía y enderezaron su destino.

Orozco compraba cosechas, daba ganado en compañía, suministraba semillas, y daba tierra a cambio de trabajo en sus abiertos o en las trochas y caminos de sus parcelaciones. Al igual que a los empresarios de la Concesión Aranzazu y de la Concesión Burila, a Pedro Orozco no le interesó el cultivo de la tierra. Su negocio era la parcelación y la reventa de los terrenos.⁴⁸

ADMINISTRADORES Y APODERADOS EN LOS RESGUARDOS INDÍGENAS

La ley colombiana consideró menores de edad a los indígenas, y en calidad de tales, las parcialidades tuvieron que nombrar apoderado para que los representara en negocios y diligencias. Fuera de lo anterior, el Estado exigió títulos para reconocer las tierras que los nativos ocupaban desde tiempo inmemorial y entonces las parcialidades se vieron en la obligación de contratar abogados para que buscaran documentos y litigaran contra los colonos y agrimensores para medir y lotear sus territorios..

Así pues, administradores pícaros, abogados sin ética y topógrafos prácticos, se quedaron con gran parte de las tierras, las minas y los salados de los resguardos indígenas. En 1874 el administrador de la parcialidad de Supía y Cañamomo entregó a la compañía minera y a los distritos de Supía y San Juan, la mayor parte de las tierras de los nativos⁴⁹; en Arrayanal un administrador se quedó con las dos terceras partes del Resguardo y en Guática un tinterillo de apellido Bayer

⁴⁷ Tobón Marco Antonio, (1905), p. 10.

⁴⁸ Cardona (1990) p. 40

⁴⁹ Oficina de registro de instrumentos públicos de Riosucio, Libro 1 de 1876 . p. 53

se alió con testafierros para arrebatar gran parte de la zona fría del territorio indígena⁵⁰.

En 1874 la parcialidad de Quinchía cedió a Ramón Palau las fuentes saladas más importantes en pago de sus servicios, y en 1876 los indígenas de Tabuyo entregan un gran lote de terreno a Guillermo Martín por la mensura del resguardo.

SALVADOR PINEDA Y LA VIRGEN DE LAS MERCEDES

Salvador Pineda fue un paisa alto, blanco y lunarejo que llegó a Guática con una mano atrás y otra adelante y se dedicó a criar cerdos y a batir mantequilla en la zona fría del Resguardo de Guática.

Pronto hizo un capitalito y empezó a distinguirse por su devoción a la Virgen de las Mercedes, patrona de los indios del pueblo. Se hizo al cariño del cura y del Cabildo indígena que en 1886 lo nombró administrador de la parcialidad con 200 pesos de honorarios al año. Como la parcialidad no tiene dinero, su Cabildo le entrega un gran lote, ocho acciones de un salado y otras ocho por cada fuente salada que descubra.

Pineda es muy formalito con los indígenas. Los palmotea, les regala chucherías y los anima para que entablen pleitos contra los colonos que se han apoderado de las lomas de Mismis. Nada es regalado. Al final Pineda se queda con las dos mejores salinas, la enorme vereda de Varales y la administración de un bosque que los indios entregan a la Virgen de las Mercedes y que, obviamente, se convierte en otra propiedad del paisa alto, blanco y lunarejo, que cultiva los primeros cafetales de Guática, que explota con mano de obra del Resguardo.⁵¹

EN LAS LOMAS DE BELALCÁZAR

En el punto denominado Quebra de Varillas, en 1903 tres ranchos y una fonda rompían la soledad del camino que iba de Ansermanuevo a Puerto Chávez en el río Cauca y loma abajo empezaban a verse algunos cultivos de pancoger y pequeñas cafeteras. Las autoridades caucanas de Anserma no veían con buenos ojos a los colonos de esos lados de la Serranía, que obstaculizaban y abandonaban a su suerte. Una tarde, quizás a fines de 1905, se reunieron los vecinos en la fonda y en medio de unos tragos de tapetusa propusieron la construcción de una capilla, de unas casas en guadua y la organización de un mercado para no tener que ir a Ansermaviejo.

Jaime Arboleda y Nolasco Santa regalaron dos grandes lotes y los pobladores compraron otros a José Dolores Franco y a Eufasio Londoño.⁵² Se repartieron lotes y en 1917 la aldea de San Joaquín, que se conoce actualmente con el nombre de Risaralda, se convirtió en municipio.

Los arrieros terminaban cada jornada en un tambo o en una fonda donde se atendiera al personal y a las mulas. Los caporales buscaban buena comida, aguardiente, dónde jugar dados y muchas veces la sonrisa y las caricias de una morena. Las recuas que subían de Puerto Chávez pernoctaban en el Alto del Guamo, donde alrededor de la fonda, estaba construyendo su casa don Epitacio Herrera. Más vecinos se fueron asentando y creció el paradero de mulas. Las

⁵⁰ ibidem, sin clasificar.

⁵¹ Cardona, (2004), p. 52

⁵² Gaceta departamental de Caldas- Acuerdo No. 6 de abril 28 de 1918-

recuas se multiplicaban y el pueblo empezó a crecer. Las autoridades de Anserma nombraron un Juez Poblador para que repartiera lotes y adjudicara baldíos y en 1915 la aldea llamada entonces San José se convirtió en corregimiento, que perteneció luego a Risaralda y casi al siglo pudo ser municipio.

Las miles de hectáreas que Rudecindo Ospina y los Orozco adquirieron en la Serranía de Belalcázar quedaron en manos de inversionistas antioqueños que ni las cultivaron ni las ocuparon. Después de las guerras de 1885 y de los Mil Días llegaron campesinos del suroeste antioqueño que se internaron en el monte y abrieron pequeños fundos donde sembraron maíz y yuca como cultivos transitorios y café y cacao a largo plazo.

Pasada la conmoción de la guerra de los Mil Días los propietarios quisieron recuperar sus inversiones y se encontraron con la oposición cerrada de los ocupantes que consideraban suyas las tierras que habían desmontado y quitado a la selva. La violencia envolvió la región. En noviembre de 1905 el gobernador de Caldas, Alejandro Gutiérrez, comunicó al alcalde de Anserma:

“No deje atacar propiedades aunque estén incultas, pero colonos que tienen más de un año posesión tranquila con casa y labranza tiene usted obligación de ampararles aún contra propietarios, cuyos derechos se harán valer ante poder judicial y entonces presta mano fuerte a sus decisiones”.

La fuerza se reemplaza por los arreglos legales. La mayor parte de los ocupantes transan con los propietarios, otros resisten pero como están mal asistidos por leguleyos finalmente pierden los pleitos. En el caso de once colonos que fueron desalojados en agosto de 1911 el Tribunal de Manizales reconoció la injusticia: “es sensible, expresó el Tribunal, que muchas veces, por motivos de la ineptitud del abogado, como ha acontecido con el que gestionó este negocio en la primera instancia deje de hacerse por la justicia reconocimientos de justos derechos, más en ello, no tienen ninguna culpa los que aplican la ley.”

EN EL VALLE DEL RISARALDA

En 1875 el riosuceño Clemente Díaz empezó la colonización del valle de Risaralda, por el sitio conocido como Pumía, adonde pronto llegaron colonos paisas y Tomás Uribe, padre del general Rafael Uribe Uribe, estableció una gran hacienda ganadera.⁵³

El valle de Risaralda se amplía en la desembocadura del río en el Cauca. En esa zona se levantaban en el siglo diecinueve dos aldeas de vecinos negros conocidas como Sopinga y Carmen de Cañaveral. En Sopinga se instaló a principios del siglo veinte Francisco Jaramillo Montoya. Este paisa estableció potreros con buenos pastos en las Haciendas Portobelo, Pozo Rubio, Bengala, Bohío y Guavinas⁵⁴, construyó un puerto y una bodega a orillas del río Cauca, estableció compras de café y creó la Compañía antioqueña de Vapores.

⁵³ Uribe Julián- (1994) p. 93

⁵⁴ Jaramillo Montoya. (1987), p. 223

Las relaciones entre Francisco Jaramillo y los colonos asentados a orillas de la quebrada de la Gironda y el río Cañaverál fueron conflictivas. Los colonos cortaban los tendones traseros de las reses y los arrieros destrozaban las cercas de los potreros. Jaramillo tenía la autoridad a su favor y con la fuerza pública mantenía a raya a los invasores de sus predios; sin embargo, en marzo de 1933 el alcalde de Balboa, Cristobal Nicholls dictó un auto de desalojo contra Jaramillo y lo obligó a desocupar la finca "Las cruces", que había ocupado ilegalmente.⁵⁵

En el valle del Risaralda, los hacendados acudieron a todos los expedientes legales para expulsar a los negros del caserío de Carmen de Dosquebradas a orillas del Cañaverál y lograron con viejas escrituras arrojar a los primeros pobladores de Sopinga, que hicieron frente por décadas a culebras, enfermedades y mosquitos.

El problema de tierras fue gravísimo en el Valle del Risaralda, a los abusos de grandes propietarios se sumaron las invasiones de gente venida de Antioquia, que aprovecharon la guerra de los Mil Días, para ocupar ilegalmente terrenos ajenos. En 1905, los propietarios de las fincas Cuba, El Zancudo, Montegranario, Águila, Moralva, Pinares, Alejandría, La Equis, La Palmera, La Suiza, Turquía, Zulia... pidieron protección a las autoridades contra los usurpadores dirigidos por Bonifacio Torres. Ante tal estado de cosas el Secretario General de la gobernación de Caldas, escribió al alcalde de Anserma:

"Conviene que ud. se penetre hasta la saciedad de la doctrina del statu quo. Mantenga Ud. a los poseedores en posesión tranquila si hace más de un año tienen posesión, aunque otro sea el dueño de la cosas, porque tal posesión puede ser indicio de algún derecho que debe controvertirse ante el poder judicial; pero en las diferencias entre el propietario y el colono, cuando la propiedad esté amparada por títulos, si los primeros se quejan, amárelos contra los ensanches indebidos, porque los colonos que no estén situados en terrenos baldíos mal podrían continuar trabajos indefinidamente apoderándose de una propiedad y permaneciendo la autoridad con los brazos cruzados ante las quejas de los interesados..."⁵⁶

POR LAS LOMAS DEL TATAMÁ

En 1884 llegaron numerosos antioqueños a las laderas orientales del cerro Tatamá, situado en las estribaciones de la cordillera occidental, atraídos por las riquezas de las guacas, por la feracidad de los terrenos y la benignidad del clima. El número iba en aumento y los vecinos consideraron necesaria la fundación de un pueblo con mercado, capilla y tiendas donde aprovisionarse. El 15 de agosto de ese año, los guaqueros se reunieron en el bohío de Manuel Monsalve y eligieron una Junta Pobladora. El caserío se llamó "Villa de Cáscaras" pues las primeras casas se techaron con cortezas de cedro, luego lo llamaron San Antonio de Apía y al final se le denominó simplemente Apía.

En los montes cercanos el guaquero Julián Ortiz encontró numerosas sepulturas indígenas, y para explotarlo con facilidad, armó un rancho de vara en tierra, sembró maíz y tomó posesión de los baldíos colindantes. Dos años más tarde

⁵⁵ Archivo de Balboa, Risaralda, sin clasificar

⁵⁶ Gaceta departamental de Caldas. nov 1905-

llegaron más antioqueños y levantaron sus viviendas cerca de la choza de Julián Ortiz y se estableció como un gran centro de gUAQUERÍA que los vecinos llamaron El Santuario en analogía con los lugares sagrados de los indios.⁵⁷

Los vecinos de Apía consideraron lesiva la proximidad del rancherío de los gUAQUEROS y se opusieron. Sin embargo Santuario prosperó y en 1906 se convirtió en un próspero municipio, que decayó con la carretera troncal y con la violencia política de mitad de siglo veinte.

El 28 de febrero de 1911 se reunió en el Valle de Risaralda el padre Nazario Restrepo Botero con Jesús Constaín, otros grandes propietarios y funcionarios de Anserma con el objeto de fundar el pueblo de Viterbo que serviría, según soñaba el padre Nazario, en la puerta de Caldas al Pacífico. Los fundadores señalaron a la Inmaculada Concepción Patrona de la población, el 19 de abril se celebró la primera misa en Viterbo y se repartieron 260 solares en terrenos cedidos por José María Velázquez y Jesús Constaín.⁵⁸

Viterbo se construyó sin hambre, con espacios abiertos, con calles amplias, con árboles y una gran plaza. La riqueza de sus suelos, el río Risaralda, las vías, todo... hacían presentir un desarrollo rápido, al estilo de Armenia o de Pereira, pero no ha podido arrancar: en primer lugar, por la violencia y luego por el desplazamiento de gran parte de su gente al exterior y a otras ciudades colombianas.

Después de la guerra de los Mil Días labriegos de Caramanta se internaron en los baldíos del Alto del Rey, y sobre la trocha que comunicó las Ansermas hicieron abiertos en vecindades de la fonda de San Roque. Con la llegada de nuevos colonos los vecinos organizaron un mercado en 1913 y construyeron algunos ranchos al lado de la fonda. Así empezó a gestarse El Carmen, que luego se llamó el Alto del Rey y al convertirse en cabecera municipal se designó como Balboa.

Doña Silvia Jaramillo fue una de las últimas sobrevivientes de la fundación de La Celia y en su lecho de enferma, al recordar su juventud empieza a desgranar los recuerdos:

“En 1910 donde hoy queda La Celia era el límite entre tres fincas que se estaban montando de café. Lo primera que hubo en el sitio fue una fonda que le decían La Celia, antesitos de cruzar la quebrada de Totuí, pero ese nombre no lo vino a tener sino mucho tiempo después el pueblo porque primero se le conoció como “El Embudo”, después “La Guaca” y hasta lo llegaron a llamar Barcelona, pero en 1915 cuando lo hicieron corregimiento le dieron el nombre con el que se conocía el sitio por los arrieros y los campesinos que trabajaban tumbando las montañas y sembrando café”.

⁵⁷ Vásquez, (2986), p. 26

⁵⁸ Cardona, (2004), p.136.

Los inmensos bosques de comino crespo que ocupaban la mayor parte del territorio fueron descuajados y con la madera se hicieron los polines para el ferrocarril que unió a Cartago con Cali.”⁵⁹

OTRAS COLONIZACIONES

Mediante la Ordenanza No. 40 del 21 de noviembre de 1925, la Asamblea de Caldas fundó la Colonia penal de Santa Cecilia en territorio considerado baldío, pero que en realidad era zona ancestral de caza de los nativos chamíes.

A la colonia se llevaron vagos y rateros y otros individuos de diversa calaña a los que se les dio siete hectáreas de tierra para que cultivaran y otras dos más y apoyo para la vivienda, si llevaban a su familia.

Tanto a los colonos forzados, como a los voluntarios que quisieran establecerse en esas soledades, se les exigió tres años de permanencia y el cultivo de la mitad del terreno para tener derecho sobre la tierra.

La colonia como tal no prosperó, pero abrió las puertas de la colonización negra en esa zona caldense, aunque a costa de los derechos de los indios del Resguardo del Chamí.

Leocadio Antonio Salazar Mejía nació en Santa Rosa de Cabal el 9 de febrero de 1894 y murió en Tuluá el 19 de agosto de 1974.⁶⁰ Para unos, fue un hombre de empresa, y para otros, una persona sin escrúpulos que hacía honor al mote de "Chispas", con el cual lo conocieron en la vasta región que se extendía desde los linderos de Pereira hasta muy adentro de las montañas del Valle.⁶¹

Leocadio empezó en Pereira como negociante de tabaco y a partir de 1930 se dedicó a comprar tierras en litigio donde fundó nueve poblaciones: Ulloa, Montezuma, Arabia, Trujillo, Andinápolis, Venecia, Salónica, Fenicia y Portugal de Piedras.

Según cuentan testigos de los sucesos Leocadio llegaba a las mejoras en los montes o en las haciendas abandonadas, acompañado de funcionarios y leguleyos. El colono, muy impresionado con el despliegue de "doctores" recibía al visitante que "presenta sus títulos a un labriego generalmente analfabeta e ignorante en absoluto de las leyes y sus derechos. En seguida proponía una transacción aparentemente favorable al campesino. Los colonos más pobres replicaban proponiéndole que compre la mejora, otros, asustados le pagaban alguna suma para quedarse en la parcela. No hay recibo, pero don Leocadio promete las escrituras. En muchos casos no habrá escrituras y el vivo se quedará con las tierras, propiedad de la nación o compradas por sumas irrisorias a los grandes propietarios que no han podido transar con los colonos.⁶²

NUEVOS COLONOS

Con la llegada del café y del ganado cebú los antioqueños conservaron las tierras medias y se aventuraron en las más cálidas, olvidando las posibilidades de las zonas altas; entonces las trochas y caminos cordilleranos empezaron a perderse

⁵⁹ Entrevista concedida por Dña Silvia a Juan Hurtado y a Alfredo Cardona T.

⁶⁰Gallego, (2004), p. 188

⁶¹ Campo, (1980), p. 38

⁶² Campo, (1980), p. 37

entre el rastrojo y quedaron desiertas las pequeñas poblaciones de El Rosario, Oraidá y Llanogrande, los llanos de San Félix, las Encimadas de Aguadas y vinieron a menos Marulanda y San Clemente.

En el siglo veinte los boyacenses descubrieron que las tierras altas desdeñadas por los paisas eran excelentes para el cultivo de la papa. Así, pues, empezaron a establecerse por los llanos de San Félix, por Marulanda, en el Alto de Letras, en la Línea y por Barragán y convirtieron los pastizales sin oficio en inmensos cultivos del tubérculo, que los enriquecieron y les dieron acceso a una sociedad que marginó al principio a los recién llegados.

El auge papero fue tal que en 1940 los cultivadores cundi-boyacenses de Caldas abastecían los mercados de Cundinamarca, Valle y la Costa Atlántica; la papa constituía el segundo renglón en la producción agrícola departamental. En la parte ganadera los boyacenses también hicieron aportes muy valiosos: trajeron el ganado normando y llenaron de ovejas los potreros de Marulanda. El trabajo y la superación de los boyacenses echó por tierra la discriminación contra ellos; los Sáchica se emparentaron con los Mejías, los Colorado con los Arango, los Cúitva con los Villegas.

Los recios boyacenses se adaptaron a las delicadas muchachas paisas, tan diferentes a las compañeras de su tierra acostumbradas al trabajo duro, al azadón y a la pala. Por primera vez, después de las guerras civiles, se entrecruzaron paisas y reinosos. Los paisas del Eje Cafetero conocieron las habas y los boyacenses apaisados cambiaron la succulenta changua por la arepa con calentado.⁶³

LA INMIGRACIÓN CHOCOANA

Así como el camino de La Mermita, la trocha de Macanas y el paso de La Cana trajeron a los antioqueños al Eje Cafetero, actualmente, la carretera que une a Pueblo Rico con Tadó ha hecho posible la creciente inmigración chocoana a la región.

La llegada de los chocoanos empezó en 1925 con la creación de la colonia penal de Santa Cecilia. Los negros de Tadó arrimaron a las vecindades del penal a criar gallinas y cerdos, a sembrar yuca y plátano primitivo y a colaborar con las familias de los presos que ocuparon los lotes cedidos por el gobierno.

Lentamente las familias de Tadó desplazaron a los indios emberas y fundaron la aldea negra de Santa Cecilia, que muy pronto se convirtió en corregimiento y empezó a cambiar racial y políticamente al municipio de Pueblo Rico: de paisa blanco y conservador se convirtió en un distrito con un gran núcleo negro y liberal.

Los chocoanos entraron por Santa Cecilia y siguieron hacia La Virginia y Pereira, donde en la actualidad constituyen parte importante de la población. En el área metropolitana conformada por esas dos ciudades hay barrios enteros de gente chocoana, que poco a poco se integra a sus comunidades y va tomando

⁶³ Tobasura, (2003), p. 157

posiciones en sectores informales, en la construcción y sobre todo en el magisterio del Risaralda.

EUROPEOS EN EL SIGLO VEINTE

Los descendientes de los mineros ingleses y alemanes que explotaron las minas de Marmato al empezar la época republicana, contribuyeron al poblamiento del Eje Cafetero. Apellidos como Estman, Bayer, Cock, Gärtner, Walker, Richter, Henkel se cruzaron con las familias caucanas y se incrustaron definitivamente en la región.

Al empezar el siglo veinte, otra inmigración europea llegó a las riberas del río Magdalena, en el oriente de Caldas. Empresarios alemanes establecieron líneas de navegación en el río y con socios de Austria y España tumbaron selva y establecieron enormes fincas ganaderas y cacaoteras en La Dorada y en Victoria.

Archivaldo Bavais levantó la hacienda La Pradera, Emilio Kuntze abrió “La Guaca” y Bertoldo Hetikge y Ernest Pehlken llenaron de cultivos las riberas del Guarinó y del Magdalena, donde se pagaba con moneda que se acuñaba en la Hacienda y circulaba en el municipio de Victoria.

Carlos Hoffman fue un colono cultivador que abrió un extenso fundo por el río Doña Juana, en 1908 Cristobal Dixon estableció la hacienda "La Bonita" y Marcelino Gilibert, la hacienda "Cuba". Beroldo Hatikge colonizó el sitio de Buenos Aires. En 1931, seguía el flujo de agricultores europeos hacia el oriente caldense. En ese año Ernesto Pelke vendió al conde de Podewils la enorme hacienda "Hamburgo", donde el conde vivió con su esposa Gertrudis hasta el fin de sus días⁶⁴. Él fue agricultor y ella, investigadora de la cultura chibcha. Sus tumbas enmarcadas en mármol resaltan en el altozano del cementerio de Victoria.⁶⁵

Los europeos de la ribera del Magdalena envejecieron y sus hijos prefirieron vender las haciendas y radicarse en Bogotá, otros regresaron a Europa y muy pocos, muy pocos apellidos extranjeros quedaron en esa zona de Victoria, Marquetalia y Dorada.

La presencia de los inmigrantes de origen árabe ha sido significativa en la región: Los apellidos Chufji, Raad, Aljure, Habib, Jozame, Nauffal, Sahara., por mentar solo unos pocos, han contribuido al desarrollo del comercio, las ciencias y la academia, y se han integrado totalmente a una región que los recibió con los brazos abiertos. Estos inmigrantes llegaron de Palestina, Siria y El Líbano después de la primera guerra mundial. La mayoría vinieron sin un centavo pero la disciplina y el tesón los de los “majitos” como los llamaban, los sacaron adelante, pasaron de la venta de cachivaches y telas a montar grandes empresas comerciales, y los abuelos, con escolaridad no muy alta, alcanzaron a ver a sus nietos con títulos profesionales que han dado lustre a Colombia.

⁶⁴ Notaría de Victoria. años referenciados en el texto.

⁶⁵ Ramírez, (1997), p. 96

CONCLUSIÓN

Los inmigrantes de Antioquia sembraron aldeas en riscos y cordilleras, dominaron los valles malsanos y convirtieron las selvas en emporios agrícolas. Su lucha no fue fácil, se enfrentaron a los tigres, a los osos, el paludismo, la anemia, en un territorio agreste, donde cada poste de un potrero representó una vida y una familia desamparada.

La lucha por la tierra hizo surgir líderes en toda aldea y villorrio y las infamias e injusticias gestaron venganzas y resquebrajaron la confianza en la ley, abriendo la tronera de violencia, que a través de los años ha azotado gran parte de nuestro territorio.

Las concesiones nacieron a la vera de los caminos reales y los fundos crecieron al lado y lado de las trochas. Los pueblos se unieron mediante las culebras de barro trilladas por las cotizas y los pies descalzos de los colonos. La historia, el pasado y el futuro de aldeas y caminos se confundieron en uno, ya no fue el oro el que marcó la importancia de cada pueblo, sino el camino que pudiera llevar a un buen mercado el cacao, el café, el maíz o los cerdos gordos .

En este capítulo "**Concesiones formando pueblos**" hemos visto el nacimiento y la lucha por la tierra de las comunidades de la región; en " Caminos: eje poblador" se complementará la trama tejida alrededor de sendas, trochas y camellones.

BIBLIOGRAFÍA

ANGEL Jaramillo Hugo, *Pereira: proceso histórico*, Gráficas Olímpica, Pereira. 1983,

ALZATE Villegas Jesús Alberto. *La Fundación de Quimbaya*- Impresora Comercial- Armenia- 1885

ARANGO Estrada Vicente Fernán- *La fundación de Manizales*- Hoyos Editores- Manizales. 2004

CAMPO Urbano, 1980. *Urbanización y violencia en el Valle*, Ediciones Armadillo. Bogotá.

CARDONA Tobón Luis Alfredo. *Ruanas y Bayonetas*. Instituto Caldense de Cultura. Manizales. 1990.

----- *Indios, curas y maiceros*- Hoyos Editores- Manizales. 2004

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

DUQUE Botero Guillermo. *Historia de Salamina*. Biblioteca de Autores Caldenses- Manizales. 1974

GACETA DEPARTAMENTAL DE CALDAS

GALLEGO V. José Omar. *Arabia y su Historia*. Instituto de Cultura de Pereira. Pereira. 2004.

GÓMEZ Picón Alirio, *Semblanza de Antonio José Restrepo*, Imprenta departamental de Antioquia, Medellín, 1956

HERMANO FLORENCIO RAFAEL- Pensilvania. Avanzada Colonizadora-Librería Stella. Bogotá. 1961

JARAMILLO Montoya, *Relatos de Gil*. Imprenta Departamental. Manizales. 1987

JARAMILLO Roberto. *Historia de Antioquia*- Director general Jorge Orlando Melo. Suramericana de Seguros. Medellín. 1988.

MORALES Arias Antonio- *De la historia de Neira*. Imprenta Departamental de Caldas- Manizales. 1992

PARSONS James- *La Colonización antioqueña*- Carlos Valencia Editores. Bogotá. 1979

PEÑA Pineiro Heliodoro- *Geografía e Historia de la Provincia del Quindío* Pereira. 2003,

RAMIREZ González Belisario. Monografía de Victoria- Caldas. Imprenta Departamental de Caldas. 1997

TOBASURA Acuña. *Boyacenses en Caldas* Universidad de Caldas. Manizales. 2003.

TOBÓN Marco Antonio Pbro- *Apuntes para la historia del Rosario*. Imprenta del Ateneo- El Rosario- Riosucio. 1905

URIBE Uribe Julián- *Memorias*. Banco de la República- Bogotá. 1994

VALENCIA Llano Albeiro. *Colonización. Fundaciones y conflictos agrarios*. 2001- Artes Gráficas Tizán. Manizales.

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

VALENCIA Zapata Alfonso. *Quindío Histórico*. Armenia. 1955

VASQUEZ RAIGOSA Jaime- *Santuario–Risaralda*- Editorial Politécnico-Medellín

VILLEGAS Botero Fabio, *El alma recóndita del pueblo antioqueño*. Editorial Marín Vieco Ltda, Medellín. 2003

ZULUAGA Aristizabal Célino. *Monografía de Marsella*- Gráficas Olímpica. 1979

CAPÍTULO IV

EL ITINERARIO DE LAS CONCESIONES

Jaime Lopera

En este capítulo se examina el papel principal de las concesiones y las adjudicaciones en la historia del Eje Cafetero, en especial los pormenores de aquellas que todavía suscitan mejores y mayores pesquisas. Dentro de tales instituciones, se sucedieron múltiples fenómenos económicos y políticos que agilizaron los procesos sociales y afectaron su entorno. La información disponible al respecto es vasta, pero nutre con suficiencia algunos aspectos políticos y jurídicos que enmarcaron el desarrollo de las regiones que hoy constituyen el Eje Cafetero.

El panorama de este capítulo abarca diferentes épocas: el establecimiento y el papel de las encomiendas, las capitulaciones y las cédulas reales, cuyos compromisos legales y procedimientos hicieron parte de muchos pormenores ocurridos en el Eje Cafetero. De igual modo, la historia de las concesiones que, esas sí, fueron protagonistas de muchas luchas, aún sangrientas, que se presentaron en el proceso de ir conformando nuestra identidad como territorio y como sociedad. Hay todavía muchísima investigación en ciernes sobre tales formas de propiedad que darían renovadas luces a nuestra historia regional, y sería vano intento abarcarlo todo. Pero la perspectiva que se desarrolla en este capítulo y sus nueve secciones acaso sea suficiente para conocer una parte importante en los anales del Eje.

Importa resaltar, no obstante, que en un capítulo diferente de la presente obra se entrega un trabajo de investigación sobre otras concesiones menores en el territorio del Eje Cafetero que, con un enfoque ligeramente distinto, y siempre complementando lo presente, integra toda la perspectiva de estas importantes expresiones de la historia económica y social en nuestra región y su espacio antropogeográfico, sólo imaginable con las expresiones culturales que implican los sistemas de movilización y de repartimiento agropecuario.

ENCOMIENDAS Y CAPITULACIONES

Durante el periodo intenso de la Conquista, que va aproximadamente desde 1492 hasta 1550, la corona española no entregó demasiadas concesiones. En principio funcionó la encomienda: mediante esta institución los repartos en forma de tierras y favores fueron a las manos de los oficiales españoles como recompensa por la evangelización y los combates con los indígenas. Como la idea de los conquistadores era utilizar y dominar la mano de obra indígena (para hacerla, en cierta forma, productiva), mediante la encomienda se les concedió esa posibilidad de explotar el trabajo de los aborígenes. El establecimiento de una reglamentación para el reparto de tierras (entre ellas la encomienda) se inició en 1513: pero en sus inicios ésta permitía el acceso a la fuerza laboral sin necesidad de posesión de la tierra¹.

A las encomiendas les sobrevienen los dominios territoriales como concesiones, que ya permitían a los beneficiarios “la formación de un patrimonio personal o hacienda para los fines de su subsistencia”. A ellas le siguieron las formas

¹ González, (2005), p. 334.

subsidiarias como las “caballerías” (para los soldados a caballo) y la “peonía” (para los soldados de a pie), con las mismas atribuciones de posesiones rústicas².

Las capitulaciones, no sobra decirlo, nacen de una bula del papa Alejandro VI, en 1493, recién pasado el Descubrimiento, con la cual sustrajo la propiedad colectiva de la tierra de los manos de los aborígenes para traspasarla al dominio y disposición de los monarcas españoles. Por mucho tiempo la entrega de tierras se hizo en forma gratuita; pero, a partir de 1780, fue en forma onerosa pues los adjudicatarios de una capitulación o concesión tenían que pagar tributos a la Real Hacienda de la Corona. En 1570 se registra la primera concesión en Santa Fe de Antioquia para el escribano público Luis de Avilés, patrocinado por el propio Sebastián de Belalcázar.³

El otorgamiento de las concesiones corre paralelamente con el proceso de poblamiento, que vimos en otro capítulo. Son muy importantes los múltiples enlaces matrimoniales que se vivieron en torno a las tierras concesionadas casi de por vida, tópico que se encuentra mejor desarrollado por Arango Estrada en su interesante y meritorio libro⁴ sobre la endogamia en las concesiones antioqueñas, el cual será citado varias veces en este capítulo.

Rionegro, Sonsón, Marinilla, Abejorral y La Ceja fueron ciudades desde las cuales salieron hacia el sur una gran cantidad de familias que desempeñaron un papel predominante en el proceso caldense. “*No es exagerado decir*, señala Poveda Ramos, *que Antioquia envió afuera de sus lares no menos de 8.000 varones que perecieron o se quedaron en otras tierras*”.⁵ La población de Antioquia descendió inevitablemente a causa de los grandes reclutamientos de jóvenes que fueron a combatir en las guerras de independencia.

LAS CÉDULAS REALES

Las cédulas reales eran la figura jurídica que materializaba el otorgamiento de una concesión. Al finalizar el siglo XVIII, y terminando el periodo colonial, una gran parte del territorio que hoy ocupa el llamado Eje Cafetero estaba ya asignado por cédulas reales a un grupo de ricos latifundistas, con influencias políticas en Santa Fe, entre los cuales se encontraban los protagonistas de muchos e importantes episodios de la colonización antioqueña.

La cédula real era una cosa y la colonización otra. “Colonizar --como explica Roberto Luis Jaramillo-- no era un empresa fácil ni romántica, como nos la han descrito tantas veces los forjadores de la epopeya antioqueña”. Y prosigue: “también es cuento, puro cuento, que el título de propiedad fuera un premio caído del cielo, o actitud generosa de algún vecino terrateniente con ánimo cívico”.⁶La

² González, (2005), página 339. Varias instituciones socioeconómicas se crearon en aquella época: la encomienda, la mita, el resguardo y la esclavitud, pero sólo nos ocuparemos de adjudicaciones y concesiones.

³ Arango Estrada (2001) p. 53

⁴ Ibidem. p.20

⁵ Poveda Ramos (1981). P. 46

⁶ Jaramillo (1988) p.177 y ss.

cédula real confería un usufructo, pero el proceso de colonizar se nutría de otras particularidades y otros esfuerzos.

Al iniciarse la República, las concesiones continuaron otorgándose con similares modalidades a las de la Colonia, y en otras formas: unas reclamaciones de tierras se hacían de derecho, mediante peticiones en papel sellado hasta obtener la adjudicación solicitada; o por medio de la adquisición de bonos territoriales emitidos por el gobierno, lo cual sólo estaba al alcance de los más influyentes en la capital; o abriendo el monte a golpes de hacha, como los describió Alejandro López para dar inicio a su afortunada y multiplicada opinión sobre la lucha entre los machetes y el papel sellado⁷.

En el siguiente cuadro se ilustran las principales concesiones ubicadas en dominios y cercanías del Eje Cafetero, con lo cual se evidencia el papel de aquellas en el proceso colonizador.

ALGUNOS HITOS SOBRE LAS PRIMERAS CONCESIONES UBICADAS EN DOMINIOS Y CERCANÍAS DEL EJE CAFETERO*:

Concesiones en la Colonia:

En 1641, Juan Francisco y Juan Jacinto Palomino reciben 125 mil hectáreas (en cuyo territorio se llegaron a censar hasta cincuenta mil colonos en el siglo XX). Muchos años más tarde, por títulos hereditarios, fueron dueños de ellas los Caicedo (Lisandro y Jacinto). En 1884 unos manizaleños se asocian con los Caicedo y compran acciones en una sociedad que se llamaría Burila, desde la cual se harían enormes negocios de compraventa de lotes.

En 1700, Jaramillo de Andrade recibe unas tierras que se encontraban en el camino que iba de Popayán a los ríos Arma y Buey (donde más tarde se fundaría Abejorral), tierras en litigio posteriormente con la concesión Villegas.

En 1762 Sancho Londoño Zapata recibe una concesión de cuatro leguas de tierras realengas entre Rionegro y vertientes del río La Miel. Sancho es el padre de Manuela Londoño, esposa del español Felipe Villegas y Córdoba.

En 1763, Felipe Villegas y Córdoba recibe 1.000 kilómetros cuadrados que abarcaban desde La Unión, El Retiro, Abejorral, Sonsón, y La Ceja --incluyendo el valle de Sonsón.

En 1793 se otorga una concesión de tierras en el sitio donde posteriormente se fundó Puerto Nare, zona desde donde se dio inicio a la navegación por el río Magdalena en la ruta hacia el norte.

En 1808 se conceden tierras a Esteban Leonín de Estrada en el río Arma. Curiosamente esta concesión le fue adjudicada después de su muerte. Leonín de Estrada participó en la fundación de Aguadas y acompañó a Fermín López (1826) como perito judicial en los pleitos con la concesión Aranzazu.

En cuanto a los linderos geográficos, en 1801, José María Aranzazu recibió 200 mil hectáreas, de “dudosa legitimidad”, desde el nacimiento del río Pozo hasta el río Cauca. José María nunca tomó posesión de esa concesión lo que motivó que Manuel José Villegas Londoño la denunciara como baldía: sólo 25 años después

⁷ López (1976), página 43 y ss.

se posesionó de esas tierras su hijo Juan de Dios Aranzazu. Este notable hombre fue ministro de Herrán, presidente por un brevísimo tiempo, y gobernador de Antioquia. Al morir, Juan de Dios, sin hijos, sus derechos pasaron a manos de su tío Elías González quien crea la famosa sociedad llamada Villegas & Salazar y Cía., con Luis Gómez de Salazar, e integrada entre otros por Ambrosio Mejía Villegas y Jorge Gutiérrez de Lara.

CONCESIONES EN LA REPÚBLICA:

En 1827, José Francisco Ramón Vicente Pablo Pereira Martínez compró 2.710 hectáreas de baldíos en Cartago. Al fallecer Pereira, el padre Remigio Antonio Cañarte, Sebastián Montañó y Félix de la Abadía deciden fundar a Pereira con seis manzanas iniciales.

En 1847 Pedro Antonio Restrepo Escobar recibe 18.750 fanegadas en Andes (Ant.).

En 1878, la Sociedad Agrícola y de Inmigración, de la cual era socio el ingeniero Francisco Javier Cisneros, constructor del túnel de La Quebra, adquiere 200 mil hectáreas en los valles de Nus y Magdalena.

En 1890, a cambio de bonos territoriales, Rudesindo Ospina Botero recibe 12 mil hectáreas entre la quebrada Risaralda y Belalcázar.

En 1890 José Tomas Henao recibe 4.500 hectáreas que pertenecían al Estado del Cauca (este personaje escribió una crónica sobre los quimbayas cuyo manuscrito se desconoce).

**Cuadro resumen basado en Arango Estrada (2001), páginas 53-196.*

LA CONCESIÓN VILLEGAS Y SUS DESCENDIENTES

En 1763, Felipe Villegas y Córdoba (un español nacido en Burgos, España) recibe de la Corona una inmensa concesión de mil kilómetros cuadrados que abarcaba La Unión, Montebello, El Retiro, Abejorral, y La Ceja, incluyendo el valle de Sonsón. Desde Arma, la concesión al parecer alcanzaba adicionalmente un territorio comprendido entre la ciudad de Rionegro y la ciudad de Chinchiná, la cordillera central y el río Cauca (donde existen hoy cerca de veintiún municipios, desde Abejorral hasta Manizales).

Años más tarde, y mediante algunas acciones cuestionables, Felipe Villegas revalidó en 1768, ante el Virreinato representado por Pedro Messia de la Serna, esa concesión donde ya había iniciado rocerías y derribas de monte con jornaleros, y el beneficio de minas y salados con los agregados y esclavos que había comprado. Por ser tal vez la primera gran concesión con compromiso de posesión y trabajo ante la Corona, en tierras de Antioquia⁸ dicha asignación le permitió a Villegas registrar por su cuenta unas propiedades que alcanzaban hasta Arma, a la sazón un importante poblado de enlace con la Gobernación de Popayán.

⁸ rango Estrada (2001) p. 111 y ss.

Dejando de lado los rasgos biográficos sobre Felipe Villegas, muy detallados por otros historiadores, cabe mencionar, entre otros, su papel como constructor del camino de Sonsón a Mariquita, motivo de muchos reclamos, pues lo acusaron de haberlo hecho sin permiso y de cobrar peajes injustificadamente. Al morir, en 1800, Villegas dejó los bienes a sus seis hijos; José Antonio Villegas, su principal heredero, fue la cabeza de una parte de las familias que fundaron a Aguadas y Manizales.

Este último, José Antonio (1750-1838), tuvo una vida muy accidentada, con largos pleitos con familias y terceros que diezmaron su fortuna hasta cuando murió pobre en 1838. Para colmo de males, se cuenta que en esta última etapa de su vida le vendió a Francisco Palacio (padre de Marcelino, uno de los principales fundadores de Manizales) una extensión de terreno de 190 kilómetros cuadrados...a cambio de unas marranas con sus respectivas crías⁹

En la decadencia de Villegas, algunos colonos reclamaron al gobierno ciertas tierras entre los ríos de Samaná y La Miel que aparecían como suyas; pero un ingenioso procurador regional, obedeciendo unas nuevas leyes sobre la vagancia, decidió mas bien promover una especie de “colonización forzosa” hacia el sur –similar a la que abrieron en otras partes-- para sembrar maíz, caña, plátano y cacao: con esos colonos, forzados y holgazanes, al parecer se dieron los primeros pasos para la fundación de Salamina¹⁰

Dadas las informaciones precarias que existen sobre los movimientos notariales de esta concesión, y a la multitud de pleitos judiciales que hubo en torno a ella, al parecer en la misma época, se produce una especie de traslape entre los negocios en los territorios de los Villegas con las adjudicaciones que se hicieron a los Aranzazu, quienes venían más en pos de mercedes y de beneplácitos. Esta última concesión fue, por ello, mucho más determinante en los albores del siglo XIX, y de ella se han ocupado más autores debido a la importancia de los cargos que ocupara Juan de Dios Aranzazu en los inicios de la República.

LA CONCESIÓN ARANZAZU Y SUS PORMENORES

El 15 de octubre de 1801, la Real Audiencia de Santa Fe, por mandato de la Corona, cedió a José María Aranzazu, las tierras que comprendían los actuales territorios de Salamina, La Merced, Filadelfia, Aranzazu, Neira y Manizales. Pocos años después de tomar posesión formal de aquéllas, José María murió en Maracaibo. La historia de los Aranzazu, y su papel en las concesiones que se ubicaban en las tierras del hoy Eje Cafetero, tiene ribetes de novela: influencias políticas, negocios de grandes extensiones en reclamaciones y pleitos por todas partes, y violencia en cabeza de uno de sus sobrinos.

Desde 1801 este Aranzazu¹¹ había intentado construir un camino que, pasando por Herveo, subiera a Supía y torciera hacia Rionegro. Pero unos colonos ya instalados en Sonsón se le encararon a esta iniciativa, y por dicho choque se

⁹ Ibidem p.115

¹⁰ Jaramillo (1981) p. 190 y ss.

¹¹ Arango Estrda (2001) p. 143 y ss. y Jaramillo (1981) p. 191 y ss.

iniciaron una serie de litigios, tales como los propios intentos del gobierno de entonces, de recuperar la concesión arguyendo que ella se mantenía inculta. Pero el santanderista Juan de Dios Aranzazu, heredero de José María, tenía además fuertes influencias políticas en la capital y sólo se movió a conocer las tierras que finalmente le dieron a su padre hasta cuando, desde lejos, fue notificado de que unos armenños habían denunciado como suyas los baldíos existentes. Entonces se movió y en 1824 también logró redimir el título hereditario gracias a sus componendas políticas en el Estado de Cundinamarca, y al mismo tiempo logró hacer el reconocimiento legal del territorio de Salamina como el centro de esta concesión; años después dicha medida fue invalidada por el mismo gobierno¹².

Aranzazu, hijo, era un hombre versátil: nació en La Ceja del Tambo, estudió en el Colegio San Bartolomé de Bogotá, fue ministro de Hacienda de Pedro Alcántara Herrán, gobernador de Antioquia en 1832-36, representante al Congreso, consejero de Estado y presidente encargado de la República, por tres meses. Hacía negocios de exportación de quina y cacao a Cádiz; dicen que poseía una goleta que realizaba viajes redondos por el Caribe, en especial hasta Jamaica donde funcionaban unas oficinas suyas de importación, al parecer, comerciando con tabaco de contrabando.

Pero además, Juan de Dios Aranzazu venía medrando ante las autoridades de Santa Fe para capitular unas tierras entre Honda y Rionegro que se las habían prometido. Cuando murió soltero en Bogotá, en 1845, los derechos de la concesión pasaron a manos de su tío Elías González quien se asoció con Luis Gómez de Salazar, Ambrosio Mejía Villegas y Jorge Gutiérrez de Lara para administrarla. Este actor de la colonización, González, en 1851 muere, cerca de Neira, al parecer, asesinado por unos colonos perjudicados por sus desalojos¹³.

Desde 1822 se había iniciado un largo pleito de los colonos contra la Concesión Aranzazu. Los demandantes sabían que éste se protegía haciendo de patriota y militando entre los partidarios del general Santander quien, precisamente, le dio autorización a Aranzazu para fundar la colonia de Salamina en las tierras en litigio con el objeto de hacer posesión de ellas, legitimar la concesión y poder arrojar de este sitio a los colonos demandantes, utilizando para ello, como dijimos, una especie de figura llamada de “colonización forzada” que se esgrimía para expulsar a los vagabundos de las grandes poblaciones del Reino.

LA LÍNEA SUCESORAL DE LOS INTERESES DE ARANZAZU SE ESTABLECE ASÍ:

José María Aranzazu
Juan de Dios Aranzazu González
Compañía González & Salazar
(Elías e hijos, Pantaleón y Domingo)
Moreno Walker y Cia.
Angel Velásquez y Cia (1924)

¹² Patiño Noreña, (2003), página 145 y ss.

¹³ Arango Estrada (2001), pág. 143

La ambigüedad en los linderos de la Concesión Aranzazu, originada en un pacto confuso firmado entre ésta y el gobierno colombiano para establecerlos en 1853, es una constante cuando se trata de esta clase de concesiones y adjudicaciones. Trae Marco Palacios el caso de Villamaría: el coronel Agustín Codazzi, de la Comisión Corográfica, en 1852, levantó unos planos donde el río Chinchiná (situado en tierras del Cauca), corría al sur de la Villa de María. Los vecinos de Manizales alegaron que había un error grave y comprometido, pues el afluente dibujado era el río Claro y no el Chinchiná. Esta situación equívoca se prestó para muchos malos entendidos.

De la Concesión Villegas, y desaparecido José Antonio, nace la Compañía González & Salazar y Cia. Como Juan de Dios Aranzazu, años atrás, había aprovechado sus cargos gubernamentales para ordenar el traslado de la población de Arma hacia las cabeceras del río Pácora, con el objeto de despojar a los armeños de esas tierras y quitarse de encima el pleito de los invasores. La Compañía, procurando defender esos derechos, estableció dos frentes políticos: uno en la provincia, y el otro en Santa Fe, con el objeto de disputar esas tierras con aquellos que las reclamaban como baldíos.

Por ejemplo, valiéndose de la existencia de una ley sobre salinas, promulgada en 1838, la Compañía decide denunciar unas minas de sal en Salamina y de inmediato entra en posesión de ellas y desplaza a los colonos. Sin embargo, para atenuar la presión de este despojo, cambian la estrategia atrayendo a los colonos: la Compañía decide repartir algunas tierras entre el río Guacaica y el río Chinchiná, pero se reserva la fundación de Neira con trescientas familias, alegando para ello que ya tenía construida una trocha de bueyes desde Salamina hasta Cartago.

La modificación de aquellos planos daba ventajas a la Compañía González y Salazar al apropiarse de más de 21 mil nuevas hectáreas¹⁴. El pleito duró más de diez años, pero en 1860 el presidente Mariano Ospina R., en vez de reconocer como baldíos los terrenos de la Villa de María, prefiere darles la razón a los manizaleños y otorgar una concesión de ocho mil hectáreas que pertenecían al Cauca. Años después, en 1871, una resolución ejecutiva del Ministro del Tesoro, al reconocer el error anterior, indemniza a la Compañía.

La descripción de las múltiples actividades de esta Compañía, la querella con los colonos pobres, la ayuda con la que se benefició con las autoridades, la importante red de inversionistas y negociantes que se agruparon en torno a ella, en fin, su influencia en los procesos fundacionales en el siglo XIX y XX, daría para largo, Por ahora sólo resta subrayar aquí la importancia que esta concesión tuvo en los albores de la colonización y dar un ejemplo de la clase de episodios que se causaron por su larga influencia en la vida económica y social de las poblaciones nuevas del Eje Cafetero.

Este reparto de tierras en las cercanías del Estado del Cauca, y por la situación geográfica donde tuvo lugar, es favorable a la suposición de que la Compañía había tomado la decisión política de establecer una barrera legal y real en los

¹⁴ Palacios, (2003), p. 321 y ss.

propios términos de los dos Estados, y de esa manera ayudar a proteger los linderos geopolíticos del Estado de Antioquia. Como no hay pruebas directas, se cree que esta novedad le facilitó a la Compañía y a sus socios, que tenían buenas conexiones en Medellín y Bogotá, las condiciones propicias para arrimar el hombro en la fundación definitiva de Manizales, ya fuera como una avanzada de Antioquia, o como un enclave político y territorial que alcanzaría la autonomía por sí mismo¹⁵.

LA CONCESIÓN BURILA

Esta concesión comienza asimismo con una cédula real de 1641 que le concedió tierras en la jurisdicción de los actuales municipios de Cali, Buga y Toro al maestro de campo Juan Francisco Palomino y a su hermano el capitán Juan Jacinto Palomino (encomendero y vecino de la ciudad de Toro). En 1715 ya los títulos figuran a nombre del capitán Juan de Caicedo Hinestrosa, alférez real, regidor perpetuo de Cali y alguacil del Santo Oficio¹⁶.

Entre 1886 y 1887 son dueños de la concesión de las salinas de Burila y parte de La Paila, los hermanos Belisario y Lisandro Caicedo, quienes al parecer ya habían empezado a negociar lotes por medio de una Compañía de Fomento y Compraventa de Tierras, asociados con el ingeniero norteamericano David R. Smith. Lisandro era todo un personaje: la creación de la empresa Burila debe enmarcarse en su actividad como “empresario territorial” (denominación de Londoño Motta) a la cabeza de la élite caucana que se vinculó al proceso de colonización quindiana. Inicialmente fundó la compañía de Fomento de La Paila, una enorme hacienda donde llegó a tener “36.000 cabezas de ganado vacuno y 800 yeguas”, empresa que precedió la creación de Burila¹⁷.

Como aquella compañía parceladora tuvo una duración muy breve, entonces los Caicedo se van para Manizales y allí crean una nueva sociedad que se llamaría Burila, con 69 accionistas de varias regiones. Dicha sociedad se protocolizó el 24 de noviembre de 1884 con cien mil pesos de capital aportados por socios de gran influencia y significación en la vida política y económica del país. Los Caicedo suscribieron el cuarenta por ciento de tales acciones a título gratuito, como parte del terreno que ellos cedían de la cédula real que los había hecho adjudicatarios.

Los socios eran un selecto grupo de la oligarquía del Cauca, el Valle y Caldas, con personajes de la política (el general Eliseo Payán, el general Ezequiel Hurtado, el coronel Rafael Reyes, José María Cabal, Manuel María Sanclemente), de la literatura (el novelista Eustaquio Palacios) y de la banca (el Banco del Estado del Cauca), entre otros. En la relación de Olga Cadena figura

¹⁵ El gobierno liberal del Cauca, dice Albeiro Valencia, “para atajar el avance colonizador de la Antioquia conservadora” autorizó la fundación de la Aldea de María (1852) en el límite de los dos Estados y cerca de Manizales; hasta allí llegaron las autoridades caucanas que, con esa fundación, materializaban la presencia de su Estado en dichas tierras de frontera. Valencia Llano (1994), p. 128.

¹⁶ En la relación de los documentos que aparecen en los memoriales de Tulio Suárez y Horacio Valencia Arango, abogados de Burila frente a las demandas de Julio C. Gonzalez, defensor de los colonos de Zarzal, Bugalagrande y Calarcá, hay un material novedoso que merece ser consultado. Ellos siempre trataron de demostrar que esas tierras “han sido y son propiedad particular”. Suárez y Valencia (1926), p. 17 y ss.

¹⁷ Londoño Motta (2001), páginas 409 y ss. La historia de Lisandro Caicedo es un excelente documento que permite revisar los verdaderos antecedentes caucanos de la colonización quindiana. La cifra de l ganado vacuno y de las yeguas es una referencia obtenida del viajero alemán Holton.

como miembro de la junta directiva de Burila el señor Manuel María Grisales, fundador de Manizales, en compañía de Marcelino Arango quien hacía las veces de gerente¹⁸

LEOCADIO Y SUS FUNDACIONES¹⁹

Alfredo Cardona Tobón

El santarrosano Leocadio Salazar, alias Chispas, adquirió terrenos en la Concesión Burila, compró tierras en litigio en todo el norte del Valle y parceló las grandes haciendas de Barragán y La Esneda.

Chispas empezó ocupando propiedades de los terratenientes y terminó comprándoles grandes lotes invadidos por los colonos, a quienes desplazaban u obligaban a vender lo que en buena lid habían arrebatado a la selva.

Leocadio fundó a Ulloa, a Trujillo, a Portugal y Montezuma, y dio vida a las poblaciones de Arabia, Salónica y Fenicia mediante métodos muy particulares.

Chispas, por ejemplo, recorría las cárceles del Eje Cafetero ofreciendo tierras a los presos que habían purgado su condena y reclutaban mujeres públicas para establecer zonas de tolerancia en sus fundaciones. Según la filosofía del empresario, para lograr un poblado exitoso se necesitaba el concurso de los paisas y de las 'viejas' de vida airosa.

LA REAL INFLUENCIA DE LOS CAUCANOS

Sin embargo, cabe anotar que en la versión de Arango Estrada, la Compañía Burila aparece con 621 acciones, de las cuales el 55% estaban en poder de Lisandro Caicedo, el 17% en poder de Belisario Caicedo (sucesión), y el 28% restante, en manos de 67 accionistas de varias ciudades, a saber: 32 accionistas del Cauca y del Valle; 32 accionistas de Caldas; y 5 accionistas de Bogotá, para un total de 69. Por su parte, Cadena Corrales y Londoño Motta traen una información ligeramente diferente por cuanto contabilizan, en 1884, 63 accionistas, de los cuales 54 son de Popayán, Cali, Buga y Tulúa; 7 de Santa Rosa y Manizales; y 2 de una ciudad desconocida, que parece ser Bogotá.

En verdad, de los datos anteriores sólo importa confirmar, en ambos casos, la mayoría predominante de los ricos caucanos y la minoría de manizaleños en la Sociedad Burila, hecho del cual se pueden derivar muchas y nuevas suposiciones sobre la verdadera influencia predominante de la región caucana en la colonización de Caldas y el Quindío²⁰.

Burila, cuya forma geográfica era la de un paralelogramo de unas 152 mil hectáreas (comprendidas entre Bugalagrande y el Páramo del Quindío, incluyendo los actuales municipios del Zarzal, Sevilla, Caicedonia, Génova, Pijao, Buenavista, Córdoba, Calarcá y Armenia), ya tenía entre sus reclamantes una abundante cantidad de colonos. Dado el negocio de venta de predios y lotes

¹⁸ El notable trabajo de Olga Cadena Corrales es un texto indispensable para conocer las características de Burila y su influencia en el Quindío. Cadena Corrales (2005). p. 71 y ss.: Londoño Motta (2008) p.410 y ss.

¹⁹ En tanto que Cardona Tobón recalca que Leocadio es de origen santarrosano, versión que compartimos, Espinosa Jaramillo lo refiere como nacido en Aranzazu. Sus operaciones como empresario territorial, tipo Lisandro Caicedo, empezaron en Alcalá y Ulloa; en 1938 fundó la Sociedad Parceladora de Cuancua S.A. de la cual se derivaron muchísimos pleitos, como los de Burila, hasta mediados del siglo XX. Espinosa Jaramillo (2005), p. 261.

²⁰ Arango Estrada (2001), pág. 192 y ss. Cadena Corrales (2005), p. 71 y ss. Londoño Motta (2001), Tomo I, página 428.

que se sucedía dentro del ámbito de la concesión, Burila fue una enorme operación de los accionistas de esta empresa que coparon muchas tierras en su ámbito territorial. /²¹ Hay además serios indicios de que se corrieron los linderos de la concesión Burila en forma fraudulenta para ampliar la capacidad de venta de tierras e incrementar las utilidades de la sociedad/²².

La Compañía inundó con pleitos sumarios a los colonos, con la complicidad de algunas autoridades que, como el corregidor Luis Tabares, de Calarcá, se prestaron a toda clase de atropellos para congraciarse con los latifundistas de Burila. El propio “Tigrero”, fundador de Armenia, sufrió prisión por sus reclamos, al punto que decidió reunir dinero para pagarle a Burila aquellas tierras que él, y sus compañeros, habían comenzado a desmontar para ponerlas a producir.

La siguiente versión es de Parsons: *“aunque se vendieron muchas tierras de la Compañía a colonos acomodados, la mayoría prefirieron continuar como usurpadores confiando en los esfuerzos hechos en defensa suya por Heraclio Uribe Uribe, benefactor antioqueño respetable e influyente; él mismo poseía una valiosa propiedad dentro de la jurisdicción de Zarzal y había fundado la nueva y floreciente población de San Luís (después Sevilla) y por esta razón se mantuvo en abierta pugna con los intereses de la compañía Burila”* ²³Esta afirmación es parcialmente cierta puesto que los Uribe, por otro lado, tenían intereses marcados en esta sociedad y no dejaron de manejar ciertas influencias políticas en su favor.

Los colonos quindianos lograron finalmente coordinar una visita del Ministro de Obras Públicas de entonces, a quien toda la comunidad enteró de la actitud hostil de las autoridades y de la situación de los aparceros²⁴. En 1888 la Corte Suprema de Justicia emitió una providencia, de carácter inapelable, en favor de la empresa latifundista, que como es obvio, desató una turbación general y un clima de violencia progresiva. La Compañía buscó apaciguar la efervescencia de la gente y empezó hábilmente a vender de nuevo lotes ocupados y no ocupados mediante cláusulas lesivas del exiguo patrimonio de los colonos. Esta era su estrategia para amortiguar el crecimiento de los reclamos y las dificultades.

Posteriormente una resolución del Ministerio de Obras Públicas de 1912 (12 diciembre) declaró que los terrenos de Burila, en jurisdicción de los municipios de Calarcá, Bugalagrande y Zarzal *“no son baldíos sino propiedad de la Nación”*, la cual desató muchas otras protestas, casi todas reivindicativas. Por ejemplo, de allí surgió una reacción contra los abusos de las autoridades, cómplices de los terratenientes, que encabezaron Alzate López y Zabulón Noreña, acaso el primer líder agrario en las tierras del Eje Cafetero; éste, al mando de cerca de ochenta campesinos, armados de machetes y peinillas, liberó a unos colonos detenidos en la cárcel del corregimiento calarqueño y alcanzaron a realizar otras incursiones violentas, hasta cuando las autoridades los dominaron. ²⁵Los

²¹ Arango Estrada(2001). p. 190 y ss.

²² En noviembre de 1889, el personero de Salento denuncia a Lisandro Caicedo ante el Ministro del Tesoro porque “quiere extender los linderos de la hacienda La Paila dándole a la Cordillera de los Andes el nombre de Sierra de Pijao, lo que le daría unas 100.000 hectáreas a expensas de la Nación y sus colonos”. Londoño Motta (2001), página 425-426. Esto confirma las acciones expansionistas y abusivas de Caicedo para ampliar los linderos que le correspondían.

²³ Parsons (1961) p. 150

²⁴ Suárez y Valencia (1926), páginas 33 y siguientes.

²⁵ Valencia Llano (1985) p.93

abogados litigantes estimaron que, por esa época, ya había más de cincuenta mil colonos en dicho territorio.

BURILA Y SU ESTATUTO LEGAL

Para información general sobre las características de esta concesión, conviene resaltar los aspectos originales del estatuto jurídico que enmarca las actividades de Burila al inicio de sus operaciones (documento de 1884, antes de la fundación de Calarcá y Armenia), en el cual se advierten las modalidades societarias de la época y el alcance de los compromisos que se adquirirían. Un examen de los puntos principales que contienen los estatutos de la Concesión Burila, basados en un documento firmado en 1884,²⁶ ofrece datos interesantes sobre los procedimientos establecidos en el manejo de este tipo de concesiones.

En primer lugar, dice el documento, la concesión no se limitaba a la explotación de las tierras, sino también al aprovechamiento de minas, salinas y carboneras existentes en dichos terrenos. Los cedentes (los Caicedo) garantizaban que esta cesión abarcaba por lo menos doscientas mil fanegadas. A objeto de fundar un poblado en el interior de la Concesión con una extensión de cuatrocientas fanegadas (que luego fue Caicedonia), la Compañía se reservó un lote de terreno de cuatro mil fanegadas de forma regular en un sitio donde empatan la vía del Tolima por Anaime, la del Valle del Cauca por La Paila, y la de Antioquia por Circasia, lo más cerca posible de los ríos Quindío y Barragán que forman el caudal del río La Vieja.

En el documento que se reseña, los fundadores también previeron construir un ferrocarril que pondría en comunicación “*al Estado del Cauca con el Tolima por Anaime*”²⁷ en una extensión de más de diez leguas dentro de los terrenos de Burila y anticipando, desde 1884, la clase de vía que casi medio siglo después se pondría en marcha por el territorio de Roncesvalles.

En este punto es preciso recordar que las políticas de librecambio estimularon la ampliación de la frontera agrícola dentro del proceso de la colonización antioqueña, gracias a lo cual se podían ofrecer a Europa y EEUU no sólo materias primas, sino que estas políticas también habrían de servir para abrir la puerta al desarrollo de las incipientes manufacturas del país. En consecuencia, la llamada colonización empresarial, vista como un negocio de tierras, pudo presentarse por razones tales como las reformas del medio siglo en lo que respecta a estímulos tributarios, adjudicaciones y concesiones orientadas hacia la producción.

Por su parte, la llamada colonización “espontánea”²⁸, que había llegado desde Santander, Boyacá, Cundinamarca, Tolima y Antioquia, produjo un fenómeno especial: en las tierras más planas de Pereira y en los cerros de Manizales se situaron los colonos antioqueños con mayor poder económico; y en la región montañosa del sur, es decir, en el Quindío, se asentó “una colonización pobre”²⁹

²⁶ Lopera (1986) p. 54 y ss.

²⁷ Lopera (1986) p.90

²⁸ Las modalidades de colonización espontánea, empresarial y estatal concurren durante todo este proceso casi en forma simultánea.

²⁹ Cadena (2003). p. 19

y variada a la cual se sumaron los desplazados de la región plana que no se habían sometido a los contratos de peonaje impuestos en las primeras etapas del cultivo cafetero.

Los representantes de Burila, con posiciones de privilegio en el gobierno central y territorial, tuvieron la posibilidad de intervenir en la administración del presupuesto departamental de aquella época, y así canalizar inversiones en caminos y puentes que en principio se montaron tratando de acercar mejor a Armenia con Pereira. Por ejemplo, durante la gobernación de Alejandro Gutiérrez, se construyó el puente sobre el río Quindío, entre Salento, Circasia y Armenia, con desvío desde Barbas hasta Cruces, cerca del Alto del Roble, y pasando la quebrada Bolillos. Marcelino Arango, otro fundador de Manizales, también por sus relaciones con los socios de Burila, cuando fue gobernador puso mucho interés en las vías del Quindío.

Por su parte, los gobernadores Ramón Jaramillo, Emilio Robledo y otros se interesan en las vías hacia el norte de Caldas y la salida al mar por el Magdalena. Pero de 1918 a 1923 gobernó Pompilio Gutiérrez, quien puso su mayor empeño en la construcción del ferrocarril de Caldas: contrató empréstitos, reorganizó los impuestos, especialmente de tabaco y licores, y respaldó la idea de hacer un ramal hacia Cartago para beneficiar la exportación de café quindiano. Integrando a Caldas, el imaginativo Gutiérrez se encargó además de contratar la construcción del puente sobre el río La Vieja hacia el Valle y abogó por mejorar las vías que iban hacia la vía nacional que de Ibagué partía hacia el Valle del Cauca. “*Entre el Quindío y Pompilio siempre habrá relaciones de recuerdos imborrables*”, anota el padre Fabo al aludir a las ejecutorias de este gobernador caldense³⁰.

Asimismo, los accionistas caleños de la Concesión Burila también miraban hacia su propio ombligo. La idea era unir al departamento del Valle con el centro del país pasando por el Quindío, donde la Concesión aun tenía muchas tierras, lo cual se vio inicialmente plasmado en la construcción del ramal férreo de Zarzal-Armenia en la década del veinte. Esta ruta no solamente favoreció los intereses de la burguesía vallecaucana (orientada hacia la producción de azúcar) sino también a los propietarios quindianos que poseían tierras en los valles del río La Vieja, quienes se vieron felices cuando el tren del Pacífico llegó a Armenia en 1927. En ese mismo año, el Consejo de Ministros anula la resolución del Ministerio de Obras Públicas de 1912 que había declarado los terrenos de Burila como propiedad de la Nación, indicando que “*las disputas de este estilo no podían ser resueltas por una orden ministerial, sino sólo por una corte judicial que estudiara caso por caso*”³¹. En consecuencia, hacia 1930 Burila abandona todos sus pleitos, pero la cantidad de tierra por vender ya había disminuido bastante,

Esta maniobra del tren de los socios vallecaucanos, causó rechazo en algunos sectores políticos de Manizales donde se consideraba que, una vez construida la vía férrea entre Armenia y Pereira, la vía Zarzal-Armenia no se justificaba. La razón de la indignación parece ser otra: el grupo vallecaucano de Burila, con

³⁰ Fabo De María (1926) Tomo i. p.386

³¹ Christie (1986), p. 35.

mucho poder político y económico, no quería que el ferrocarril pasara por Sevilla y Caicedonia, como lo tenían previsto en los estatutos, valorizando esas enormes tierras que habían quedado principalmente en manos de los caldenses³².

LAS CONCESIONES DEL ESTADO

El análisis documental de los ruidosos pleitos de las grandes concesiones (Villegas, Aranzazu, González & Salazar, y Burila) constituye aún, como dijimos, un valioso material para los investigadores: los efectos de estos litigios sobre las expectativas de los colonizadores, sobre la especulación de tierras, sobre la evidencia del derecho posesorio que dio lugar a despojos violentos y ultrajes personales, son aspectos importantes que se debieran trabajar más en torno a esta época de nuestra historia³³

Entre 1835 y 1914 hay una serie de concesiones de tierras baldías (menos grandes que las anteriores) otorgadas por los gobiernos de entonces para la fundación de algunos de los pueblos situados en el Eje Cafetero. El geógrafo Parsons trae una relación de tales concesiones³⁴

CONCESIONES DEL GOBIERNO A LAS COLONIAS, 1884-1907

Año	Área (fn=fanegadas ha=hectáreas)	Colonia	Departamento	Departamento actual
1884	12.000 fn	Santa Rosa de Cabal	Cauca	Risaralda
1847	12.000 fn	Neira	Antioquia	Caldas
1849	12.000 fn	Santa Rosa	Cauca	Risaralda
1849	12.000 fn	Victoria	Antioquia	Caldas
1858	12.000 fn	Fresno	Tolima	Tolima
1863	24.000 ha	Santa Rosa	Cauca	Risaralda
1863	16.000 ha	Villamaría	Cauca	Caldas
1863	12.000 ha	San Francisco (Chinchiná)	Cauca	Caldas
1863	12.000 ha	Palestina	Cauca	Caldas
1866	15.360 ha	Nueva Salento	Cauca	Quindío
1866	12.000 ha	Manzanares	Cauca	Caldas
1866	16.000 ha	Líbano	Tolima	Tolima
1871	12.000 ha	Pereira	Cauca	Risaralda
1873	10.000 ha	Soledad (Herveo)	Tolima	Tolima
1876	12.000 ha	Marulanda	Caldas	Caldas
1907	14.000 (¿)ha	Calarcá	Cauca	Quindío

Notas:

³² No sobra aclarar que las aldeas de Tenerife y Barragán, en el costado oriental de la cordillera central del departamento del Valle, y en jurisdicción de Palmira y Tulúa, respectivamente, fueron los últimos dos emplazamientos de la colonización antioqueña en zonas frías y cálidas, dentro de una concesión que pertenecía al general Rafael Cancino, la que luego fue a parar a manos de Leocadio Salazar. Mientras a Barragán llegaron los boyacenses en la década del cuarenta a sembrar trigo, por la misma época entraron unos pastusos a Tenerife a cultivar cebolla. Rojas y Castillo (1991).

³³ Duque Botero (1941). p. 110 y ss.

³⁴ Parsons (1961) p. 195 y ss.

- (1) La concesión de Neira dependía de que las tierras fueran baldías. La compañía González y Salazar, en 1853, cedió una larga porción de fanegadas para los cabildos de Neira, Manizales, Aranzazu, Salamina y Filadelfia.
- (2) La concesión solicitada por los fundadores de Calarcá (1886) se había tramitado a tiempo, pero las reglas para la distribución de tierras sólo se publicaron en 1908 mientras se resolvía un pleito con los dueños de Burila. Parsons, (1961), páginas 196 y ss.

La anterior relación, tomada de Parsons, es una buena muestra del interés de los gobiernos por impulsar las fundaciones: las 24 mil hectáreas dadas a Santa Rosa (De Cabal) en 1863, sirvieron para el poblamiento de esta comarca y el reforzamiento de este sitio como aldea intermedia entre Cartago-Manizales-Salamina-Medellín. Por su parte, la Nueva Salento era el poblado intermedio del camino del Quindío que le daba fuerza a la vía Ibagué-Cartago-Cali-Popayán. Al mismo tiempo, las 16 mil hectáreas al Líbano reforzaban las pretensiones de su fundador Isidro Parra de establecer un punto intermedio entre Manizales-Honda-Bogotá.

MODALIDADES DE LAS ADJUDICACIONES DE TIERRAS

Entre 1821 y 1853 hubo una serie de leyes y decretos, en diferentes gobiernos, relacionadas con el otorgamiento y reclamación de tierras, además de disposiciones sobre fomento agrícola en las concesiones, con lo cual se legitimaba la enajenación o compraventa de tierras, excluyendo las de las comunidades indígenas y los ejidos de poblados y ciudades.

Con esas normas los colonos sin propiedad ya podían entrar como oferentes en subastas, aceptando los avalúos de los peritos del Estado, todo ello con el compromiso de estimular los cultivos agrícolas y democratizar la propiedad, incluso abriendo espacios para que inmigrantes extranjeros participaran de este reparto. Más tarde, y gracias a las leyes de “desamortización de los bienes de manos muertas”, que afectaron los intereses de la Iglesia, se desmembraron muchas tierras que estaban bajo el acaparamiento latifundista de dicha institución, una vez más con el propósito de ampliar la franja de cultivadores en fincas productivas.

Aun así, y pese a las facilidades del gobierno en 1874, sólo el diez por ciento de las hectáreas entregadas por el Estado a los particulares y concedidas a nuevas poblaciones se utilizaban adecuadamente ³⁵ Por añadidura podemos decir que una cosa era proteger el título de propiedad y otra muy diferente proteger su transacción: fue ese el estado que vivieron nuestros colonizadores cuando tropezaron con las concesiones españolas improductivas, las cuales sólo se respetaban parcialmente, debido al título de usufructo real que poseían.

Herido el mito de la intangibilidad de la propiedad ociosa, por la ocupación de hecho, las transacciones entre los ocupantes y el permanente traspaso de bienes entre los colonos, dieron origen a los hechos que fueron definiendo los perfiles agrarios de la colonización antioqueña. La toma de posesión de la tierra, a menudo enfrentada a numerosos conflictos sociales, forzó una “titularidad” que pasó a ser capital productivo y social cuando se cultivaron las tierras, primero

³⁵ Arango Estrada (2001) p.45

como pancoger y luego como cultivos comerciales. Es lo novedoso del asunto que muy pocos años después se vieron los resultados con la ampliación de la superficie cafetera y el crecimiento de las exportaciones del grano a finales del siglo XIX. En forma simultánea se presentaba la especulación territorial con la venta de predios y lotes en los confines de las concesiones³⁶.

CONCESIONES DE BALDÍOS EN ANTIOQUIA Y CALDAS (1827-1931)

	<i>Has.</i>	<i>%</i>
Latifundistas	1.022.555	96.7
Medianos propietarios (familiares)	33.381	3.0
Pequeños propietarios	2.655	0.3
Totales	1.058.591	100.0

Fuente: Palacios (1983), Cuadro 42A, p. 315).

El cuadro anterior sobre las concesiones de baldíos en Antioquia y en Caldas, en los años 1827-1931, es una muestra de que los medianos y pequeños propietarios sólo obtuvieron el 3.3% de las tierras públicas dadas a los particulares mediante los procesos legales de adjudicación establecidos. Hay aquí un juicio en ciernes sobre las políticas agrarias de aquella época que favorecieron los intereses de los más pudientes. Con todo, es probable señalar que muchos colonos pobres lograron sobrevivir sin hacer parte de los precarios registros estadísticos que se llevaban en aquella época. Sin embargo, es evidente que la estructura de la tenencia de la tierra, revelada en el cuadro anterior, “no puede calificarse de democrática o igualitaria”³⁷.

La concentración de la tierra en pocas manos, según Londoño Motta, refuta el planteamiento de James B. Parsons sobre la conformación de una sociedad democrática de medianos y pequeños propietarios en el marco de la colonización antioqueña³⁸. La tesis de Parsons, calificada de “igualitaria” porque sugiere que la colonización antioqueña es una sociedad democrática de pequeños y medianos propietarios, contrasta notoriamente con el hecho de que dicho proceso fue mas bien una concentración de tierras en pocas manos³⁹.

Se puede afirmar que la dualidad no existe y que las dos tesis son estadísticamente correctas. Por fuera de las cifras, parece más interesante rediseñar ambos razonamientos con el concepto de frontera: una frontera es estática cuando se la percibe como un lindero ya creado e inamovible, lleno de mojones; pero es dinámica cuando los actores deciden correrla alternativamente hacia un espacio distinto y con un propósito determinado. Las modalidades de colonización espontánea y empresarial calzan más que la modalidad estatal en el marco de esta enunciación. Como los ejemplos abundan en torno a la evolución colonizadora como un proceso de frontera dinámica, es más preciso

³⁶ La élite antioqueña, decía Ann Twinan, “también hizo dinero organizando compañías de colonización”. Twinan (1985), p 183

³⁷ Palacios (1983), p.. 315 y ss.

³⁸ Londoño Motta (2001), p.. 409 y ss.

³⁹ Londoño Motta (2003), op. 12

decir que hubo una colonización centrífuga, que finalizó en las vertientes del norte del Valle, y otra centrípeta cuando el proceso se detuvo y se volvió hacia sí mismo⁴⁰.

DISPOSICIONES LEGALES SOBRE ADJUDICACIONES

Hasta finales del siglo XVIII, los gobiernos adjudicaron las tierras baldías mediante varias modalidades: a cambio de títulos de concesión y bonos territoriales; por documentos de deuda pública; por concesiones especiales; por auxilios o subvenciones por la apertura de caminos y la construcción del ferrocarril de Panamá; y por dinero constante y sonante.

Veamos ejemplos de varias épocas. En el Estado del Cauca, en 1827, el doctor José Francisco Pereira, fundador de la ciudad que lleva su nombre, recibió 2.710 hectáreas adjudicadas por documentos de deuda pública; en 1864 los pobladores de la Villa de María recibieron 7.680 hectáreas, y en 1868 Ramón E. Palau recibió 320 hectáreas, en ambos casos por títulos de concesión; en 1872 y en 1874, los pobladores de Nueva Salento recibieron 15.360 hectáreas y luego los vecinos del distrito de Pereira 12.000 hectáreas, respectivamente, como concesión especial del gobierno.

En 1882, el procurador general de la Nación, Fídolo González, en una circular a sus procuradores regionales y a los agentes fiscales de los territorios hace énfasis en las disposiciones de la ley 61 de 1874 sobre el principio de que *“la propiedad de tierras baldías se adquiere por cultivo, cualquiera que sea su extensión”* a objeto de proteger a los cultivadores *“establecidos con casa y labranza, (quienes) serán considerados como poseedores de buena fe, y no podrán ser privados de la posesión sino por sentencia dictada en juicio civil ordinario”*. Esta protección por virtud de la posesión efectiva tuvo enseguida consecuencias muy importantes en el proceso de colonización⁴¹.

No obstante, las adjudicaciones de tierras baldías por documentos de deuda pública sólo fueron 30% del millón trescientas mil hectáreas otorgadas hasta ese año ⁴² Conforme con los datos geográficos del coronel Agustín Codazzi en el Estado del Cauca, la extensión baldía allí era de diez millones de hectáreas de las cuales se habían adjudicado, hasta 1880, ¡sólo 208 mil hectáreas! El desigual sistema de adjudicación de baldíos durante la época de la República en el siglo XIX, indudablemente fue el origen de una concentración de tierras sin precedentes en nuestro país, pese a las buenas intenciones de algunos gobernantes que decían ampliar el abanico de colonos productivos y emprendedores.

La siguiente es una relación de las principales leyes y decretos en torno a la enajenación de tierras y la adjudicación de baldíos. Debemos a Juan José Botero Villa estos datos que apoyaron la investigación de su tesis de grado. Un lector mas prolijo podrá observar, con una lectura detallada de los textos, las incoherencias normativas que se fueron presentando.

⁴⁰ A este respecto, las apreciaciones de Keith Christie en torno a la polémica poblacional y la influencia genealógica en todo el proceso de colonización caldense, deben ser tenidas en cuenta. Christie (1986), pág. 37 y ss.

⁴¹ Facundo Mutis y Julio Liévano (1884), s.p.

⁴² Botero Villa (1994) p.74 y ss.

PRINCIPALES LEYES Y DECRETOS QUE ESTIMULARON LA ENAJENACIÓN DE TIERRAS, 1865-1914 /43

Ley 11, 1865.

Ley 70, 1866.

Decreto (20 noviembre), 1870

Ley 106, 1873.

Ley 15, 1884 (cultivo de opio y gusano de seda)

Ley 56 , 1884.

Decreto 935, 1884.

Ley 32, 1903.

Ley 30, 1907

Decreto 976, 1907

Decreto 1279, 1908

Decreto 1360, 1914

****Una ley especial, del 19 de mayo de 1834, dio a los cantones, provincias y distritos parroquiales la facultad para imponer ciertos derechos de pasaje, pontazgo, y peaje, tributos que luego se fueron eliminando para esas entidades.***

Las anteriores disposiciones, en los periodos señalados, se refieren específicamente a las adjudicaciones y disposiciones agrarias. Otras normas aluden al tema fiscalizador: por ejemplo: las reformas liberales en el terreno fiscal dieron lugar a que, con la Ley 20 de 1850, se produjera la descentralización de las rentas del Estado, cedidas a las provincias para su manejo autónomo. A partir de 1870 el Estado colombiano liberal indicaba, mediante la Ley 51 de 1871, que *"nadie necesita licencia de autoridad alguna ni puede cobrarse por tal motivo ningún derecho"* en la explotación de los baldíos nacionales. Con la llegada de la Regeneración, esta política cambió en favor de un Estado mas centralizado.

Aún más: en 1870, según el decreto 20 de marzo del mismo año, las adjudicaciones de tierras baldías se mantuvieron sin restricciones; pero en 1891, con el ordenamiento de la Constitución de 1886, las restricciones se hicieron tan severas que se prohibió la adjudicación de baldíos en una extensión de cinco leguas a la redonda, por ejemplo, en las salinas de Cumaral.

Por su parte, el decreto 473 de 1899 limitó totalmente la explotación de los bosques a tal punto que en 1903, se prohibió derribar todo árbol que produjera algún artículo comercial como el caucho y la gutapercha. Con la expedición del código fiscal de 1912, la política intervencionista del Estado, en cuanto a la explotación de los bosques naturales y baldíos, se hizo más intensa, en tal forma que, con la Ley 85 de 1820, el caucho, la tagua, la quina, el chicle, el jengibre, la pita y las maderas preciosas fueron declaradas "propiedad de la Nación" en una cabida de no menor de 50 hectáreas.

En síntesis, y según puede verse, el acceso a todas las legislaciones que se dieron en los diferentes gobiernos republicanos en torno a las adjudicaciones es una tarea impresionante. Como es obvio, los enfoques legales y políticos (y por

⁴³ Botero Villa, (1994), páginas 101 y ss.

supuesto, las ideologías) sugieren diversas contradicciones, Muchas normas se repetían o se interpretaban de manera diferente. La demanda de tierras produjo una avalancha de solicitudes que, en general, aprovecharon los más pudientes. Pero aunque la intención estatal de ampliar las fronteras agrícolas parecía incontestable, no se llegó a tener una estrategia democrática verdadera hasta la ley 200 del 36.

Las secciones anteriores han pretendido revelar la importancia que tiene el estudio de las grandes concesiones, y la legislación de adjudicaciones y baldíos, en la exposición de las causas que dieron fisonomía al proceso de la colonización en el Eje Cafetero. Los episodios que hemos descrito constituyen una parte muy importante de todas las acciones que fueron materializando la región cafetera de los tres departamentos, y sirven de base para examinar las características de las fuerzas políticas, sociales y económicas que le dieron forma a este proceso geopolítico. La profusión de informaciones que ahora existen en torno a estas concesiones es tal que nuevos hallazgos podrán dar más y mejores luces para ayudar a la interpretación de dichos acontecimientos históricos.

BIBLIOGRAFÍA

ARANGO ESTRADA, Vicente Fernán. *La endogamia en las concesiones antioqueñas*. Fondo Editorial de Caldas, Manizales, 2001.

BOTERO VILLA, Juan José. *Adjudicación, explotación y comercialización de baldíos y bosques nacionales*. Colección Bibliográfica del Banco de la República, Bogotá, 1994.

CADENA CORRALES, Olga. *Didáctica de la Historia y la Antropología del Quindío*. Editorial Universitaria de Colombia, Armenia, 2005.

CHRISTIE, Keith, *Oligarcas, campesinos y política en Colombia. Aspectos de la historia socio-política de la frontera antioqueña*; Universidad Nacional de Colombia, Bogotá, 1986.

DUQUE BOTERO, Guillermo, *Historia de Salamina*. Biblioteca de Autores Caldenses. Séptima Época, volumen 41, Manizales, 1941.

ESPINOSA JARAMILLO, Gustavo; *Valle del Cauca, Pobladores y Fundadores*. Editorial Universidad Santiago de Cali, Cali, 2005.

FABO, De María, *Historia de la ciudad de Manizales*. Manizales, Editorial Blanco y Negro, 1926.

GONZALEZ, Margarita. *Ensayos de Historia Colonial Colombiana*. Distribuidora y Editora Aguilar, Altea, Taurus, Alfaguara, S.A., Bogotá, 2005.

JARAMILLO, Roberto Luis. *La Colonización Antioqueña*; en "Historia de Antioquia", Suramericana de Seguros (Jorge Orlando Melo, Ed.), Medellín, 1988.

LONDOÑO MOTTA, Jaime Eduardo. *Lisandro Caicedo, un Empresario Territorial Caucano*. En "Empresas y Empresarios en la Historia de Colombia, Siglos XIX y XX". Compilación de C. Dávila L de G. Editorial Norma, Bogotá, 2001.

LONDOÑO MOTTA, Jaime Eduardo. *Frontera y Colonización en el Norte del Sur occidente colombianos. Hacia una nueva "Agenda" de Investigaciones*. Universidad del Quindío, ponencia en el Coloquio de Historia del Eje Cafetero, Armenia, 2003 (versión en CD), pág. 3.

LOPERA GUTIÉRREZ, Jaime. *La Colonización del Quindío*. Ediciones del Banco de la República, Bogotá, 1896.

LÓPEZ Alejandro, *Escritos Escogidos*, Biblioteca Básica Colombiana, Colcultura, Bogotá, 1976.

MUTIS, Facundo y LIÉVANO, Julio. *Recopilación de las Leyes y Disposiciones Vigentes sobre Tierras Baldías*. Despacho de Hacienda, Bogotá, 1884.

PARSONS, James J., *La Colonización Antioqueña en el Occidente de Colombia*. Publicaciones del Banco de la República, segunda edición, Bogotá, 1961.

PATIÑO NOREÑA, Bonel: *Mito y Realidad en la Colonización Antioqueña. La Concesión Aranzazu*. Biblioteca de Autores Caldenses, 1998.

POVEDA RAMOS, Gabriel. *Minas y Mineros de Antioquia*. Editorial Banco de la República. Bogotá.

ROJAS GUERRA, José María; CASTILLO, Luis Carlos, *Poder Local y Recomposición Campesina*. Fondo DRI, Univalle, Cali, 1991.

SUÁREZ, Tulio, y VALENCIA ARANGO Horacio. *La Empresa de Burila y sus Detractores*. Memoriales presentados al Ministerio de Industria. Tipografía Renacimiento, Bogotá, 1926.

TWINAM, ANN. *Mineros, Comerciantes y Labradores: las Raíces del Espíritu Empresarial en Antioquia, 1773-1810*; Fondo Rotatorio de Publicaciones de la Fundación Antioqueña para los Estudios Sociales, FAES, Medellín, 1985.

VALENCIA LLANO, Albeiro, "La Colonización y el Desarrollo del Gran Caldas", (Siglo XIX). Revista Universidad de Caldas; 1985.

VALENCIA LLANO, Albeiro, *La Colonización Antioqueña en el Gran Cauca, en Historia del Gran Cauca*; Instituto de Estudios del Pacífico/ Universidad del Valle; Cali, 1994.

CAPÍTULO V

CAMINOS: EJE POBLADOR

Alfredo Cardona Tobón

A medida que surgieron los pueblos mestizos y la civilización europea se extendió por selvas y por resguardos, las trochas trilladas por los cargueros indígenas se ampliaron para dar paso a las mulas y a los bueyes. Los caminos reales comunicaron los caseríos coloniales y sobre las lomas y los valles se levantaron tambos y aparecieron fondas. En los horizontes se dibujaron los campanarios de los pueblitos montañosos que se quedaron en embrión a la vera de trochas solitarias y en los cruces camineros se marcaron las rutas de las aldeas que se transformaron en ciudades populosas.

El desarrollo inicial de la región siguió el eje de los caminos y luego estos se extendieron tras los pies desnudos o las cotizas o albarcas de los buscadores de oro o de arrieros y colonos. La rosa vial corrió de un lado a otro como los arrieros trashumantes; primero se situó en la Anserma encomendera, después pasó Cartago y allí estuvo hasta que se desplazó a la frontera paísa y favoreció a Manizales. Hoy los caminos conducen a Pereira y, quizás mañana, se dirijan a La Virginia o a La Dorada.

La historia de esta región estuvo ligada a las trochas, a las sendas y los caminos. En este capítulo repasaremos el pasado de la región en relación con las viejas vías, desde las rutas indígenas hasta los caminos de arriería. Recordaremos testimonios de viajeros y la lucha de los pioneros que domeñaron páramos y hondonadas para enlazar las nacientes comunidades que conquistaron nuestra arisca topografía.

Los altos riscos, los profundos cañones, los ríos y las selvas aislaron a las comunidades durante siglos. En la época colonial y hasta entrado el siglo veinte, fue más fácil viajar desde un puerto sobre el mar o el río Magdalena a cualquier nación lejana, que movilizarse dentro del país venciendo plagas y precipicios, heladas y aguaceros torrenciales, animales ponzoñosos, hambre y forajidos, por vías desiertas que hoy existían y mañana desaparecían borradas por los aludes o la maleza.

Los primitivos habitantes de la región no conocieron la rueda ni utilizaron bestias de carga: todo se transportaba a lomo de indio, por sendas pendientes, con pocas curvas, diseñadas para acortar las distancias y trepar o descender con ayuda de bastones o agarrados a los palos y bejucos que circundaban la trocha.

Los poblados quimbayas y ansermas se unieron por caminos estrechos, tan provisionales como los frágiles rancheríos, cuya ubicación variaba con el clima, la caza, los embates enemigos o la degradación de las tierras de labranza. Los españoles avanzaron por los caminos indígenas trazados en las crestas de las serranías en busca de climas benignos, libre de bichos y plagas y generalmente en direcciones paralelas al río Cauca.

LOS CAMINOS DE ANSERMA

Desde los primeros tiempos de la conquista la población de Ansermaviejo se comunicó con las fundaciones europeas de Arma y Cartago por una vía que

estableció un vínculo entre las avanzadas conquistadoras y las enlazó con otras aldeas establecidas por los españoles en las provincias de Popayán y Antioquia. Ese camino empezó a unir el occidente granadino y sirvió para el transporte, a lomo de indio, del oro de Marmato y Supía hasta las fundiciones de Cartago. De la vía partieron ramales hacia el Chocó y el río Magdalena, con paso sobre los ríos Cauca, Pozo y Sopinga. El recorrido entre Arma y Cartago, por serranías de pendiente media, cruzaba terrenos lluviosos y poblados por tribus pacíficas, de escasa población, aunque en ocasiones se tornaban peligrosos por las incursiones esporádicas de las tribus levantiscas del Chamí.

El camino que empezaba en Arma, bajaba al río Cauca y por los pasos de Bufú o de La Cana pasaba a la banda occidental del río para continuar por Supía hacia las viejas aldeas de Quinchía y Anserma; luego descendía al río Sopinga, cruzaba la aldea de Tachiguí situada en las lomas del Tatamá, cruzaba el Cauca por el vado de Anacaro y terminaba en Cartago. (Mapa No. 1)

En la parte media del camino estaba Tachiguí, un caserío que creció al lado de una misión franciscana y sobrevivió hasta fines del siglo diecinueve. Desde un punto cercano al rancherío se adentraba una trocha en la selva tupida de la cordillera occidental, por donde los indios cargueros de San Juan del Tatamá, transportaban el contrabando de oro y plata de las minas de Supía, surtían de maíz cerdos y sal a las balandras holandesas que remontaban el río Atrato y regresaban con mercancías a las explotaciones mineras.

El recorrido entre Tachiguí y el Arrastradero de San Pablo, un istmo que separa al río San Juan del Atrato, duraba varios días. Como la carga, de tres a cinco arrobas, no permitía a los nativos llevar otra cosa, cada carguero iba acompañado de su mujer o los hijos que transportaban la comida, los petates y la ropa para la travesía¹.

El camino perdió importancia cuando los encomenderos de Ansermaviejo, arruinados con la escasa producción aurífera y atemorizados por las incursiones de los indios chocóes, fundaron cerca de Cartago una nueva población, adonde llevaron los títulos, las imágenes y los pergaminos coloniales. En 1777 la orden de extinción del convento franciscano da el puntillazo final a la Anserma encomendera, la selva y la soledad invadieron nuevamente el camino entre las dos Ansermas, por donde ocasionalmente circulaban los nativos de las aldeas de Tachiguí y Tabuyo..

En 1830 J. B. Boussingault recorre la trocha abandonada y en ese recorrido entre Cartago y Supía. vence barrizales y pantanos, cruza raudales desbordados y se enfrenta a una naturaleza indómita, que hoy parece fantástica, al recorrer ese mismo trayecto donde sólo se ven cafetales , potreros y riachuelos semisecos. En sus crónicas de viaje, Boussingault se refiere así a esa zona:

“Desde mi salida de Ansermanuevo no había dejado de llover y al entrar a lo más espeso de la selva, las mulas avanzaban con dificultad. Tomé la delantera

¹ Cardona, (2004), p. 30.

acompañado de mi asistente; llegado al río Cañaveral apresuré la marcha con la esperanza de llegar al río Apía antes de una creciente; caminaba lentamente en los barrizales de Villalobos bajo una especie de techo de guaduas gigantescas, cuando vi a un hombre acurrucado cocinando alimentos; se enderezó y se dirigió a mí, manteniendo en la mano un largo cuchillo; yo desenfundé la aguja y colocándome en posición le ordené detenerse si no quería que le tumbara el brazo; bajó entonces su arma y permaneció inmóvil: era un anciano de barba blanca, un europeo un mestizo...era un galeote evadido de prisión.”

“... Al salir del río Apía, se enrumba hacia el este para acercarse a la cordillera central; el camino empapado y resbaloso impidió llegar al río Sopinga, en donde tenía intención de acampar, lo que fui obligado a hacer en el torrente del Diablo, viejo conocido y llamado así por su impetuosidad y por los bloques de una roca negra y sonora que arrastra. Nada más curioso que esos fragmentos que dan a la playa un aspecto lúgubre; parecen menhires y algunos tienen las formas más raras. Había claro de luna y estábamos acostados, sin abrigo, mojados, con frío y con hambre al pie de una roca, estado favorable a las alucinaciones. Creímos ver un hombre escondido detrás de una roca espiándonos a unos cien metros de nuestro fuego; envié a mi asistente a mirar y resultó ser una ilusión.”²

LA TROCHA DE HERVÉ

En la época colonial la provincia de Antioquia se comunicó con el río Magdalena por las vías de Palagua, Nare y Hervé. Eran trochas por donde no podían circular carruajes ni animales de tiro, y eran estrechas, desiguales, cortadas por canalones, cárcavas y fangales, donde se hundían las mulas y los bueyes.

Los caminos de Palagua y Nare llevaban hasta el caserío de Nare en las orillas del Magdalena y movían la mayor parte del comercio antioqueño; la vía de Hervé estaba al sur de Antioquia y unía esa parte de la provincia y el cantón de Supía con el río Magdalena.

Los trayectos de esos caminos eran extensos y desiertos. Había enormes recorridos sin fondas ni ranchos donde guarecerse y recobrar energías; eran apenas tambos de vara en tierra y techo de palmicho con fogones de tres piedras, rodeados de un medio hostil, donde las hogueras alejaban las nubes de mosquitos y espantaban los jaguares que acechaban las muladas por la noche. En Palagua y Nare los peones competían con las bestias. Sobre las espaldas deformadas de los silleteros se acomodaban los viajeros y sobre los hombros deformados de los cargueros se ajustaban jotos de cuatro arrobas de peso, como si se tratara de mulas o de bueyes. Al lado de los pobres peones convertidos en acémilas, iba su mujer o un hijo, con las provisiones que mitigarían el hambre y las esteras que tenderían en los tambos al terminar cada jornada.³

² Boussingault, (1985), p.85

³ Giraldo, (1996), p. 88

En 1781 el gobernador de Antioquia ordenó al capitán Pedro Biturro Pérez trazar los planos de los caminos de Palagua, Nare y Hervé y hacer un estudio pormenorizado del trayecto de cada uno, anotando ventajas e inconvenientes, distancias, pastura, tambos, puentes y vados.

Después de recorrerlas, el capitán Biturro recomienda la vía de Palagua, que al describirla se alegra el corazón- según dice en su informe- ante el tropel de inconvenientes que debe presentar al referirse a las vías de Nare y Hervé.⁴

En el trayecto de Palagua se encontraba pasto y posada mientras que en el camino de Nare, que pasaba por tierras malsanas y tórridas, no había alimento suficiente para los bueyes y las mulas, que sin pasto comían hojas y cogollos que las enfermaban y mataban. Y en cuanto al camino de Hervé, informó Biturro: *“es empresa trabajosa y da mucha fatiga presentar a la imaginación no sólo caminar la vía del monte Hervé corporalmente, sino mentalmente. Porque es tan dilatado, fragoso y peligroso que sólo traerlo a la memoria del que lo vio, le aflige y le impone un género de horror y de aprensión”*.

El gobernador encargó a Carlos Barnesilla la revisión de los planos de Biturro y la ratificación de su informe, dado que era experto viajero, conocedor de los andurriales antioqueños. Barnesilla comprobó los datos del oficial y anotó que el camino de Hervé era sumamente fragoso, con bastantes precipicios y riesgos para la gente, las recuas y las mercaderías. *“En cierto tiempo- agrega Barnesilla- se hacen pantanos que dan al aparejo de las cargas, lo que fatiga mucho a las bestias por lo pedregoso de aquel barro, agregándose a esto la angostura de los canalones que se han hecho en el tráfico y como topan de lado y otro los fardos de las cargas, resultando de lo primero mucha pérdida de mulas y también daño que hacen los tigres..”*

La trocha de Hervé empezaba en la desembocadura del río Pozo en el río Cauca. Era una ruta solitaria y escabrosa, que servía a los mineros de Marmato y Supía y ocasionalmente a la gente de Rionegro en sus desplazamientos a Honda y a Santa Fe de Bogotá. La trocha de Hervé seguía hacia las cabeceras del río Pozo hasta el divorcio de sus aguas con el río Guarinó, bajaba hasta Mariquita y llegaba a la población de Honda.(Mapa No. 2)

En 1825 J.B Boussingault recorrió el camino de Hervé y sufrió en carne propia las calamidades enunciadas por Biturro. El francés salió de Mariquita con R.Walker y seis cargueros cotudos que llevaban el equipaje. Trepó hasta el nacimiento del Guarinó por lomas resbaladizas, en medio de una tormenta con rayos y centellas, entre árboles centenarios ahuecados por los incendios. Al acercarse a la cima descansó en un rancho primitivo, en cuya vecindad pastaban centenares de reses que se levantaron agitando la cola con mugidos amenazadores.

Tres días después, Boussingault llegó al paso de Velásquez sobre el Cauca y lo cruzó en una balsa de guadua amarrada con bejucos, fabricada por un individuo

⁴ Ibidem, p. 100

que pasaba los viajeros de un lado al otro lado del río. La travesía fue muy difícil en medio de una corriente enloquecida. Al llegar a la orilla opuesta, que casi no escala el cansado viajero, el europeo se sintió tan agotado y sediento, que al no encontrar otro licor reconfortante, echó mano a una botella de aguardiente, y una vez la consumió, se tendió en una hamaca y durmió la rasca hasta el día siguiente.⁵

La trocha de Hervé no figura en los estudios de la colonización del sur de Antioquia. Sin embargo puede deducirse, que como la senda seguía el curso del río Pozo, era la ruta expedita para los primeros pobladores de Sabanalarga y los colonos que luego se asentaron en las márgenes del río Chamberí.

EL CAMINO DEL QUINDÍO

Los quimbayas atravesaban la cordillera central por numerosas sendas. La ruta más conocida bordeaba la ribera izquierda del río Otún y se bifurcaba en el sitio que hoy se conoce como San José; un ramal cruzaba el Otún y se dirigía al norte; otro ramal llegaba a la vereda La Bananera, subía por la Bella, continuaba por el Manzano y bajaba por el Roble a buscar el río Quindío por Alegrías, para cruzar por Tohecito y continuar hasta la población de Ibagué. (Mapa No.3)⁶

Los caminos primitivos de los indios no seguían las curvas de nivel, su pendiente era extrema y el espacio era reducido, pues no existían mulas, ni caballos ni bueyes y todo se movía con fuerza humana. En 1547 el tesorero del Nuevo Reino de Granada, Pedro Briceño, solicitó al virrey la construcción de un camino de arriería que permitiera comunicar a Santa Fe con la provincia de Popayán cruzando las montañas del Quindío. Briceño pretendía proveer de carne, sal y ropa a los territorios del sur desde el centro de la Nueva Granada, según decía: *“porque aquí es mucha la abundancia que hay de puercos y de lo dicho y allá mucha falta..”*

No parece que las autoridades virreinales hubieran acogido la propuesta del tesorero del Reino, pero los alcaldes de Ibagué, Francisco Trejo y Juan Bretón, hicieron suya la idea y pusieron manos a la obra con el concurso de indios pijaos y quimbayas a quienes, después de la revuelta de 1542, se los obligaba a trabajar en los caminos. Esa vía para animales de carga iba por las orillas del Combeima hasta el nacimiento del río, bordeaba los nevados del Tolima y del Quindío y bajaba por la cabecera del río Quindío hasta la ciudad de Cartago.⁷

En 1558 el Oidor López Medel recorrió la senda abierta por Trejo y Bretón para atender el clamor del Obispo Juan del Valle que denunciaba la violencia encomendera en las ciudades de Cartago, Anserma y Arma, y se quejaba de los excesos contra los indígenas, a quienes muchos españoles trataban peor que a los irracionales.

⁵ Boussingault, (1985), p. 173

⁶ Lopera, (2003), p. 110.

⁷ Velez, (2004), p. 23

Sesenta años después de la visita de López Medel, las circunstancias habían empeorado para los naturales y ante la disminución de la población y los abusos de los españoles, el Oidor Lesmes de Espinosa y Saravia realizó un viaje en 1627, para reunir a las tribus dispersas y frenar los atropellos. El alto funcionario remontó los Andes por la trocha del Quindío, y con centro en Cartago, recorrió las regiones de los quimbayas y los ansermas, atendió las quejas de los nativos, sancionó a los encomenderos acusados y agrupó en nuevos pueblos a las menguadas comunidades⁸

Con el traslado de Cartago desde el Otún a La Vieja, la ruta del Quindío se acortó pues es menor el trayecto entre El Roble- Piedra de Amolar que el recorrido El Roble-Cartagoviejo- Cartago. A partir de 1601, la fragosa senda cobró importancia a medida que aumentó la producción de tabaco, ron y cacao en el Valle del Cauca y los asaltos de los indios y los bandidos hicieron intransitable la ruta de Guanacas, que era la otra opción para remontar la cordillera.

En 1776 el español Francisco Nicolás Buenaventura presentó un informe al virrey Manuel Antonio Flórez sobre el camino entre Ibagué y Cartago con detalles de las dormidas (tambos), los pasos más difíciles, las rancherías y el estado general de la trocha, con recomendaciones para mejorar el tránsito por ese estrecho y peligroso camino.

Buenaventura calculó la distancia entre las dos poblaciones en 34 leguas basado en los tiempos que gastaban los viajeros en recorrerla. Según los expertos los bueyes cargados demoraban 14 días; las mulas y los cargueros nueve días; los peones y charqueros (peones que drenan los charcos) tres o cuatro.

En uno de los apartes del informe se relacionan los pasos peores, de los cuales haremos un resumen corrigiendo la ortografía original:

Las subidas y bajadas se hallan la mayor parte de su tránsito en angosturas que llevan el camino bastante hondo y en parte profundo. Las de las travesías y llanadas, aunque son menos, forman lodazales que imposibilitan el tránsito. De ellas quedan muertas mulas y bueyes, y por encima pasan las que le siguen sufriendo la fetidez quienes recorren el camino.

Las travesías y llanadas, especialmente las del Quindío, Sigayá y de Chiquero a los Cerritos (Cartagoviejo a Cerritos) con guaduales que se anegan en tiempo de lluvia dan origen a profundas cañadas que no alcanzan a cruzar las recuas.

Los ríos San Juan y Quindío por falta de puentes detienen las arrias (mulas o bueyes) en tiempos de crecientes, causando enormes demoras. En las quebradas de Azufra, Yerbabuena, San Rafael, Barroblanco, Consota y Sigayá las entradas y salidas son muy difíciles por los lodazales y atascamientos. La de San Rafael tiene un peñón con piso liso que da a un voladero profundo, la bestia o ganado que cae o sale. La carga la sacan con grandísimo trabajo y trastorno.

⁸ Friede, (1978), p.189

La falta general de pastos, es lo peor de la montaña, los ganados pierden peso y las arrias perecen con graves perjuicios para sus dueños.

En el documento presentado al virrey, Nicolás Buenaventura sugiere algunos cambios para mejorar las pésimas condiciones de la trocha. Propone ensanchar las estrechuras en cuatro varas para permitir el paso de las recuas, drenar los caños y desmontar los alrededores de los tambos para evitar accidentes con la caída de los árboles.

Buenaventura se anticipó al poblamiento de la región al recomendar al virrey el establecimiento de vecinos en los sitios de amanecida a los cuales se les ayudaría dándoles tierras, ayudándoles a montar potreros y cultivos, levantar ranchos para hospedaje y ramadas para abrigo de las recuas.

Por esa misma época, año 1778, el empresario español Sebastián Marizancena abrió una hacienda entre los puntos de Piedra de Moler y El Roble, y en los alrededores de la Balsa fundó un pueblo con cuatrocientas personas, allí edificó una iglesia y la dotó de muebles y ornamentos, Para comunicar la nueva aldea con Cartago y con Ibagué, Marizancena desvió el camino que iba hasta el Otún y la trocha del Quindío y torció hasta La Balsa. (Mapa No.4)⁹.

En 1825 el inquieto Boussingault viaja de Santa Fe por el camino del Quindío con destino a las minas de Supía. En Ibagué contrató "silleros" y peones para transportar los víveres, la cama y las hojas de platanillo que servían de colchón. Fue una travesía plena de obstáculos y dificultades::

A la una de la tarde del 27 de mayo de 1827 Boussingault " estaba en la quebrada de las Cruces y a las dos en el Alto de las Cruces (altura 2663 metros y 13. 7 grados centígrados). Desde este sitio la vista se reposa sobre un horizonte de verdura, donde se lanza la gigantesca palmera de cera en grupos parecidos a blancas columnas; a lo lejos estas columnas paralelas hacen el efecto de mástiles de bajeles anclados en una rada. La bajada del Alto fue tan penosa como la subida; huecos llenos de barro líquido y una lluvia incesante. Vimos aparecer entre ese barrizal a un negro que acababa de ser juzgado en Buga e iba con las manos esposadas, llevando sobre la cabeza una provisión de plátano.. tenía un aspecto tan infeliz, que sentí mucha pena no darle una limosna.." ¹⁰

En 1857 el paso del Quindío, en medio de la selva tupida, asombró al inglés Isaac Holton que vio con horror cómo se empleaban los seres humanos como bestias de carga, e impresionado plasmó la estampa de un sillero en sus dibujos y en su crónica de viaje:

"No es hombre de contextura atlética. Desnudo de la cintura para arriba, lleva bien arremangados los pantalones, en especial cuando hay mucho barro. Todo su equipo consiste en una rústica silla de guadua, con un pedazo de tela blanca de algodón

⁹ Lopera, (2003, p.1007.

¹⁰ Boussingault,(1985), pag 79

*para proteger al viajero hasta donde se pueda del sol y de la lluvia. La silla se amarra al cuerpo del sillero por medio de dos correas que le cruzan el pecho y otra que le pasa por la frente. El pasajero tiene que permanecer completamente quieto, porque si el sillero se resbala o tropieza, cualquier movimiento del pasajero lo hará caer inevitablemente. Por tanto es mucho mejor y más seguro viajar dormido.”*¹¹

En 1892 el historiador Heliodoro Peña llegó a la pequeña planicie donde fundaron a Barcinales y describió el paisaje y el camino que lleva a la serranía, no con asombro como los viajeros extranjeros sino con deleite al ver las maravillas de la naturaleza, que desplegaba sus galas en la cresta y las laderas cortadas por la trocha del Quindío:

“Salento goza de una vista encantadora: por un lado la cima de la cordillera, desde donde se domina perfectamente todo el valle del Quindío, cubierto en parte de montes seculares y en otras de sementeras, arrastrando en su seno el río Barragán con sus numerosos afluentes.”

*“Siguiendo el ascenso de la cordillera por el camino público, se llega al sitio denominado Boquerón del Páramo, en toda la cima de la sierra, desde donde se domina perfectamente todo el valle del Quindío y parte del Cauca, disfrutando del espectáculo más imponente. El viajero del Quindío al llegar a este punto dice, impulsado por un sentimiento patrio, el último adiós a sus lares, y es costumbre colocar allí una cruz al lado de las innumerables que existen en forma de cementerio de niños, en señal que se tornará al hogar.”*¹²

El Boquerón del Páramo, en la trocha del Quindío, era un sitio donde los viajeros plantaban pequeñas cruces para rogar a Dios por un venturoso regreso o pedirle que los siguiera amparando en el resto del camino. Desde allí el espectáculo es magnífico y lo sería, aún más, en los tiempos de una naturaleza virgen. En 1829 el Libertador Simón Bolívar pasó por el Boquerón del Páramo y al llegar al sitio de las pequeñas cruces y contemplar el hermoso paisaje que quedaba a sus pies exclamó asombrado: *“Oh sí, ni los campos de Toscana. ¡ Este valle es el jardín de América!* En 1860 el poeta y costumbrista José María Vergara y Vergara llegó a la cúspide del Boquerón y miró al Valle del Cauca, y al igual que el Libertador, quedó tan ensimismado con el paisaje que describió esa mañana en medio de una naturaleza que bostezaba con el día como la más bella de su vida.

DISPOSICIONES OFICIALES

Para poblar la vía del Quindío, conectar el oriente y el occidente del país y hacer más expedito el paso de los viajeros por esas soledades, el gobierno estableció estrategias para atraer colonos a las cercanías de la vía y motivarlos para que

¹¹ Holton, (1854), pag 384.

¹² Peña, (2003), pag 48

construyeran tambos y posadas. Mediante el decreto 27 de 1842 el Congreso de la Nueva Granada asignó recursos y personal de los presidios para abrir un camino de herradura entre Ibagué y Cartago.

El gobierno adjudicó a los tamberos doce fanegadas de baldíos, les dio herramientas y semillas y les asignó seis fanegadas adicionales de monte por cada hijo, con la sola condición de comprometerse a residir durante cierto tiempo en el lugar donde se les hiciera la donación. Al resto de los colonos, el gobierno les entregó veinte fanegadas y los exceptuó de prestar servicio militar durante doce años. Esas disposiciones fueron novedosas, según afirma Olga Cadena en el "Compendio de historia del Quindío", pues se incentivó la colonización individual y se apoyó el establecimiento de familias de escasos recursos en zonas de importancia vital para el Estado.¹³

La Administración del Cauca se sumó a los planes del gobierno central de poblar y mejorar la vía del Quindío. Como en 1842, en el trayecto entre Ibagué y Cartago, no se encontraba una sola casa decente para atender a los viajeros y resguardar las mercancías en tránsito, el gobierno del Cauca ordenó construir una posada y un depósito en el sitio de Boquía sobre el camino Real.

Ese fue el principio del poblamiento del Quindío, pues a sus vecindades se trasladaron los habitantes del caserío de Buriticá y fundaron la aldea de Nueva Salento. No muy lejos de allí, varias familias caucanas y antioqueñas levantaron el pueblito del Palmar a los lados del camino y la selva cerrada se fue convirtiendo en un emporio agrícola. Los paisas repoblaron a La Balsa y surgió Furatena; la aldea de Nuevo Salento se trasladó a Barcinales y siguiendo el camino del Quindío surgieron los poblados de Filandia y de Circasia.¹⁴

REMINISCENCIAS DE JUAN FRANCISCO ORTIZ

"Cuando pasé por la Montaña del Quindío- hacia el año de 1842, más o menos- estaba como Dios la crió. No había camino posible, sino una senda conocida solo de los cargueros, buena para los tigres y para las culebras. Inmensas soledades!... Páramos altísimos que forman la cordillera central, pues los Andes granadinos se dividen en tres ramales que atraviesan la república de sur a norte, ríos sin nombre, torrentes caudalosos, precipicios horrendos, despeñaderos profundos, lóbregos callejones, una que otra explanada, cerros que subir, cerros que bajar, tremedales espantosos, hondos abismos, arboledas seculares, variadas temperaturas, fieras que huían, culebras que se arrastraban, aves que gorjeaban, y en el centro de la Montaña la rancharía del Moral."¹⁵

¹³ Cadena, (2003), p. 134

¹⁴ Grisales, (2003), p. 99

¹⁵ Valencia, (1955), p. 33

EL CAMINO DE LA COLONIZACIÓN PAISA

El paso de los antioqueños por la Mermita, a orillas del río Arma, se incrementó al empezar el siglo diecinueve. Por el camino de Hervé los paisas se internaron monte adentro hasta el sitio de Sabanalarga, en tanto que los armeños abrían trocha por la quebrada Paucura, acosados por el gobierno de la provincia, cuyas disposiciones favorecían a los sucesores de José María Aranzazu.

A medida que surgieron las aldeas paisas, un camino se extendió hacia el sur y complementó una trocha, que ya existía en 1843 entre Cartago y Salamina, como consta en el informe que envió el doctor Jorge Juan Hoyos, gobernador del Cauca, a la Cámara de la Provincia:

"Se ha descubierto ya por personas que desean establecerse en aquel desierto, una vereda por la cual se transita de Cartago a Salamina sin pasar por el río Cauca, se me ha asegurado que el terreno es muy bueno y que no se presenta obstáculo alguno para abrir el camino, lo cual es muy creíble, puesto que no existiendo más que una estrecha vereda, se ha podido introducir marranos por ella a Medellín. Los descubridores han pedido que se les asignen tierras baldías, como a nuevos pobladores, y sus solicitud pende ante el Poder Ejecutivo, apoyada por la gobernación. El camino y un población (que se funde al sur del río Chinchiná) serán muy útiles para la provincia, porque nos pondrá en fácil comunicación con la industriosa y rica provincia de Antioquia" ¹⁶

El camino del sur de Antioquia se extendió a medida que aparecieron las fundaciones y al llegar a la frontera con el Cauca impulsó el comercio en el centro occidente del país con el transporte del cacao del Valle, el tabaco del Tolima, las mulas del Cauca, los cerdos con destino a los pueblos paisas y el maíz que salía de Antioquia hacia las regiones sureñas. El comercio de la zona convergió en Manizales, una aldea montañosa, de topografía erizada, que se convirtió muy pronto en la segunda ciudad de Antioquia y en la capital de la arriería.

Medellín, la capital de Antioquia, que hasta entonces sólo había mirado hacia el río Magdalena y anhelaba salir al mar por Urabá, se vio obligada a mirar hacia el sur, adonde apuntaba el desarrollo y se consolidaba la fuerza económica del Estado. Esa conexión no fue fácil, como tampoco lo fue con el océano. Manuel Pombo en sus "Obras Inéditas" muestra la odisea por los tremedales del sur, en un viaje que realizó en 1852 entre Medellín y Manizales:

"El día estaba nublado y anunciaba lluvia...Desfilábamos pausadamente, dando tiempo a nuestras cabalgaduras para que recapitasen sobre los pasos que habían de aventurar, cuando el que rompía la marcha dio con el primer resbaladero, liso y perpendicular como un espejo en la pared. La mula se detuvo, vaciló y volvió la cabeza en diferentes direcciones, como buscando otra senda menos abrupta.

¹⁶ Gaceta oficial del cauca- Septiembre de 1843-

- Hum, dijo el jinete, ¿esto lo bajaré o lo saltaré? Para lo primero está muy pendiente y para lo segundo muy alto.

- No le sugiera usted nada: deje que ella resuelva el punto bajo su responsabilidad. La mula tomó al cabo su partido, reunió las patas y las manos y, procurando guardar el equilibrio, se dejó deslizar, estampando en su descenso una huella más bruñida aún sobre el resbaladero. El jinete agarró las riendas y se aferró de la grupera para no salir despedido por las orejas... ¡ susj... en un segundo estuvieron abajo.”¹⁷.

En el trayecto entre Salamina y Manizales los viajeros iban en mulas y las cargas en bueyes. Los jinetes iban alerta, listos a brincar de las bestias cuando resbalaran o cayeran de bruces en los tremedales. Tras quince días de camino la noche agarró a los viajeros en una de las cuevas de la tenebrosa ruta:

“...quedamos en tinieblas y perdidos en aquel caos de lodo y despeñaderos, sin más guías que las mulas a cuyo instinto tuvimos que confiarnos. Con la obscuridad, las dificultades tomaron las dimensiones de lo fantástico: los árboles parecían sombras, las piedras túmulos, fosas las grietas del terreno; las laderas, abismos; cavernas, las estrechuras. El don del desierto nos acompañaba; tomábamos por veredas el cauce de las aguas y nos extraviábamos; por suelo firme el barro y en él nos hundíamos; nos ocurrían, en fin, todas las complicaciones, sin hallarles mejora ni término.

Mucho tiempo llevábamos de esta angustiosa brega cuando sorprendió agradablemente nuestros oídos un acento amigo, una voz de auxilio que nos reanimó: el ladrido de un perro. Siguiendo la dirección de esa voz protectora dimos con una casa en donde en rústica algarazara se solazaban riendo y cantando al rasgueado son de la vihuela unos tantos labradores...”¹⁸ (Mapa No.5)

LOS CAMINOS DE SANTA ROSA DE CABAL

Por divergencias con la Sociedad González y Salazar el molinero Fermín López y otros compañeros abandonaron la aldea de Salamina y en territorio caucano fundaron el caserío de Santa Rosa de Cabal. El nuevo establecimiento paisa se convirtió en refugio de desplazados políticos de Antioquia y en centro de poblamiento con estrechos vínculos con las nuevas aldeas de Obaldía y a Salento, en el Quindío, con las cuales se comunicaba por una trocha que bajaba por el Boquerón y llegaba hasta el Roble.

Los vecinos de Santa Rosa se desplazaban a Cartago por una ruta que utilizaron los indios en la época de la Colonia, llamada el "Camino de los Venados", que llegaba al Alto del Oso, seguía por la quebrada de San José y bordeando el antiguo asentamiento de Cartago a orillas del Otún, cruzaba por Pindaná de los Cerrillos y terminaba en las orillas del río La Vieja.¹⁹

¹⁷ Pombo, (1992), p. 93.

¹⁸Ibidem , p. 101

¹⁹ Vélez, (2005), p. 23

Además de los caminos citados, los pobladores de Santa Rosa usaban otra senda que cruzaba el Alto de la Cruz y se entrelazaba con un camino que llevaba al Tolima. Esa vía, utilizada por los indígenas, se internaba por las laderas cordilleranas, partía del actual municipio de Buenavista, pasaba por el actual Pijao, atravesaba el valle de Chile, y llevaba a Ibagué por los modernos asentamientos de Santa Elena y Roncesvalles.

FONDAS Y FUNDACIONES

Las fondas nacieron con los caminos. Marcaban el final de la jornada de los arrieros y caminantes y constituían las despensas, los supermercados, las bodegas, el sitio de distracción de los labriegos, el punto de venta de los sacatines de aguardiente, los burdeles entre sacos de maíz y bultos de frijol.

Alrededor de un mostrador de cedro y recostados en taburetes de baqueta los líderes campesinos repartieron las tierras, señalaron el exilio, la tumba o la alianza de clanes y de familias.

El dueño de la fonda fue confidente, celestino, cómplice, banquero, usurero, negociante, asesor, maestro, filántropo, soplón y consejero.

Sobre el cordón de tragadales y la sucesión de huellas dejadas por las mulas, las cotizas y los bueyes, nacieron las fondas y junto a ellas surgieron gran parte de nuestras aldeas. Algunos poblados murieron al lado de sus caminos, como sucedió con Oraida y Llanogrande en Riosucio, con La Bendecida en Mistrató, con Santa Ana en Anserma, con Miraflores en Pácora... otras florecieron y se convirtieron en pueblos grandes o chicos, que perduran al lado de carretables polvorientos o de modernas vías asfaltadas.

<i>Fondas primitivas</i>	<i>Poblado alrededor de la fonda</i>
<i>La Manuela</i>	<i>Aguadas</i>
<i>San Roque</i>	<i>Balboa</i>
<i>Peralonso</i>	<i>Peralonso</i>
<i>La Celia</i>	<i>La Celia</i>
<i>Quiebra de Varillas</i>	<i>Risaralda</i>
<i>El Guamo</i>	<i>San José</i>
<i>El Tambo</i>	<i>Apía</i>
<i>De Jesús Buitrago</i>	<i>Quimbaya</i>

EL CAMINO DE HERVEO

El Cabildo de Salamina quiso concluir la vía al Tolima iniciada en 1835 y su presidente, Cosme Marulanda, contrató a Francisco Velásquez para que continuara los trabajos pendientes. *“Me comprometo a abrir el camino de Herveo que conduce al Estado del Tolima- escribió Velásquez en el contrato- y cuya empresa está a cargo del Cabildo, en dos trechos que comenzando del punto denominado “Brujas” va a terminar en el de “Cruces” y el segundo que principia en “Pantanos” y termina en el llamado de “La Piconá”.*²⁰

La terminación del Camino de Herveo era de urgencia suma para Salamina; allí se estaba jugando el futuro de la aldea, de por sí muy afectado con el progreso de Manizales, que se había convertido en bodega y centro de arriería con el comercio creciente con el Cauca. El camino de Herveo era vital en las comunicaciones del Cauca y el Tolima, dos estados políticamente afines, por donde salía gran parte de Antioquia al Magdalena y por donde entraba el tabaco que consumían los paisas.

El camino de Herveo fue la arteria que alimentó la colonización antioqueña del norte caucano. Por la Cuchilla de La Piconá bajaron los pobladores de Aguabonita y Manzanares y por la Cuchilla de La Estrella se dirigieron los labriegos a buscar tierra baldía en Montebonito

Los caminos de Manizales a La Soledad mermaron el tránsito por la vía de Herveo, a ello se sumó su deterioro en 1879, pues el general Braulio Henao, que era el contratista encargado del mantenimiento, no pudo cumplir sus compromisos porque fue a la cárcel por orden del gobierno de Tomás Rengifo. El nuevo Cabildo quiso anular el contrato por incumplimiento de los términos; pero era imposible que Braulio Henao lo hiciera desde prisión, a lo que se sumó la incuria de la administración de Salamina que no reparó la parte que le correspondía y contribuyó en grado sumo a la ruina de la importante vía salamineña.²¹

La "Sociedad católica" de Salamina, lideró la colonización de las tierras aledañas al camino de Herveo y con el liderazgo del general Cosme Marulanda se fundó a Plancitos, pero la guerra de 1879 cambió la perspectiva de sus moradores, que se internaron monte adentro, alejándose de un camino, que los acercaba a sus enemigos políticos.²² Al finalizar el siglo diecinueve la ruta que se trazó sobre la trocha de Hervé se convirtió en un modesto paso de ganado hacia los pastizales de las alturas y en una senda secundaria que llevó a los colonos rezagados a los últimos baldíos del Tolima.

EL CAMINO DE VILLEGAS

Con este nombre se conoció la vía de herradura que unió a Sonsón con la localidad de Mariquita y se relaciona, según afirma el hermano Florencio Rafael²³, con la

²⁰ Archivo de Salamina, sin clasificar

²¹ Archivo de Salamina, sin clasificar

²² Cardona, (2006), p. 219

²³ Hermano Florencio, (1961), p.81

concesión real al español Felipe Villegas y que comprendía la llanura que va del Guarinó a la moderna población de Victoria. (Mapa No. 6)

Los españoles convirtieron este trayecto que hoy recorre una carretera solitaria, en un presidio adonde enviaron a los patriotas para abrir una ruta entre Antioquia y Mariquita. En su "Autobiografía" Don José Manuel Restrepo, egregio varón de la Montaña, cuenta lo siguiente: *"El 20 de agosto de 1816 me comunicó el gobernador Sánchez Lima, la orden de que siguiera a Sonsón a dirigir el nuevo camino que se estaba abriendo de esta parroquia a la ciudad de Mariquita... Yo conseguí con más de mil hombres romper el camino el 21 de septiembre de 1816, en el que se unió con el de La Honda y Mariquita..."*²⁴

Las vicisitudes de los prisioneros fueron muchas, víctimas del hambre, los bichos, las fieras y las enfermedades. *"Mi vida era llena de cuidados, de trabajos y de incomodidades- cuenta don José Manuel- pues dormí muy mal y estaba viviendo en un rancho miserable."*, pero estaba vivo, mientras sus compañeros caían bajo las balas de Morillo en Santa Fe de Bogotá.

Don Manuel Antonio Jaramillo continuó la obra iniciada por Restrepo, pero el camino hacia Mariquita no se terminó y la labor de esos mil hombres", en tiempos tan difíciles, se perdió, pues después de la independencia nadie se acordó del camino de Villegas y la selva recuperó los tramos que tan arduamente le habían quitado.

Cincuenta años después, el gobierno del Estado de Antioquia, cedió un gran globo de baldíos a Don Luis E. Ramos, a cambio de la construcción de un camino que unió a Pocitos, hoy Nariño, con el Estado del Tolima. La obra se terminó, en esa ruta que se alargó hasta Honda. Los colonos paisas fundaron la población de Victoria.

DE MANIZALES AL TOLIMA

Desde los primeros años de la fundación de la aldea, los vecinos de Manizales trataron de comunicarse con Mariquita y Honda. La primera vía trazada. buscó los termales del Ruiz, por un lado del nevado, continuó hacia el derrumbe del río Lagunilla y atravesó la naciente población del Líbano, como consta en la relación de Manuel Pombo en 1852, año en que salió de Manizales con destino a Bogotá con trece bueyes, tres perros, un guía y cuatro arrieros: adelante iba el buey con seis bueyes sin carga y un arriero; y atrás de la caravana marchaban cinco bueyes cargados con todo el equipo, toldos para acampar etc...

La trocha era fangosa; cruzaba un chuscal lleno de espinas con maleza que impedía ver adelante. Los viajeros cabalgaban sobre bueyes, tendidos sobre sus lomos, para evitar el golpe de las ramas bajas y atentos al barro que alcanzaba los ijares en los lodazales profundos que se extendían entre los estrechos barrancos y los toros salvajes que trataban de embestir. Pero los perros les clavaban los colmillos en las patas y en las corvas y los espantaban.

²⁴ Ibidem , (1961), p. 81

Al anochecer, el grupo armó las toldas bajo un intenso frío. Al día siguiente cambiaron los bueyes, pero el buey de Pombo no obedeció a la nariguera y en su frenesí brincaba y daba botes, se elevaba y volvía a caer con el jinete encima. En el accidentado recorrido hubo sitios tan peligrosos, que Pombo y sus acompañantes prefirieron desmontar y continuar a pie. Después de un descanso en los termales, cambiaron el buey por la mula y tras seis días de camino llegaron a Lérica.²⁵

LA LEYENDA DE BERMÚDEZ Y MARIA LA PARDA

En la travesía de la cordillera central entre Manizales y El Líbano, la partida de Manuel Pombo hizo alto en el sitio de Sabanalarga, donde en un tambo nuevo encontraron agua fresca, yerba para los bueyes y un clima soportable. Entre taza y taza de café, seguramente matizada con un poco de brandy, se habló del viaje, y de lo que faltaba por recorrer. En medio del palique alguien trajo a cuenta la leyenda de Bermúdez y María La Parda, cuyos nombres identificaban los canjilones que habrían de vencer al día siguiente:

***“Bermúdez era un hombre rico, dueño de tierras, hatos, salados y minas por los lados del páramo. Era renegado de Dios y malintencionado con los prójimos, áspero de genio, de lengua viperina, matrero, caviloso y de un engreimiento tal que creía que el mundo había sido creado para servirle y obedecerle. La María Pardo, la esposa, que tenía que sufrirle todo su despotismo, era una buena mujer, aunque atontada por el trato de su consorte; y como no tenía hijos, todo el amor de su corazón lo consagraba a los pobres. Vivieron muchos años sin que el hombre se amansase ni con los frecuentes avisos que le daba la Providencia, ni con los sinsabores que le acarrea su carácter, hasta que un acontecimiento vino a terminarlo todo de una manera extraña. Incurrió en una leve falta un esclavo, y el amo lo condenó a la desproporcionada pena de un novenario de ayuno y látigo. El culpado imploró el perdón, pero Bermúdez fue implacable. Al tercer día del castigo el esclavo pudo fugarse, y previendo que por esa dirección no se le buscaría, tomó para el Magdalena y en unos balsos se echó río abajo, resuelto a dejarse devorar por los caimanes si por acaso se veía alcanzado. Furioso el dueño cuando supo que su víctima se le escapaba, ensilló un macho alazán y ante los cielos y la tierra pronunció este voto:
- ¡Que el diablo me lleve en cuerpo y alma si me desmonto antes de atrapar ese bellaco!-
Y creyendo encontrarle entre las breñas de la cordillera montó para perseguirle. Apenas ocupó la silla cuando el macho se desbocó, y desbocado anda todavía desde hace más de cien años, sin dejar apear al jinete y pasando con él como un relámpago por su casa y por toda la extensión de la cordillera...”
La María Pardo invirtió todo su capital en obras piadosas esperando que Dios se apiadara de su marido y le permitiera capturar al prófugo, y su alma no quedara en poder del diablo.”***²⁶

En 1855 las autoridades de la provincia de Córdoba pretendieron correr los límites de su jurisdicción hasta el río Claro, no solamente para hacerse a unas tierras que explotaría ese gobierno en compañía con los sucesores de la Concesión Aranzazu, sino para facilitar y favorecer la salida de Manizales al Magdalena por una ruta menos fragosa y difícil. La presión del gobierno del Cauca y la oposición de los

²⁵ Pombo, (1992), p. 121

²⁶ Ibidem, p. 125

vecinos de María impidieron la expansión de los antioqueños, que pese a todo, consiguieron que el Estado del Cauca autorizara la vía y brindara protección a los empresarios que adelantaban los trabajos.²⁷

Según testimonio del político y escritor Aquilino Villegas, su padre Ignacio Villegas *“gastó toda su fortuna y las más de las energías de su emprendedora juventud en ese camino. Tuvo que abrir leguas por una montaña absolutamente virgen y salvaje, luchando contra todos los obstáculos, llevando pobladores para surtir el camino, desafiando el frío, el calor, las fieras, las incomodidades de todo orden. Agotados sus recursos, tomaron acciones en la empresa Gabriel Arango y Pablo Jaramillo.”*²⁸

Trece años más tarde de haber empezado a abrir la vía a Mariquita por el páramo, apareció el siguiente aviso en el Diario Oficial de Antioquia:

NO MÁS GUERRA

*“Pablo Jaramillo, Gabriel Arango, Francisco Jaramillo e Ignacio Villegas, tienen el gusto de anunciar al público en general y al comercio de Antioquia, Cauca, Tolima y Cundinamarca en particular, que para el mes de junio próximo estará acabado el camino de herradura que conduce de Manizales a Santana, y que para entonces podrá ofrecer vehículos de transporte para personas, equipajes y toda clase de cargas, ya sea de Honda a Manizales o de Manizales o Honda por la vía de Santana y Santo Domingo, a precios sumamente cómodos y en el espacio de dos a tres días. Está por demás manifestar las ventajas que dicha vía tiene sobre las demás que se conocen, pues todo el mundo sabe que antes de empezar el camino se examinaron todas, para ver cuál era la mejor.”*²⁹

Por iniciativa de Manuel María Grisales, Rufino Murillo, Pedro Uribe y Pantaleón González, en 1890 se empezó a construir el camino de Moravia. *Estos empresarios- dice Albeiro Valencia Llano en su libro “La Aldea Encaramada”- obtuvieron el privilegio de los Estados de Antioquia y del Tolima, para abrir este camino que salía de Manizales, llegaba a Hoyofrío, el río Guacaica, la Rocallosa, fonda los Saucos, fonda Ventiaderos, La Plancha, San Pablo (donde se puso fonda y se instaló el peaje), la Línea, La Moravia y el caserío de Brasil, para empatar con el camino que llevaba al Fresno por Mesones.*(Mapa no. 7)

Este camino ayudó a descongestionar los otros dos caminos que iban de Manizales al río Magdalena: el del Ruiz y el de Aguacatal o la Elvira, atestados de recuas, que se confundían y se atropellaban en todo el recorrido. Era un camino largo y se complicaba con la tenebrosa falda de Moravia, descrita por el francés Félix Serret en 1911:

²⁷ Archivo del Concejo de Manizales, (1855), sin clasificar

²⁸ Valencia Llano, (1999), p. 87

²⁹“Diario oficial de Antioquia- Abril 18 de 1868-

“Una vez que hubimos desayunado, nos pusimos nuevamente en ruta. El camino subía muy rápidamente, y como era en extremo fangoso, habían colocado sobre las partes más llenas de baches una especie de tabladitos denominados empalizadas, formados por troncos de árboles recortados y puestos transversalmente de manera que los animales de silla o carga tuvieran puntos de apoyo suficientemente sólidos...”

Era ahora, en efecto, cuando las dificultades y los peligros iban a comenzar, porque el sendero, convertido apenas en un estrecho por donde cabía una mula, estaba, además, bordeado, de un lado por la montaña tallada a pica y en partes desplomada, y del otro por un horroroso precipicio de setecientos a ochocientos metros de profundidad. ¡ Pero esto no era todavía nada!; lo que hacía la bajada particularmente peligrosa era la extremada rapidez de la pendiente, el gran número de codos y recodos bruscos del sendero, pero sobre todo la naturaleza del terreno que al estar constituido por una roca que el tiempo había terminado de pulir, no ofrecía ningún asidero sólido a los cascos de nuestras mulas, de tal modo que había veces que no podían avanzar más que dejando deslizar las cuatro patas a la vez.

Hubo un momento que creí que una caída era inevitable. Después de una violenta sacudida, la correa que sujetaba mi silla se rompió bruscamente, de tal modo que no quedó asegurada más que por la cincha, ya de por sí floja, que vino a deslizarse bajo el efecto de mis pies, y me vi de golpe a horcajadas sobre el cuello de la bestia, con la siniestra muralla a un lado y con el abismo al otro. ¿ qué hacer entonces? ¿ saltar a tierra? . De ninguna manera; yo no habría encontrado donde poner el pie; y si permanecía en esa crítica postura habría corrido el riesgo de ir a romperme la cabeza en el abismo que parecía atraerme.

En breve, después de haber reflexionado por el tiempo de un relámpago, no vi mi vida más que en lo que en el cuartel se llama la “sexta rienda”: la cola; echándome bien hacia la parte de atrás, la así, agarrándome con la energía del desespero; mientras soltaba completamente las bridas, confié mi suerte a la prudencia y la seguridad de los pies de mi mula“. ! No tenga miedo!”, grita mi guía, que venía detrás de mí , tirando del cabestro la bestia que traía la carga. No respondí nada, temeroso de espantar o hacer dar un paso falso a mi mula, que no avanzaba más que con infinitas precauciones, como calculando el peligro que yo corría, o sobre todo el que corríamos los dos.”³⁰

LOS CAMINOS IBAN AL RÍO CAUCA

Al contrario de lo que sucedió con el río Magdalena, que sirvió de límite entre los Estados, el río Cauca no sirvió de frontera divisoria, sino más bien como un medio para integrar las provincias de los estados del Cauca y Antioquia mediante puentes, pontones, tarabitas o barcazas..

En nuestra región, las orillas del Cauca se entrelazaron por los pasos de Moná, Bufú, La Cana, Velásquez, El Ciruelo, Arauca y Bedoya. En Moná existió una tarabita desde tiempos coloniales, en Bufú hubo un puente colgante, y canoas haladas por cables en La Cana y en el paso de Bedoya. En los años ochenta del siglo XIX, los Chávez instalaron un pontón no muy lejos de Sopinga (La Virginia) y en 1884 construyeron el puente del Pintado, entre Filadelfia y Riosucio.³¹ Al

³⁰ Valencia Llano, (1999), p.89

³¹ Henao, (2005), p. 91

adentrarse el siglo veinte el departamento de Caldas levantó puentes metálicos en Irra, en La Virginia y en Arauca, y a mitad de siglo, el Estado levantó otro puente en La Felisa y remplazó los anteriores por otros de más capacidad.

Los puentes del Cauca fueron confluencias de caminos. Por el lado oriental de La Cana salía un camino hacia El Tambor (La Merced), pasaba por la quebrada El Palo y terminaba en Salamina.(Mapa No. 8). Por el lado occidental empezaba una vía de herradura que cruzaba las cabeceras de Supía, Riosucio, el caserío de San Clemente y bajaba hasta Anserma.

Los Orozco de Tamesis y los Chávez de Supía, abrieron un camino entre Anserma y el río Cauca, que pasó por Varillas, reptó por la serranía de la Soledad y terminó en el pontón de Puerto Chávez. Sobre este camino de arrieros se fundó a San Joaquín, hoy Risaralda, creció la aldea del Guamo, hoy San José, y floreció la localidad de Belalcázar.

En el punto de La Cana no hubo ningún caserío, quizás por lo abrupto del terreno o por los bichos que eran dueños y señores de esa malsana tierra; tal vez hubo un rancho que sirvió de bodega o refugio. En la Virginia se asentaron descendientes de los antiguos cimarrones del Valle del Cauca y al rancherío, que fue famoso por los bandidos y las peleas, desembocaron el camino de las Ansermas, el camino de Guarato que comunicaba con el Chocó, la trocha de la Giralda que bajaba del Alto del Rey y un sendero que unía el puerto con Ansermanuevo, vadeando el río Cañaveral. (Mapa No. 9).

EN EL PASO DE ANACARO

Don Tomás Uribe Toro, padre del general Rafael Uribe Uribe, tras algunos descalabros económicos en Antioquia, estableció una ganadería en Tunia, en la parte media del río Risaralda. Tampoco le fue bien en esta aventura, por el rastrojo de uña de gato que invadía los potreros y los pumas que descaradamente le echaban garra a los terneros en los corrales y a cualquier hora del día.

Don Tomás compró tierras en Buga y allí trasladó los ganados de Tunia. Los vaqueros arrearon las reses por la trocha de las Ansermas hasta las orillas del río Cauca y dispusieron su paso por el vado de Anacaro. Los dos muchachos, Julián y Rafael, atendieron la orden de Don Tomás y cabalgaron hasta el río Cañaveral donde ayudaron a recoger los animales rezagados. Así se lee en las "Memorias" de Julián Uribe:

"Partida por partida "íbamos acercando al paso de Anacaro- cuenta Julián Uribe en sus memorias- y era tal la resistencia de esos animales a entrar en el agua, que a pesar de darles palo y levantarlos de atrás en el hombro, hubo días que sólo alcanzáramos a pasar cincuenta. Muchos de ellos se devolvían de medio río y aún de la orilla opuesta, no obstante los gritos y los palancazos de los bogas. Sólo la energía y la tenacidad de Diómedes, el vaquero, pudieron sacarlo airoso de tan tremenda empresa. Recuerdo que a los bogas les tiraba con cuanto hallaba a la mano, cuando creía que tenían la culpa del regreso de una res; y aún a Rafael y a

mí nos regañó violentamente porque se nos fue un ternero, y porque, embarcados en canoa, tratábamos de imitar a los bogas en la peligrosa maniobra de tomar las reses por los cuernos para que no se devolvieran”

“Terminada al fin la penosa tarea de la que solo escaparon una pocas reses que se quedaron por los lados del río Catalina, emprendimos el pesado viaje hacia Morillo, con ese ganado enflaquecido por las trasplantas y estropeado en el paso del río Cauca. Más tarde volví a buscar los rezagados... Tal sería la traza en que salimos Rafael y yo de Anacaro, con zamarros, ruanas, sombreros y pantalones hechos pedazos, que estando en una bocacalle de Cartago, un muchacho, que iba para la escuela nos preguntó con fingida admiración: ¿En donde ha sido la derrota?. Recuerdo muy bien la contestación grosera que le di yo, pero no quiero consignarla”.³²

EL CAMINO DE VENTANAS

A partir de la administración de Pedro Justo Berrío, Antioquia buscó afanosamente una salida al Pacífico. Al terminar el siglo diecinueve el ingeniero Roberto White trazó una ruta que cruzaba el punto de Ventanas en la frontera con el Cauca, seguía por la cabecera del río Oro y se descolgó hacia Mampay con la intención de seguir a Tadó.

Sobre esa vía el caucano Rafael Tascón fundó la población del Rosario, que progreso de tal manera, que en 1920 contaba con colegio de bachillerato, imprenta, fábrica de cobijas y ruanas y hasta un molino de trigo. Del Rosario salía un camino hacia Riosucio y otro a Llanogrande y Barroblanco. Fue una senda transitada por los colonos que repoblaron la aldea de Ansermaviejo y fundaron las poblaciones de la Serranía de Belalcazar y de las lomas del Tatamá. Cuando se abrió la carretera troncal de occidente la vía de Ventanas desapareció junto con las poblaciones de El Rosario, Llanogrande y Oraidá..(Mapa No. 10)

LA LEGISLACIÓN CAMINERA

A mediados del siglo diecinueve, el gobierno antioqueño quiso mejorar las difíciles situaciones que debían afrontar los arrieros y los viajeros en los arduos caminos de herradura y siguiendo el ejemplo de la nación adjudicó doce fanegadas de tierra al borde de la vía, a quienes establecieran fondas en su trayecto y para incentivar su estadía en el lugar, agregaba seis más por cada hijo que tuviera el beneficiado, a quien se eximió de impuestos y de contribuciones directas.

El gobierno exigía que las fondas estuvieran a una distancia mínima de tres leguas una de otra, tuvieran agua abundante y pasto para las bestias, bodega para guardar mercancías y aperos y hospedaje para los caminantes.

Manizales fue el principal centro de arriería. Por ello sus autoridades legislaron y establecieron reglas para evitar el caos que formaban las recuas y boyadas, que en determinados días colmaban las calles del poblado. El acuerdo N. 69 del 12 de

³² Uribe, (1994), p.40

agosto de 1891 ordenó la circulación de las partidas por el centro de las calles, dejando libres las aceras, y obligó a los dueños de las piezas o depósitos a limpiar las calles en todas su ancho y en una longitud de 25 metros y a no descargar o cargar más de cinco animales por vez. El Acuerdo en mención establecía, además, que toda punta de mulas o bueyes con más de diez animales, debía contar con una persona responsable que la vigilara y evitara su estampida y prohibía el cruce de animales frente a las iglesias, a la entrada o salida de misa ni el chalaneo de menores o jinetes borrachos por las calles de Manizales.

Cuando Rafael Reyes creó el departamento de Caldas, el interés de sus primeros gobernadores fue integrar esa colcha de retazos del Cauca, Antioquia, el Tolima y el Chocó, que conformó la nueva entidad territorial. Para ello la Asamblea expidió normas para controlar e impulsar las vías de comunicación, que en su tiempo fueron un ejemplo para el resto del país. La Ordenanza No. 29 de 1912 estableció Juntas Municipales de caminos, de libre remoción y a cargo de los concejos, con el objetivo de fomentar y dirigir el desarrollo de las vías. Las funciones principales del presidente de la Junta fueron conformar la lista de los contribuyentes, nombrar los cabrestantes o capataces y vigilar el estado de los trabajos de apertura o mantenimiento de los caminos.

El gobierno departamental fijó contribuciones a los beneficiados con la mejora o la construcción de los caminos. Se podía pagar en dinero o con trabajo. Para los peones asalariados, que se contrataban en las obras, se fijó un horario y se establecieron condiciones. En Filandia, por ejemplo, se trabajaba de seis de la mañana a cinco de la tarde y no se permitía el trabajo personal de menores de edad, ni de débiles ni de flojos para los oficios duros.

Años más tarde, la Ordenanza No 18 del ocho de abril de 1916, dio un salto al futuro al legislar en función de los vehículos motorizados, que apenas se estaban conociendo en el país. Entonces el departamento de Caldas dispone un ancho de veinte metros para los nuevos caminos, y sin olvidar los viejos tiempos, fija un ancho de seis metros, como mínimo, para los caminos de herradura. La Ordenanza prohíbe arrojar tierra a las vías y construir cercos u obras que embaracen el libre tránsito, no permite mantener ganado en los caminos y ordena que una persona vaya delante de la punta cuando se conduzcan animales bravos y a una distancia conveniente para advertir del peligro a los transeúntes. La Ordenanza prohíbe perros o animales feroces sueltos en las inmediaciones del camino y prender fuego u hogueras sobre los puentes o en su cercanía.³³

En la parte técnica la Ordenanza No. 18 fija una pendiente máxima del 10% para los caminos de herradura que se construyan a partir de la fecha, de manera que pueda convertirse el piso en camino de ruedas, y en caso extremo, por las limitaciones topográficas, la inclinación debe ser tal que la caballería trote sin embarazo, sea en subida o en bajada. También dice la Ordenanza que deben construirse tambos en caminos que atraviesen territorios desiertos. La distancia de

³³ Gaceta departamental de Caldas, mayo de 1916.

los tambos no será mayor a diez kilómetros y serán levantados en zonas con agua y potreros de más de cuatro hectáreas, para procurar pasto para las mulas y los bueyes.

CUADRO DE LOS CAMINOS

CAMINOS DE LA COLONIA

Trocha de Hervé- comunicaba el extremo norte de la provincia de Popayán (Supía y Marmato) con Mariquita.

Camino del Quindío- enlazaba a Cartago con Ibagué

Camino real- Unía la región de Antioquia con Cartago, a través de Ansermaviejo y Ansermanuevo.

Camino al Arrastradero de San Juan- iba de Tachiguí a Sn Juan del Tatamá y al río San Juan

CAMINOS DE LA REPÚBLICA

Camino de Herveo- comunicaba a Salamina con Honda

Camino real- unía a Arma con Supía, con Anserma, Tachiguí y Cartago

Camino del sur- Conectaba a Sonsón con Salamina y Manizales

Camino de los Venados- partía de Santa Rosa y llegaba a Cartagoviejo.

Camino de Chili- salía de Santa Rosa, seguía por el Roble hasta la cumbre de la cordillera para bajar a Santa Elena y caer a Ibagué.

Camino del Quindío- partía de Cartago, por La Balsa, cruzaba la cordillera hasta Ibagué, un ramal pasaba por Condina y desembocaba en Cartagoviejo.

Camino de Ventanas- salía de Bolombolo, llegaba a las cabeceras del río Del Oro para continuar hacia Ansermaviejo o por Cedral, hacia el Chamí.

Camino del Tatamá- arrancaba del paso de la Cana, seguía por Supía, Riosucio, Quinchía, Ansermaviejo y terminaba en Cartago

Camino de Villegas- iba de Sonsón, cruzaba el río La Miel y empataba con los llanos de Victoria.

Caminos de Manizales a Mariquita- Eran tres: el de Aguacatal, el de Moravia y el del Ruiz.

A PRINCIPIOS DEL SIGLO VEINTE.

A lomo de buey se construyeron los cables aéreos que unieron a Manizales con Mariquita y con la población de Aranzazu y permitieron la exportación de gran parte del café caldense por la vía del río Magdalena. Los cables movilizaron carga y pasajeros y las mulas siguieron transportando los viajeros que preferían la seguridad de los cascos, a la aventura en medio de los vuelos y las nubes.

En 1911 Manizales estaba en todo su apogeo económico y político y eran numerosos los manizaleños que atendían negocios en la capital del país, ya de exportación de café o de importación de mercancías. Don José Jesús Robledo había montado un negocio de telas en Bogotá y viendo que su empresa iba viento en popa decidió trasladar su familia a la altiplanicie.

En una fría tarde capitalina con una memoria asombrosa para sus 96 años de edad, Doña Isabel Robledo de Isaza, recuerda la salida de Manizales en una brumosa madrugada, en medio de petacas, peones, mulas y el llanto de la abuela, que presentía que jamás volvería a ver a los nietos.

Siete años tenía Isabelita; de la ciudad natal recuerda un globo que se elevó con un señor Guerrero y vio desde las escalinatas de tierra de su tía Mercedes Jaramillo que quedaban en una loma en las afueras de Manizales y no olvida la escuela de Matildita donde hizo la primera comunión y le enseñaron las primeras letras. Así narra la matrona:

"El día de nuestro viaje a Bogotá me acuerdo muy bien de mi mamá acompañada de su hermano Mnuel Mejía, que le decíamos familiarmente Papapacho, el famoso Mister Coffee. El día de la partida salimos en una caravana con mis cinco hermanos, de los cuales yo era la mayor, y seguían Inés, Teresa, Manuel, Alfonso y Lucía quien apenas estaba de meses de nacida.

Mamá y Papachacho iban a caballo, mientras que nosotros viajábamos en unas sillas de madera a espaldas de corpulentos peones. Lucía como era la más chiquita iba en una petaquita como de canasto, acostada.

La primera noche dormimos en una posada, de la que sólo me acuerdo que tenía una mata de mora que en vano traté de alcanzar. La segunda noche dormimos en otra posada distinta y la tercera ya llegamos a Mariquita. Allí nos hablaron de los Chorros de Jaramillo que no dejaban pasar los vapores del Alto Magdalena y nos obligaron a quedarnos tres días. Mi único entretenimiento era recoger tapas de cerveza debajo del tanque de agua del ferrocarril.

¿Se imaginan este viaje para mi pobre mamá con cinco hijos pequeños?-

De Mariquita tomamos el tren a Beltrán, enfrente a Ambalema, y allí nos debimos embarcar en un buque, que creo se llamaba el Rafael Núñez, para remontar el Alto Magdalena hasta llegar a Girardot.

En Girardot nos hospedamos en el Hotel San Germán, que recuerdo como una casa grande, con una alcoba amplia, donde nos esperaban cuatro camas con su respectivo mosquitero de colores azul, rosado y amarillo. No sé por qué me acuerdo del color de los mosquiteros. Al día siguiente tomamos temprano el tren en Girardot para llegar a Faca, pasando por Tocaima, Apulo, Portillo, La Mesa, La Esperanza, La Capilla, Cachipay, Zipacón. En Faca había que cambiar de tren, por la diferencia del ancho de las trochas, para llegar al fin de nueve días de viaje a la Estación de la Sabana en Bogotá, donde nos esperaba Papá, quien nos llevó en coche hasta nuestra nueva casa, cerca de donde quedó después la Clínica de Marly..."³⁴

CONFLICTOS Y CAMINOS

³⁴ Entrevista con Doña Isabel Robledo de Isaza en Bogotá en el año 2004.

Así como los caminos llevaron el progreso, a veces llevaron, también, la desolación y la ruina.

En 1840 las tropas caucanas de Eusebio Borrero, agobiadas por la viruela, recorrieron el desolado camino de las Ansermas en su retroceso desde Itagüí hacia el Valle del Cauca y regó la muerte por donde pasó, esparciendo el dolor y la ruina en Tachigüí y en las otras comunidades indígenas de la región.

Durante la revolución melista las autoridades antioqueñas restringieron el paso por el camino entre Manizales y la Aldea de María, a cuyos habitantes les prohibieron la entrada a las oficinas públicas, por considerarlos espías³⁵.

Los paisas quisieron correr los límites de su estado hasta Rioclaro, en parte para apoderarse de tierras fértiles y, principalmente, para tener dentro de su territorio la vía que comunicara a Manizales con el Tolima. El empeño antioqueño fue inútil, pues el gobierno nacional reconoció al final la validez de los argumentos caucanos y en 1855 el corregidor de María quiso impedir a toda costa la construcción de la vía que había emprendido Ignacio Villegas por territorio de la Aldea.

En la violenta década de 1860 los manizaleños apedrearon a los aldeanos que atravesaban el río Chinchiná con destino a su ciudad, y en numerosas ocasiones pusieron talanqueras y cercas para evitar la circulación de la gente de María. Los aldeanos, a su vez, destruyeron los puentes que unían a Manizales con San Francisco y Santa Rosa

En 1861, en la guerra contra Mosquera, el Estado de Antioquia cerró todos los caminos e impidió la entrada o salida del Estado sin un permiso especial³⁶; lo mismo hicieron los Restauradores en 1863 y las autoridades de Villamaría en 1878 cuando cerraron el camino de El Tablazo para obligar a las tropas que venían de Antioquia a torcer su rumbo hacia Chinchiná, y librarse de la obligación de abastecer las fuerzas radicales en tránsito hacia el Cauca..

Durante las sangrientas guerras fratricidas, la región fue paso obligado de los ejércitos en pugna y sus montañas refugio de guerrillas de todos los matices. En cada alto y en cada recodo de los caminos, la historia y la leyenda recuerdan épocas aciagas llenas de sangre y estéril sacrificio.

En la cuesta de la Frisolera los salamineños frenaron en 1840 a la tropa de Vezga, que viéndose derrotado montó un caballo sin silla y trató inútilmente de eludir a sus perseguidores. En la trocha entre Riosucio y Quinchía en 1876 se libró el combate de Batero, donde al llegar la noche los conservadores pudieron huir por el camino de Las Brujas, librándose de una inminente matanza.

El Alto de las Coles, entre Salamina y Pácora fue escenario de enfrentamientos en distintos conflictos, al igual que el Alto del Reventón entre Supía y Marmato. En

³⁵ Archivo del Concejo de Manizales, año 1854, sin clasificar.

³⁶ Archivo del Concejo de Manizales, (1861), sin clasificar.

1885, en Quiebralomo, entre Riosucio y Supia,³⁷ Gorgonio Uribe, primo de Uribe Uribe paró su mula en medio del camino para infundir valor a su tropa amedrentada y se puso a fumar mientras las balas silbaban a su lado.

EL DIABLO, EL MISTER Y LAS MULAS

El filósofo Fernando González es, quizás, el último viajero famoso que recorre el camino de arriería entre el Arma y Manizales. El envigadeño remonta la cuesta del Arenillo que va de la orilla del río a " las putas Encimadas"³⁸, en la parte más alta de Aguadas. En ese "Viaje a pie" Gonzalez hace una semblanza del diablo, del bachiller, el mister, el arriero y el mendigo, que, según ese pensador antioqueño, compendian al pueblo colombiano.

"El diablo es el gamonal de los pueblos antioqueños.- dice González- Estos son caseríos edificadas en las cimas de las cordilleras o tendidos en la vertiente. Para llegar a ellos desde otro hay que bajar a un río, a la cortada que el agua ha hecho a los Andes juveniles y altos, caminar por la hondonada, atravesar un puente y subir casi gateando hasta la cima de otro repliegue".

El pensador de la Yurá³⁹ divaga por todo el camino. Al cruzar por Aranzazu, "que es el pueblo más pueblo" enlazado por nuestros caminos, piensa en las vidas comarcanas atormentadas por Lucifer, por los anatemas de los curas, y explotadas por la falsa dulzura del mendigo y la vecindad aterradora del cementerio.

Mientras salta por tremedales y el peyón quiere saltar de la mula, el filósofo recuerda al gringo que encontró en una posada de Alegrías y en las recuas con que se topó en el camino y sentencia:

"Mister es todo el que tiene los ojos azules, no sabe espolear a la mula, ni arreglarle la barbada del freno. Es un rey en la fonda; los arrieros lo tratan con cuidados femeninos y algo irónicos. ¿Preguntáis por los árboles, aves e insectos?- Sois entonces el Mister.- ¿Y el arriero?. Uno piensa que los que ruedan por los embarrados caminos tras los caprichos de las mulas y la parsimonia de los eunucos vacunos caben en la misma cofradía itinerante, pero no: El arriero del buey es apacible y el de la mula es renegado y violento. Se les ha contagiado el carácter de sus animales. Va el buey lento, pero siempre igual y seguro como un metafísico alemán; es la mula, híbrida maliciosa que se finge cansada y que aprovecha el primer descuido para desviarse a pacer o para echarse en el camino. De ahí los gritos y maldiciones que llenan el sendero colombiano. Afirma el arriero que la mula no camina si no se le dice puta y otros improperios sonoros que debían ser alabanzas, porque ellas han acompañado nuestro progreso lento."⁴⁰

CENTROS CAMINEROS EN 1910

MANIZALES:

Caminos departamentales:

³⁷ Cardona, (2006), p. 291.

³⁸ En Aguadas se utiliza esa frase para indicar la lejanía de la vereda Encimadas a la cabecera municipal

³⁹ La Yurá es una quebrada de Envigado, Antioquia. Se decía que era la causa de la mítica fertilidad de las mujeres envigadeñas.

⁴⁰ GONZALEZ, 1929, pag 147

- 1- El que parte de la cabecera, pasa por María y va a San Francisco por el camino llamado de Don Ramón Arana.
- 2- La vía que sale de la ciudad, sigue por La Linda, Cascarero, Irra y Riosucio y va por Arroyohondo, en límites con el Jardín en el departamento de Antioquia.
- 3- El que empieza en Manizales en el punto de Palogrande y pasando por los de las Minutas, La Aurora y Popayán va al río Perrillo, límite con el corregimiento de Brasil en el Tolima.

PEREIRA:

Caminos departamentales:

- 1- El que parte de Pereira y conduce al puente de Mauricio en el río La Vieja y su ramal de Cerritos a Puerto Chávez en el Cauca.
- 2- El que empieza en La Tribuna, pasa por Filandia y Montenegro y empalma con el que de Armenia conduce a La María en el río LA Vieja.
- 3- La vía que sale del Manzano y va a Circasia.

ARMENIA:

Caminos departamentales:

- 1- La vía que sale de Armenia hacia Calarcá pasando por el puente de La María en el río Quindío.
- 2- La que partiendo de la cabecera de Armenia va a La María y luego a Montenegro.
- 3- Sale de la ciudad, pasa por San Pedro y por el corregimiento de Barcelona va al río Barragán, límite con el Valle.

AGUADAS:

Caminos departamentales:

- 1- Empieza en el puente de San Pedro sobre el río Arma, límite con Antioquia, pasa por las poblaciones de aguadas, Pácora, Salamina Aranzazu, Neira, Manizales, San Francisco, Cabal, Pereira, Circasia y Armenia.
- 2- Va desde Aguadas hasta el puente sobre el río Arma en la vía hacia Santa Bárbara en Antioquia.
- 3- La que partiendo de la cabecera de Aguadas va al río Arma en la vía a Sonsón.

ANSERMA :

Caminos departamentales:

- 1- De la cabecera por Polvocas hasta La Virginia
- 2- La vía que va de Anserma hacia Belén por la margen izquierda del río Risaralda y a la población de Arrayanal. (Mistrató)
- 3- La que va a Quinchía y Riosucio por el lado del río Opiramá.
- 4-

LOS CONVITES CAMINEROS

Entre los primeros afanes de los fundadores de cualquier caserío estaban la construcción de una capilla y del camino que los comunicaría con el poblado vecino o con la vía principal, que ellos llamaban camino real, y que conducía generalmente a la capital de la provincia.

En un país pobre, deshabitado, sin mayores reglones de exportación, la economía era de simple subsistencia. Las parcelas producían casi lo suficiente para el autoabastecimiento familiar y los labriegos salían al caserío para conseguir lo que no se producía en la finca como la panela, la sal, quizás el chocolate y las burdas telas para sus trajes. La familia campesina asistía a misa y aprovechaba el domingo para vender la camada de cochinitos, las gallinas gordas y los pocos excedentes de maíz o frijol⁴¹.

En los pequeños cascos urbanos los mayoristas acumulaban frijol y maíz y en muladas los enviaban al Estado del Cauca. Esta región vivió en función del Cauca, pues de allí llegaba el cacao, las reses gordas, las mulas y hacia allí se enviaban los cerdos cebados y los granos.

Los sacerdotes entendieron desde el principio del poblamiento de la zona, que a la par de la tranquilidad de conciencia estaba la estabilidad de la precaria economía, y además de ser los líderes espirituales de las comunidades, muchos de ellos se convirtieron en gestores del desarrollo material que empezaba con el templo y los caminos.

Los más transitados se hicieron por concesión, pero los secundarios se abrieron durante el siglo diecinueve generalmente con convites o mingas con el cura al frente, o con los notables, que de cuando en cuando pensaban en cosas distintas a las continuas guerras y los pronunciamientos políticos.

El padre Daniel María López presidió los convites que abrieron el camino hacia Manzanares y hacia la Quiebra, este último de tan acertado trazado, que sólo necesitó la ampliación para convertirlo en carretera. El padre Felipe Gutiérrez, cura de Arboleda, y el padre Misael Toro, cura de San Félix, abrieron un camino entre las dos localidades que perduró mientras circulaban las recuas y se perdió en la maleza cuando Arboleda se unió por carretera con La Dorada y San Félix se comunicó con Salamina,.

A partir de 1920, las carreteras remplazaron esos caminos de herradura que fueron durante siglos las arterias de la patria. El camino de Herveo se llenó de maleza y sobre los canalones de Alegrías, se trazó la banca de la carretera al norte. La trocha que pasó por Chinchiná, cedió el espacio para la moderna vía que une a Pereira con Manizales.

Los caminos principales, o reales, dieron paso a las vías asfaltadas y sobre gran parte de los secundarios se trazaron las carreteras, veredales, por donde circulan solamente camperos, debido a las pendientes, los baches y el afirmado; por ellas aún retumban los cascos de una que otra recua, que conecta fincas apartadas y en sus repechos todavía resoplan las mulas y los caballejos con la remesa de los

⁴¹ Hermano Forneció, (1961), p.413.

campesinos más pobres o de esos viejos labriegos que se resisten a emparejarse con el atropellado transcurrir del progreso.

Las trochas coloniales llevaron a los colonos a los baldíos y los caminos republicanos sirvieron como eje de poblamiento en el Quindío y en las aldeas que surgieron en las Concesiones de Aranzazu, Ramos y Burila.

Las comunidades siguieron el horizonte de los caminos y otros caminos unieron los poblados que surgieron en los abiertos de la selva, para formar una telaraña vial que transformó esas soledades, dominadas por los tigres y las culebras, en emporios de riqueza.

BIBLIOGRAFÍA

BOUSSINGAULT J. B. – *“Memorias”*- Banco de la República. Bogotá. 1985

CADENA Corrales Olga- *“Compendio de Historia del Quindío”* Editorial Universitaria de Colombia. Armenia. 2003.

CARDONA Tobón Alfredo- *“Los caudillos del desastre”* Universidad Autónoma de Manizales. Manizales. 2006-

FRIEDE Juan- *“Los quimbayas bajo la dominación española”* Carlos Valencia editores. Bogotá. 1978

GACETA DEPARTAMENTAL DE CALDAS- Número 711 y 712- Manizales.

GÓMEZ Luis Enrique- *“El general Manuel Casabianca y su tiempo”* Cámara de Representantes. Bogotá. 1998.

GIRALDO G. Alicia- *“El río Negro- Nare”* CORNARE. Medellín. 1996.

GRISALES O. Jaime- *“Compendio de Historia del Quindío”*. 2003.

GONZALEZ Fernando- *“Viaje a pie”*. Editorial Bedout. Medellín. 1929

GUTIERREZ Díaz Emilio- *Trascrición del informe original de Nicolás Buenaventura*. Pereira

HENAO B. Luis Ernesto. *“Tierra Matria”*- Editorial Zapata- Manizales. 2005-

HERMANO FLORENCIA RAFAEL- *“Pensilvania. Avanzada colonizadora”*- Librería Stella-Bogotá. 1961-

HOLTON Isaac- *"La Nueva Granada: Veinte meses en los Andes"* Banco de la República- Bogotá. 1981.

PEÑA Heliodoro- *"Geografía e historia del Quindío"*- Instituto de Cultura de Pereira- 2003-

POMBO Manuel- *"De Medellín a Bogotá"*- Biblioteca V centenario Colcultura- Bogotá. 1992

MELO Jorge Orlando- *"Historia de Antioquia"*- Suramericana de Seguros- Medellín. 1988

URIBE U. Julián- *"Memorias"*- Banco de la República- Bogotá. 1994

VALENCIA Llano Albeiro- *"La Aldea Encaramada"*- Bancafé- Manizales. 1999

VÉLEZ Ocampo Antonio- *"Cartago, Pereira, Manizales- Cruce de caminos históricos"*- Editorial Papiro- Pereira. 2005

CAPITULO VI

EL CAFÉ ABRE CAMINOS

Jaime Lopera

En este capítulo se resumen y articulan las diversas etapas de la colonización antioqueña con las relaciones de producción derivadas del café en la zona denominada hoy como el Eje cafetero. En él se repasa la influencia de las normas sobre adjudicaciones agrícolas por parte de los gobernantes de la Colonia, los inicios demográficos de la inmigración hacia el sur antioqueño, y los primeros pasos que se dieron en torno a la preponderancia que habría de adquirir el cultivo del café en la formación del comercio exterior del país y en la construcción sociocultural de las diversas comunidades que finalmente conformaron la llamada zona cafetera. Al final hacemos unas breves reflexiones sobre el futuro de la industria cafetera.

LOS OIDORES PROGRESISTAS

Las montañas andinas (salvo escasas excepciones) no eran muy atractivas para los conquistadores españoles, quienes preferían las costas y los altiplanos. Las tierras planas se hicieron necesarias luego para la producción de alimentos con destino a las agendas de la colonización española. Pero, hacia mediados del siglo XVII, cuando comenzó a agotarse la fuerza de trabajo indígena de los encomenderos, se impuso la necesidad de traer esclavos africanos para las labores mineras, principalmente; después de un tiempo, esta fórmula también concluyó por los altos costos de mantenimiento de esta población sumisa y por el creciente agotamiento de las minas¹. Fue entonces cuando la Corona española envió a dos de sus ejecutivos más prominentes: los oidores Silvestre y Mon y Velarde, quienes se ocuparon de encontrar una manera de hacer productivas las tierras que los conquistadores y encomenderos habían tomado.

Hacia 1783, el Oidor Francisco Silvestre, quien gobernó a Antioquia por esa época, formuló los primeros planteamientos en favor de los caminos y de una agricultura productiva en pos del futuro desarrollo de la provincia antioqueña que le habían encomendado para administrar. Silvestre abrió la vía para que su sucesor, el oidor

¹ López Toro, (1968).

José Antonio Mon y Velarde, consolidara una gestión importante en dicho territorio.² El énfasis precedente en el mandato de Silvestre fue la agricultura (en especial el tabaco de exportación), y los caminos, pero señalando que las primeras tareas de su gobierno consistían en el mejoramiento de los sistemas administrativos del gobierno, la administración de justicia y la defensa militar. Alcanzados estos propósitos de ordenar y administrar antes que ejecutar, ya podía iniciarse una campaña agrícola que favoreciera *al cosechero, sus peones o esclavos, y al gobierno*³.

La solución propuesta por Silvestre, que con mucho éxito prosiguió Mon y Velarde, fue ampliar la frontera agrícola de Antioquia sin parar mientes en las barreras legales (las asignaciones realengas) que mantenían las tierras acaparadas por los concesionarios ausentistas. Se abrió así la perspectiva de organizar poblados para llevar hacia ellos la población dispersa a efectos de estimular la agricultura, el comercio, el empleo y las transacciones monetarias. De esta novedosa estrategia surge el posterior proceso de colonización de nuevas tierras en el sur de Antioquia y la instauración de una nueva economía familiar, de colonos libres y pequeños propietarios muy diferentes a la que se percibía en las colonias españolas.

Si en algún momento se pensó que las políticas agrarias de Silvestre y Mon y Velarde sólo se proponían desagregar las concesiones realengas en favor de una agricultura más productiva, la dinámica social contribuyó con otro camino: con el éxodo autónomo y espontáneo de los campesinos, sin explícito apoyo oficial, para irrumpir en esas tierras improductivas de la Corona y pelear por su posesión material frente a los títulos reales que se exhibían. La intención inicial de los oidores consiguió su propia inercia pero, comenzando el siglo XIX, las colonias familiares se fortalecieron con los asentamientos en tierras ajenas, como lo veremos más adelante.

Los asentamientos hacia el sur de Antioquia se materializaron, para señalar una etapa cronológicamente visible, con las primeras avanzadas hacia el recién creado Cantón de Sonsón, en 1827, donde muchos colonos se habían ubicado, en forma dispersa, en los alrededores de esta demarcación. Allí estaba latente una población de labriegos y de buscadores de tierras que marcharían más hacia el sur de Antioquia, hacia el Estado del Cauca, y en calidad de expedicionarios, como lo hemos visto en capítulos anteriores.

² Silvestre, Francisco, Vol 34, 1988. Edición al cuidado de Roberto Luis Jaramillo. El comentarista de este texto, David J. Robinson, dice que Silvestre era el "mas sabio que tuvo la provincia de Antioquia durante la época española".

³ Otto Morales Benítez. (1955), p.60

La dinámica de aquellos asentamientos se hacía visible con la fundación de poblados. El asentamiento (llegar, talar, instalarse, sembrar, buscar el agua) cumple un papel: las fundaciones (demarcar, crear las instituciones, hacer justicia) Preparada la fundación, se suceden algunos incidentes con la disputa territorial y urbana; pero tanto la una como la otra se hacen en torno al trabajo: es necesario talar el monte para tener la madera; construir los albergues; mientras los cultivos brotan, la caza es una solución alimenticia a la mano; conseguir el agua y buscar la sal se hacen tareas imprescindibles. Las mujeres se dedican a los oficios de cuidar los niños, cocinar y lavar; y los mayores y los adolescentes a luchar con los quehaceres comunes de la plaza y de la iglesia. Este era el diario itinerario vital de quienes se comprometían en esta brega para tener un puesto bajo el sol y sobrevivir a las desigualdades.

Los nuevos colonos (inducidos por las políticas agraristas de los Oidores) pensaron en unos emplazamientos o aldeas basadas en el trabajo del padre y de los hijos, como la mano de obra básica y propia para generar valor agregado como abrir caminos, desgajar la selva y hacer productivos los baldíos de la Nación que encontraban en su paso de trashumancia hacia el sur. Era ya la creación de una empresa individualista y colonizadora dentro del proceso económico de apertura de tierras, pero también la instauración de valores nuevos basados en la autonomía y los deseos de valerse por sí mismos.

TIPOS DE ASENTAMIENTOS

En el momento de aparecer el café como una economía dominante, y en forma simultánea, se multiplican las diferentes formas de asentamientos a través de una colonización espontánea y otra dirigida o promovida por el Estado de los cuales se han ocupado muchos autores. El espacio de las concesiones realengas, los terrenos baldíos, las tierras de los resguardos indígenas y las propiedades obtenidas por los bonos territoriales, son diversos tipos de asentamientos a los cuales llegaron los colonos, ávidos de tierra y de espacios de subsistencia.

TIPOS DE ASENTAMIENTOS*

Concesiones realengas
Propiedades obtenidas con bonos territoriales
Terrenos baldíos y concesiones
Tierras de los resguardos indígenas
Colonización espontánea / De carácter privado
Colonización promovida /De carácter público

Los asentamientos en el sur de Antioquia (antecedentes singulares de la colonización espontánea o dirigida, que posee unas características más formales con las resoluciones de adjudicación y las rudimentarias escrituras de los lotes y fincas), no se ocuparon de inmediato del café⁴. Contaba primero la subsistencia y el pancoger. Aunque ya se tenían noticias de aquella planta, cultivada en Santander de las Palmas desde 1808, el establecimiento de cafetales en Antioquia no era viable económicamente debido a la falta de vías de comunicación y al desconocimiento de los mercados extranjeros⁵.

Se conocen registros de exportaciones de Ocaña en el año de 1835 hechas por el golfo de Maracaibo, que al parecer tenían como ejemplo las exportaciones cafeteras desde Venezuela (diez veces más que las de Colombia en el siglo XIX), lo que induce a creer que los cultivadores de Santander imitaban a los venezolanos. No sobra añadir que, mas adelante, en 1878, con esos propósitos se empezó a construir un ramal de ferrocarril de 55 kilómetros de Cúcuta al río Zulia que fue inaugurado en 1888⁶.

LAS ADJUDICACIONES DE TIERRAS

Como lo hemos venido señalando, casi durante cincuenta años los gobiernos de esta época se ocuparon de promover las adjudicaciones de tierras que favorecieron los cultivos agrícolas, y en especial el café. Por ejemplo, gracias al Presidente Julián Trujillo, como veremos adelante, en 1879 ya se percibía al café como un cultivo atrayente y con porvenir. El hecho de que este gobernante ordenara importar semillas de café africano, de Liberia, les ofreció un camino a los colonos quienes vieron que dicho cultivo tenía la protección del Estado. Con la difusión de estas primicias, y un folleto explicativo sobre la forma de sembrarlo, se propagaron las bondades del cultivo en las noticias que llegaban hasta la corriente migratoria que había salido de Sonsón.

LA LEYENDA DE KALDI EN LA HISTORIA DEL CAFÉ*

⁴ Vallecilla Gordillo, Javier. *Café y Crecimiento Económico Regional: el Antiguo Caldas*. Colección Ernesto Gutiérrez Arango. Universidad de Caldas, 2001, pág. 50 y ss.

⁵ El origen del café en Colombia, nunca será superfluo recordarlo, se remonta a la presencia de unos misioneros españoles, probablemente jesuitas, que plantaron café de Martinica en el Orinoco hacia 1730-32. Luego se le atribuyó al sacerdote José Gumilla, miembro de la misión Santa Teresa de Tabage, quien lo habría llevado al seminario de Popayán en 1736. No obstante, la referencia mas conocida se encuentra en 1808, en Salazar de las Palmas, donde habían llegado algunas matas de café procedentes de Maracaibo y las Antillas. El famoso padre Francisco Romero conoció la importancia del grano y de la bebida, y lo impulsó en su congregación con sus penitencias a los feligreses, para que sembraran café a cambio de sus pecados, en sus casi 20 años como párroco de esa ciudad. Cfr.: Felipe Ferré, *La Aventura del Café*. Federación de Cafeteros de Colombia, París, 1988.

⁶ Vallecilla, op. cit., p.123.

El capitán francés Gabriel Mathieu de Clieu se embarcó en 1723 con destino a las Antillas, Guadalupe y Santo Domingo, llevando consigo una planta de café que ya era conocida en Europa como proveniente de Arabia. En consecuencia, desde las islas del Caribe el café llegó a Suramérica.

La historia del café, según Felipe Ferré, quien escribió el más completo estudio sobre este producto, se originó en la Alta Etiopía, “*quizás en la región de Kaffa, de donde podría provenir su nombre*”. Antes que llegara a Yemen, ya los abisinios conocían la bebida como una cocción de bayas y hojas de cafeto.

En 1685, P. S. Defour se interesa por el origen de la palabra café y revela que proviene de Arabia con el nombre de *cahueh*, palabra que significa “*fuerte y vigor*”. Hacia 1716, Jean de la Roque confirma que la etimología de la voz café “*viene de cahueh, que a su vez procede de cahouah, vocablo que viene del árabe*”.

Desde aquel entonces circula por todo el mundo la famosa leyenda del pastor de cabras Kaldi quien cierto día encontró a sus animales en un extraño estado de excitación después de “*rumiar los frutos rojos de un arbusto desconocido*”. Un fraile del monasterio cercano de Chehodet, al darse cuenta de este asunto, recogió una muestra de las mismas bayas y preparó para sus frailes una infusión que fue adoptada del todo en ese claustro y sus alrededores.

Esta misma historia la encontró Antoine de Galland en *Las Mil y Una Noches* donde se habla de un pastor que había descubierto las sorprendentes propiedades de una mata que luego fue llamada café. El profeta Mahoma también se revitalizó cuando el Arcángel Gabriel le trajo “*una poción enviada por Alá*”: la *gwava*, o café, tan negro como la misma Kaaba de la Meca.

Si bien el Islam adoptó el café, fue bajo el reinado de Soliman II, en 1554, cuando llegó a Europa por Constantinopla. De allí pasó a Venecia, en 1570, pero sólo lo utilizaban los boticarios. El famoso café Florián de Venecia abrió sus puertas en 1720 y desde ahí nació la costumbre de beber café en locales donde se reunían políticos y literatos.

A Londres llegó el café en 1652 como un producto que ayudaba a combatir los efectos del alcohol. En 1669 le tocó a Marsella entrarlo a la Francia de Luis XIV, gracias al embajador otomano Soliman Aga. Años después, en 1690, los holandeses le robaron unas matas de café a los árabes de Moka y lo cultivaron en sus territorios de la isla de Java. A principios del siglo XVIII, de Holanda se enviaron matas de café a Surinam; en 1748 llega a Cuba; y desde las Antillas, Guadalupe o Martinica, posesiones europeas, se extendió el café hasta llegar por allí a Venezuela, Brasil y Colombia.

*Felipe Ferré. *La Aventura del Café*.

Es indudable que la minería aurífero-argentífera del noroccidente de Caldas (Supía-Marmato-Riosucio) organizó una de las principales actividades económicas del sur antioqueño, pero contribuyó al desarrollo agropecuario y de una economía del mercado, aún con las limitaciones de una economía “colonial” o “preindustrial”. El comercio y los transportes en esa zona, con epicentro en Manizales, fueron las actividades que luego suscitaron el desarrollo de dicha subregión, mientras que la extracción de caucho, quina y luego la ganadería y cultivos de caña de azúcar fueron posteriormente el eje de la subregión centro-sur “incluido el Quindío” con epicentro en Pereira. Debe recordarse que toda la región de la frontera sur de Antioquia (el Antiguo

Caldas, el norte del Tolima, y el Valle), era entonces un espacio vacío desde el punto de vista económico, sin poblar o con poblaciones muy pequeñas, con algunas “localidades mineras de origen colonial” y en su mayor parte de territorios cubiertos de vegetación selvática”⁷.

Es en esta etapa de la colonización incipiente cuando se pueden distinguir los diferentes tipos de asentamientos u ocupación, según la condición jurídica de las tierras colonizadas. El primero corresponde a las concesiones realengas, el segundo a las propiedades obtenidas con los bonos territoriales “emitidos desde las primeras décadas republicanas” y el tercero a los terrenos baldíos. Un cuarto tipo de ocupación podría ser el de las tierras pertenecientes a los resguardos indígenas, “que fueron objeto de compra más o menos fraudulenta, o abierto despojo, como consecuencia de la legislación en la época republicana”⁸.

No obstante, aparece entonces otro tipo de ocupación. La modalidad que podría denominarse de “monopolizadores de baldíos”, llevada a cabo por las empresas González, Salazar y Cía., y Burila hacia la mitad del siglo XIX, daba señales de un empresariado “improductivo” que no anunciaba ningún proceso de colonización sino de valorización de la tierra para especular con ella. La concentración de la propiedad y el mercadeo en la compra de lotes, en 1855, denota que la especulación de la tierra antecedió, de una manera notoria, al nacimiento de la caficultura como cultivo principal. La acumulación de capital generada por este negocio especulativo, se centró luego en la formación de enormes haciendas ganaderas en los ricos y cálidos potreros del Valle del Cauca.⁹.

Desde entonces los cafés de Cundinamarca se vendían bien en el exterior, con un excelente margen de ganancia para los cultivadores, de casi 13 centavos por libra. Es oportuno anotar que, entre los años 1886 y 1899, la tasa mensual de cambio promedio de las exportaciones cafeteras era satisfactoria. Como los cálculos de la época sobre producción por cafeto se situaban entre 1 y 4 libras de café seco por año, según la edad, la condición de los arbustos y la fertilidad del suelo, la recuperación del costo de los cafetales productivos se hacía en un plazo de uno a tres años y, por lo tanto, era de esperarse que estos cafetos produjesen bien durante 20 años más¹⁰. Estas cifras alentaron la incipiente migración cundinamarquesa hacia el Eje cafetero que enseguida se reflejó en mano de obra adicional e inversiones en aquella región.

⁷ Vallecilla, op. cit., pág. 51

⁸ Vallecilla, op. cit., pág. 52.x

⁹ Valencia Llano, “El Empresario en el antiguo departamento de Caldas (1850-1930)”, en *Empresas y Empresarios en la Historia de Colombia. Siglos XIX-XX*,(2003). Tomo I, Páginas 84, 109 y ss. Véanse también aquí los aportes de Torres Villanueva, Tomo I, páginas 14 y ss.

¹⁰ Bergquist, Charles. (1999), p. 67.

LA EMPRESA ORGANIZADA DEL CAFÉ

Los partidos políticos percibieron que debían ocuparse de la nueva situación económica. Es un hecho que el crecimiento de la industria cafetera después de 1886 fortaleció al partido liberal cuando sus concepciones de la economía coincidieron con dicho auge. Ante la imposibilidad de retomar el poder en las urnas, una fracción liberal encabezada por Rafael Uribe Uribe intentó hacerlo con las armas con la ayuda financiera de un rico cafetero de Cundinamarca, Eustasio de la Torre Narváez. Los ejércitos del Presidente Caro, conducidos por Rafael Reyes, derrotaron esta intentona liberal en 1895¹¹.

El incremento del cultivo del café a fines del siglo XIX fortaleció la Regeneración conservadora porque sus líderes reclamaron su propio crédito político en el resurgimiento económico (precisamente debido al café), y además disfrutaron de los altos ingresos aduaneros que les permitieron una burocracia numerosa y un ejército de diez mil hombres. Después de 1896 los precios del café comenzaron a caer y se resquebrajó la políticas de la Regeneración.¹²

Si bien está suficientemente documentado el hecho de que fue en la zona oriental del país donde se presentó primero la expansión del café (Tolima, Cundinamarca y Santander), las guerras civiles de la segunda mitad del siglo XIX cortaron ese arranque; este estancamiento liberó un contingente apreciable de mano de obra, que estaba involucrada en actividades cafeteras en el Oriente, la cual se desplazó hacia el Occidente. Como consecuencia de la crisis que se produjo en el sector exportador hacia la década de 1870, cuando se vinieron abajo las exportaciones de tabaco, quina y añil, el café tomó definitiva importancia en otros lados con la ayuda de esa mano de obra recién brindada por los desplazamientos de las contiendas militares.

Con respecto a los efectos de este escenario en la caficultura de Occidente, el economista A. Machado, dice: “esta circunstancia, puso a disposición del café una oferta casi ilimitada de mano de obra que se tradujo en salarios reales bajos lo que, conjuntamente con una oferta abundante de tierra apta para el cultivo y una tasa de utilidades alta que permitía el autofinanciamiento de la inversión, estableció las condiciones ideales para que se diera una corriente de capitales hacia esa actividad”¹³. Esta oferta laboral produjo el desplazamiento de gente hacia Antioquia y la zona del eje cafetero. Las cifras son elocuentes: hacia 1913, la zona cafetera de Antioquia y

¹¹ Bergquist, op. cit., p. 89.

¹² Bergquist, op. cit., p. 71.

¹³ Citado de Absalón Machado C.(1977), p. 35.

Caldas ya revelaba un 35 por ciento de la producción nacional, en tanto que los Santanderes sólo aportaban el 30 por ciento, y Cundinamarca y Boyacá lo hacían con el 18 por ciento¹⁴.

SE EXPANDE EL COMERCIO EXTERIOR

En el exterior del país ocurrían otros cambios. Con la revolución industrial y el rápido crecimiento económico de los países del norte de Europa y Estados Unidos, el café se convirtió en una bebida de consumo de un grupo más amplio de la población. Aún más: en la década del sesenta del siglo XIX los países con mayor consumo per cápita eran Suiza, Bélgica, EE UU y Alemania; al final del siglo eran los Países Bajos con 7,5 kilogramos; por el tamaño de su población Estados Unidos, Alemania y Francia tenían un considerable peso en el consumo mundial total.¹⁵ Entre 1872 y 1909 algunos países, como los Estados Unidos, no tenían gravámenes aduaneros para el café y se puede señalar que, hasta la mitad del siglo XIX, allí se consumía el 30% del total cuando ya Brasil se había consolidado como el primer productor con el 50% mundial entre 1855/1859.

Tales consumos coincidieron con las primeras plantaciones de café con fines comerciales en el distrito de Manizales hacia 1860. En los diez años siguientes algunas fuentes mencionan la fundación de cafetales en Pereira, Aranzazu, Neira y Palestina, con plantaciones no mayores de diez hectáreas. Caldas solamente tuvo una baja participación cafetera entre los años 1861-1900; pero ese período se señala como la primera época de expansión del café.¹⁶ Por su parte, la concentración de la tierra tomaba cuerpo. Los excedentes monetarios de los ricos mineros antioqueños, y los remanentes que no se emplearon en préstamos a la Nación incipiente (como el empréstito que se hiciera a la campaña del general Santander), ni en ociosos viajes al extranjero, ni en los depósitos en el foco financiero de los ingleses en Jamaica¹⁷, se fueron acumulando en grandes extensiones de tierra, algunas de las cuales se habían recibido en concesión de la Corona española. Estas tierras carecían de la explotación necesaria para aumentar los niveles de consumo que la riqueza floreciente estaba demandando, y más bien eran un patrimonio nobiliario y de status. El paso siguiente sería el aprovechamiento de esa tierra para transformarla en una actividad productiva al través de la caficultura¹⁸.

¹⁴ William F. McGreevey, (1982), p. 201

¹⁵ Vallecilla, op. cit., p. 113 y 114.

¹⁶ Vallecilla, op. cit., p. 131.

¹⁷ Vallecilla, op. cit., p. 49.

¹⁸ En realidad, al parecer el mercadeo internacional del café colombiano se inicia en 1835; pero solamente hasta 1909, un caficultor antioqueño llamado Alejandro Ángel Londoño hizo conocer nuestro café en el mercado de los Estados Unidos con el nombre de "Bogota Coffee".

EL CAFÉ LLEGA EL EJE CAFETERO

¿Cuándo comenzó a insinuarse en realidad el cultivo del café en el Eje cafetero? De acuerdo con una valiosa investigación del profesor Valencia Llano¹⁹, el cultivo del café floreció cuando la colonización ya estaba en firme. Como señalamos antes, la migración desde Antioquia había desplazado contingentes de mano de obra que las haciendas ganaderas no habían absorbido. Y aunque no se tienen noticias fidedignas sobre la primera persona que se ocupó de sembrar el café en esta parte del Eje cafetero, los datos disponibles llegan hasta Eduardo Walker Robledo (vecino de Sonsón y amigo del inglés Tyrell Moore, responsable de haber llevado el café a Cundinamarca), quien organizó en el año de 1864 un pequeño cafetal de mil arbolitos en su finca de "La Cabaña"²⁰.

¿Cómo habían llegado a manos de Walker las semillas del café en ese año? Es obvia la suposición de que hubiesen llegado de Santander o de Cundinamarca. Pero es cierto que los fundadores de Manizales Marcelino Palacio y Manuel María Grisales siguieron el ejemplo de Walter y en 1870, el primero de los nombrados sembró 400 árboles en su finca, y el segundo estableció un pequeño cafetal en su finca de "La Playa". No obstante lo anterior, el "año cero" de la caficultura en el Eje cafetero lo sitúa Vallecilla en 1861. Antes de esa fecha, añade, la producción de café en el Antiguo Caldas "era despreciable"²¹.

Por ese tiempo (1875) llegaron a Manizales dos forasteros: primero un bogotano, J. Ernesto Mogollón, quien organizó una tienda o establecimiento para vender café. Después apareció, en 1878, Antonio Pinzón, un santandereano que venía de Medellín, quien organizó en su finca "El Águila" un cafetal de 10.000 arbustos, considerado muy grande para aquella época. Todavía no había trazas de una extensa cultura cafetera y el consumo de café molido estaba reducido a un grupo no muy extenso de familias que conocían la forma de preparar la infusión.

En el Estado de Cundinamarca, como se dijo, el cultivo del café ya tenía una importancia grande y se diseminaban sus cultivos por las zonas cálidas de esta provincia. Nuevamente gracias a la importancia de las informaciones que le atribuían magníficas propiedades al café, entre 1878 y 1880 dos periódicos de Manizales, "La Serenata" (1878), y "Los Ecos del Ruiz" (1880), iniciaron una campaña para

¹⁹ Valencia Llano, op. cit., p. 109 y ss.

²⁰ Rivas Medardo.(1983).

²¹ Vallecilla G. op. cit., p.139.

comprometer a los campesinos y hacendados en comenzar con esta clase de cultivos, entreverados con otros cultivos de subsistencia²².

EL CAFETAL DE “LA CABAÑA”

Eduardo Walker Robledo, en una finca suya ubicada en la vereda manizaleña de La Cabaña, estableció el primer cafetal del Eje cafetero.

En su tercera cosecha, sufrió los rigores de la guerra: las fuerzas caucanas del general Julián Trujillo, que avanzaban hacia Manizales, se enfrentaron a los antioqueños en los propios cafetales de Walker.

El combate fue cruento y los cafetales arrasados. Se luchó desde las seis de la mañana hasta el mediodía.

Finalmente, el 22 de enero de 1877, el empuje de los sureños y negros caucanos les dio la victoria sobre los soldados del Estado de Antioquia a un costo enorme: se cuenta que la sangre de más de cuarenta soldados enrojecieron los granos de la traviesa de don Eduardo.

[Cfr: Cardona Tobón, Alfredo. Indios, Curas y Mestizos. Hoyos Editores, Manizales, 2004

Nadie discute a esta hora, como fue explicado por muchos economistas, que el desarrollo de la industria nacional se debe en mucho a la acumulación de capital que alcanzaron con la industria del café los hacendados y cultivadores que —en varias regiones colombianas y ayudados por la legislación estatal— hicieron de la pequeña producción familiar el sistema de producción agrícola más importante del país. En el siguiente cuadro se muestran los cambios que ocurrieron en la producción en ese periodo de cerca de cuarenta años que configuró la economía de estas regiones de una manera definitiva.

PRODUCCIÓN CAFETERA 1874-1913: CAMBIOS REGIONALES

Región	1874	1913
Bolívar, Atlántico	0,2%	2,45
Antioquia, Caldas	2,2%	35,4%
Cauca, Nariño, Valle	1,7%	7,8%
Honda, Tolima	0,9%	5,5%
Cundinamarca, Boyacá	7,5%	18,7%
Santander	87,6%	30,2%
Resto del país	---	---

²² En realidad, los hacendados preferían dedicarse a la ganadería o a la caña de azúcar antes que al café. Muchos años después, hubo un momento en que este producto todavía tenía tan mala imagen que el hombre más próspero de Antioquia, José María “Pepe” Sierra, decía que el café era un “negocio de pobres”, una actitud que había hecho carrera en el sur de Antioquia hasta Manizales. Esa creencia cambió muy pronto, cuando la demanda de café en los mercados internacionales empezó a volverse un estupendo negocio y los ricos cambiaron de idea.

Total

100%

100

Fuente: William P. McGreevey. *Historia Económica de Colombia 1845-1930*. Tercer Mundo, Bogotá, 1982, pag. 201.

Estas cifras, comparadas con el aumento paulatino de la población caldense y quindiana, fruto de otras migraciones de los orientales, confirman la creciente importancia de una economía nueva en esas nuevas zonas productoras. En las cifras de Diego Monsalve, que aún suelen discutirse por la calidad de sus fuentes, puede observarse que Caldas, frente a Antioquia, inicialmente ocupaba el segundo lugar en cuanto al total de superficie de cafetos de *anterior* y de *nueva* producción en el período que señalamos de 1923, —según la singular denominación de Diego Monsalve al identificar los cultivos de nuevos y antiguos. Sin embargo, en cuanto al número de hectáreas cultivadas, Caldas ocupaba un primer lugar en dicho año en sus 41 municipios productores (Caldas: 11.336 Has; Antioquia: 8.923 Has.)²³.

Una rudimentaria pero importante tecnología de producción hace su presencia: por aquella época se registra que Caldas es la sección territorial que tiene un mayor número de despulpadoras para el beneficio (9.098 máquinas), casi una por cada plantación de café; y contaba además con 65 trilladoras mientras en Cundinamarca se censaban 163 y en Santander del Sur 74 trilladoras. En términos de precios, el propio Diego Monsalve²⁴ calculaba que los 351 millones de cafetos existentes en Colombia en 1923 costaban a 0,50 centavos-oro cada uno, lo que equivalía a un precio comercial de 175 millones de pesos oro en aquel entonces. Esta misma operación, reducida para Caldas, implicaba que sus cafetos valían en el mencionado año la suma de unos 33 millones de pesos oro.

La producción minera en la zona del eje cafetero (noroeste caldense, es decir Riosucio, Supía y Marmato) generaba una demanda de alimentos, bebidas, tabacos y otros insumos intermedios para la explotación minera y los servicios como transporte y comercio. La demanda de alimentos (maíz, cacao, plátano, panela, yuca y carne de cerdo) se proveía en las pequeñas propiedades de los campesinos-colonos. La caña de azúcar daba panela, pero también bebidas alcohólicas como el aguardiente que se elaboraba en pequeña escala, lo mismo que el tabaco traído de Palmira, el mayor productor hacia 1875, dado que la oferta de esta mata por aquí era insuficiente.

²³ Monsalve, Diego (1927). p. 321

²⁴ En 1923 existían en el país 45.507 explotaciones de café; ya en 1932 la cifra ascendió a 149.348 explotaciones, vale decir, un aumento del 228 por ciento en solo diez años. Por su parte las pequeñas explotaciones con menos de 5.000 cafetos, es decir, menores de tres hectáreas, se incrementaron en un 242 por ciento al pasar de 37.809 a 129.556 en el mismo período. Citado por A. Machado, op. cit., Cuadro p. 90.

Mientras el café se incrementaba notablemente en el Eje cafetero, allí también existía una demanda agregada de tales artículos y bebidas.

EL CASO DEL CAFÉ AFRICANO

Existe un significativo antecedente de que el café ya se apreciaba en las altas esferas del gobierno como una siembra que el país debía cultivar. El 11 de junio de 1879, el presidente de la Unión, Julián Trujillo, en compañía de su ministro de Hacienda de entonces, Carlos Rico, había firmado la ley 29 de ese mismo año por medio de la cual se ordenaba la importación de 27.000 matas de café procedentes de Liberia (África). La idea del Presidente Trujillo era distribuir esas matas de café africano por igual entre los nueve Estados de la Unión, a razón de 3 mil matas por cada Estado. A su turno, cada uno de los Gobernadores debería proceder a repartir esas matas de una manera “provechosa” a objeto de asegurar el mayor cultivo de esa “preciosa planta” de café africano, como dice la disposición citada.

Simultáneamente con este mandato, el mismo gobierno hizo imprimir y distribuir entre los Estados de la Unión el *“Manual Teórico y Práctico sobre el Beneficio de Café”*, editado en 1860, y escrito por F.J. Madriz, que debía servir entonces como orientación a los agricultores interesados en aquella mata²⁵. No existe todavía alguna constancia de los efectos finales de esta ley de 1879, es decir, si la importación realmente se hizo, pero la intención gubernamental a favor del café era evidente para aquella época.

Aunque existen pocas evidencias de que esta ley se hubiese cumplido a satisfacción, ya se veía que los gobiernos de entonces estaban poniendo sus ojos en la caficultura gracias a que los precios del café empezaban a servir de estímulo para su cultivo en muchas regiones del país, y en especial en las zonas de Antioquia y Manizales. La elevación en los precios del café colombiano en Nueva York cambió la mentalidad de los hacendados antioqueños (algunos cañeros, otros arrieristas) quienes desviaron sus ahorros hacia la producción cafetera, corriendo el riesgo de esperar un par de años para ver sus primeras cosechas dado el carácter de cultivo de mediano rendimiento de este grano.

Hacia la última década del siglo XIX, la colonización de la zona caldense del norte y los poblamientos quindianos, (colonización entendida como el asentamiento de familias, la apertura de tierras, y el intercambio de trabajo y mercancías) prácticamente había llegado a su fin: había menos tierras para repartir y los colonos que llegaban de

²⁵ Sendos ejemplares de este folleto existen en la Biblioteca Luis Ángel Arango y en la Biblioteca Nacional en Bogotá. La ley 29 de 1879 fue consultada en esta última entidad.

diferentes rincones de la República, se debían emplear ya como mayordomos y peones en fincas y haciendas. El café copaba el interés de los pequeños y grandes agricultores.

Para montar nuevas fincas cafeteras, algunos cultivadores negociaron con el gobierno la posibilidad de tener tierras para tales usos. Por ejemplo, en octubre de 1909 el Concejo Municipal de Calarcá consulta al Gobierno Nacional si puede otorgar a los hermanos Luis Felipe y Cristóbal Jaramillo una extensión de 5.032 hectáreas de baldíos en pago de una deuda del municipio con ellos. Era una forma de traspasar baldíos de la Nación a los hacendados influyentes que se interesaban en cultivar el café, cosa que promovieron el personero y el cura párroco en una santa alianza favorecedora. Nunca se conoció la respuesta.

Pero los pequeños cultivadores tampoco se quedaron quietos. En tal virtud, Bergquist²⁶ señala que, ante las numerosas adjudicaciones de tierras realizadas por el ejecutivo en 1898, los pequeños agricultores se quejaron de que la política de baldíos sólo favorecía a los ricos. Alguien hizo el reclamo ante el general Rafael Uribe Uribe quien, en respuesta, presentó al Congreso, en octubre de ese año, un proyecto de ley que limitaba a 3.000 hectáreas la cantidad de tierras baldías que podrían adjudicarse de una sola vez, con la exigencia adicional de cultivar forzosamente el 15 por ciento de la tierra en las mayores adjudicaciones y no más del 40 por ciento en las adjudicaciones pequeñas. Como la caficultura ya era, en esta época, una realidad de la región, ello supone que esta propuesta favorecería el cultivo del café. La propuesta tampoco prosperó de modo evidente.

Ya iniciada la cultura cafetera en el Eje cafetero, sobrevino la guerra de los Mil Días. A partir de entonces, las tarifas de los transportes, tanto para el comercio interior (mulas), como para el comercio exterior (mulas, ferrocarriles y vapor por el río Magdalena) también se encarecieron desproporcionadamente, aparte del represamiento de las exportaciones de todo tipo. Asimismo la producción de alimentos y la recolección de café fueron interrumpidas en parte o del todo, especialmente en las áreas cafeteras de Oriente²⁷ donde más escaramuzas se vivieron. De nuevo el desplazamiento de mano de obra se orientó hacia Antioquia y el Cauca.

En forma simultánea, desde 1870 se había dado un proceso de colonización hacia el Estado del Tolima en busca del río Magdalena por Herveo para llevar por allí a las

²⁶ Bergquist, op. cit., p. 59.

²⁷ Vallecilla, op. cit, p. 67.

recuas que transportaban el café de exportación con el cual los manizaleños estaban proveyendo al comercio exterior por el Atlántico. El Líbano y el Fresno fueron frutos de este período. En cierto momento, mucho más adelante, la producción del café de la zona caldense también se fue trasladando por recuas hacia La Virginia, sitio desde el cual se transportaba a Cali por el río Cauca, y luego hasta Buenaventura con destino a la exportación por el Pacífico.

En junio de 1905 la administración Reyes creó el Departamento de Caldas con capital en Manizales, pero enseguida le fueron agregados territorios en 1907 y en 1913. El territorio original del nuevo departamento fue segregado de Antioquia (provincia del Sur y del Cauca, y provincias de Marmato-Robledo- Pereira), territorio que fue ampliado en 1907 con secciones del Tolima en 1908, con territorios del Cauca (Quindío), y en 1913 con zonas del Chocó (Pueblo Rico). De esta manera Caldas adquiere su propia fisonomía territorial con la cual se le conoció hasta 1966, cuando se hizo la segregación del Quindío y de Risaralda.

PRIMERAS DÉCADAS DEL SIGLO XX

Dado que las guerras republicanas habían hecho mella en las finanzas del Estado central y las crisis fiscales eran permanentes, algún estudioso se ingenió la manera de poner en subasta o remate público algunas de las rentas del Estado, de tal modo que por esta vía se arbitraran los recursos necesarios para financiar los gastos militares, los del poblamiento y de la burocracia. Este tipo de operación se repitió en varias ocasiones. Los más interesados en esta operación financiera fueron los hacendados cafeteros de Manizales, quienes además diseñaron el remate de las rentas de licores. Justiniano Londoño Mejía, después de haber sido arriero, obtuvo un contrato para transportar el correo nacional entre Bogotá y Medellín. Mucho más tarde, al ser favorecido con una subasta de las rentas de licores durante el gobierno de Rafael Reyes, se dedicó a esta actividad con notable éxito.

A comienzos del siglo XX, afianzado el proceso colonizador en la zona de Manizales y sus alrededores, y más o menos perfeccionado por los estímulos recibidos, algunos de los mismos hacendados manizaleños de nuevo promovieron una mirada hacia el sur, en especial hacia el Estado del Cauca, animados por el propósito de ensanchar la frontera cafetera, comerciar la sal y el cacao en los Estados sureños, y penetrar al Quindío tumbando bosques y contratando numerosa mano de obra de mayordomos y peones que servirían a ese propósito.

En resumen, aunque los primeros cálculos estadísticos sobre la producción cafetera colombiana, como vimos, son del año de 1874, el centro de gravedad se había venido

desplazando lenta pero definitivamente de Santander hacia Antioquia y Caldas²⁸. Está plenamente comprobado que muchas familias cundinamarquesas, boyacenses, tolimenses y caucanas se trasladaron para Caldas y el Quindío a principios del siglo, tras la bonanza productiva que mostraba la caficultura. En fin, en solo cuarenta años, el café se vino del oriente hacia el occidente del país y con él se presentó un movimiento social, económico y político sin precedentes en la historia del país. No en vano el muy citado Luis Eduardo Nieto Arteta señalaba: “el café ha suscitado transformaciones históricas en Colombia que anteriormente ningún otro producto había ocasionado”²⁹.

El colombiano que colonizó las regiones productoras de café, añadía Nieto Arteta, ha vivido el trabajo fecundo y creador; no es un hombre ocioso, no lo ha sido nunca. Los hombres de vida ociosa eran los propietarios que poseían inmensas extensiones sin cultivar, los latifundistas que también eran propietarios de esclavos y que no podían poner a producir en su totalidad las haciendas que poseían porque su gran superficie se los impedía. Eran los propietarios esclavistas del Valle del Cauca en la primera mitad del siglo pasado, de Cundinamarca y del Tolima en la misma época. El productor del café ha vivido una existencia económica diferente. Su conciencia política ha podido ser distinta³⁰.

Esta crítica de Nieto Arteta a los propietarios esclavistas del Valle del Cauca encarnó, hacia finales del siglo XIX, en la figura de ese otro tipo de latifundista a quien se ha dado en llamar “empresario territorial”. La vida de Lisandro Caicedo, ya reseñada, está llena de informaciones sobre el comportamiento de este vallecaucano quien se encontró una mina de oro en el control de los terrenos baldíos de la Nación para especular con ellos. El predominio cafetero de la zona caldense superó a las regiones vecinas que se especializaron en otros modos de producción. Los pastos del Valle del Cauca se utilizaban para cebar ganados con pará y guinea, que tenían buena demanda, mientras que las dehesas de grama común se utilizaban para el ganado de cría. En el siglo XIX, este ganado se llevaba a Supía, a Marmato, a los colonos de frontera en el Quindío y en la década de los sesenta, hasta los habitantes del Estado de Panamá.³¹

Por otra parte, en 1925 el valor de los jornales agrícolas en Caldas, cuando la preponderancia del café ya era significativa, habían aumentado así: hombres de 0,60 centavos a 1,20; mujeres de 0,40 a 0,80; y niños de 0,15 centavos a 0,40. Se hace

²⁸ McGreevy, op. cit., p. 201.

²⁹ Nieto Arteta, (1958), p. 28.

³⁰ Nieto Arteta, op. cit., p. 43.

³¹ Valencia Llano, op. cit., pág. 123.

hincapié en la participación salarial de los niños, presumiblemente menores de 18 años, quienes constituían una parte de la mano de obra familiar en las explotaciones cafeteras.

EL CENSO Y LOS EXPORTADORES

Como se dijo anteriormente, estas realidades cafeteras —vale decir, extensión de la pequeña y mediana propiedad, subdivisión de la propiedad, aumentos de la productividad, incremento de las exportaciones, aumentos en el precio del mercado externo, valor de los jornales agrícolas—, sirven para contrastar el hecho de que la alta densidad de población rural, y la intensa explotación en los municipios cafeteros de Caldas, fueron una barrera inicial al desarrollo urbano a medida que la influencia del café se hacía más protuberante.

El Censo Cafetero de 1932 le daba al Quindío, con 22 millones de cafetos, una participación del 23,2 por ciento en el total de la producción cafetera de Caldas ---la cual ascendía a un total 95 millones de cafetos según los datos de dicho Censo. En tanto que en la zona quindiana, Calarcá poseía 6,720.528 cafetos, Armenia contabilizaba 4,936.713 cafetos, y le seguían en su orden Pijao, Circasia y Quimbaya. Por su parte, Manizales poseía 5,190.027, y Pereira 6,524.705 cafetos. Los municipios de Caldas con más cafetos eran, en importancia, los siguientes:

CENSO CAFETERO DE 1932/ Municipios y Numero de cafetos

Calarcá	6,720.528
Pereira	6,524.705
Manizales	5,190.027
Armenia	4,936.71

García Antonio. *Geografía Económica de Caldas*. Segunda edición. Banco de la República, Bogotá, 1978, páginas 591-592.

Un cambio en la composición del capital exportador de la caficultura se produjo asimismo en la década del treinta. En el año 1932, firmas extranjeras, en particular norteamericanas e inglesas que se habían establecido en la región, realizaban el 54.9 % de las exportaciones cafeteras, empujadas por el auge de los precios internacionales del grano. Sin embargo, en el año 1947, es decir, en sólo quince años, esta relación había cambiado: las firmas nacionales exportaban el 69 % . Las marcas Excelso Armenia, y los granos suaves (MAMS) se empezaban a imponer en el mercado de Nueva York, como garantía de calidad en su sabor y precio. Algo más: desde la década de los años treinta, las fincas cafeteras eran el 75% del número de

explotaciones del llamado Antiguo Caldas; esta la transformación de la propiedad rural corrió pareja con la población residenciada en dicha zona que pasó de un 30% en 1924 a un 70% en 1932 ³²

Durante la misma década de los años treinta, los precios promedio de venta del café tipo Medellín excelso fluctuaron mucho, pero ya Colombia controlaba cerca del 12,4% del comercio mundial del grano. Desde finales de 1939, es decir mediando la Segunda Guerra Mundial, los precios colombianos se redujeron de 12, 3 centavos de dólar por libra a 7,5 centavos en agosto de 1940, la cotización más baja desde comienzos del siglo³³. Este cambio supuso otras combinaciones económicas y sociales.

Mr. COFFEE

Manuel Mejía había salido ileso de dos quiebras económicas, relacionadas con sus negocios del café, cuando lo sorprendió el presidente Alfonso López Pumarejo al designarlo como gerente de la Federación Nacional de Cafeteros. El hecho de salir airoso de sus dificultades económicas, y poseer la claridad suficiente para manejar una crisis personal tan grande, fortalecieron el ánimo del Gobierno para no dudar en confiarle la administración del gremio. Su pragmatismo se vio compensado: don Manuel, como todos lo llamaban, muy pronto probó sus atributos en las negociaciones con el Brasil. Viajaba en forma fácil, sin escoltas, a menudo solitario, con una maleta y un cepillo de dientes que lo acompañaban en sus giras por muchos países. Cuando empezó a recibir el apodo de Mr. Coffee, ya la leyenda de su experiencia y de sus gestiones había traspasado nuestras fronteras.

Cfr: Morales Benítez Otto; Pizano Salazar, Diego. *Don Manuel. Mr. Coffee*. Fondo Cultural Cafetero, Bogotá, 1989.

CAMBIOS ECONÓMICOS Y SOCIALES

Con el auge del café, surgieron varios cambios económicos y sociales; entre ellos los siguientes: la rápida transformación de los transportes y la apertura de vías de comunicación; un intenso grado de tecnificación en el proceso de beneficio; la construcción de más trilladoras nacionales y extranjeras en la zona del Eje cafetero. Al mismo tiempo, se observa el fenómeno de una acentuada división de la propiedad, comparación que, de acuerdo con Monsalve, puede hacerse entre Quimbaya (256 plantaciones) y Circasia (454 plantaciones).

³² Vallecilla, op. cit., pág. 145.

³³ Cuartas Restrepo, Delio Darío. *Café de Colombia: ayer y mañana*. Fondo Editorial de Caldas, Manizales, 2002, págs. 49 y ss.

Otros ejemplos pueden servir para confirmar el hecho de que la riqueza cafetera produjo notables cambios en la estructura económica y social del departamento de Caldas. Por ejemplo: la siembra de cafetos se incrementa en 10 millones en sólo cuatro años; el precio interno por bulto se eleva de 11,05 a 22 pesos entre 1922 y 1925, es decir, se dobla en sólo tres años; el crecimiento en el volumen del café de consumo es menor, pero su precio interno se duplica en el mismo período al pasar de \$17.38 a \$33.83 por arroba en 1925. Este estímulo por el lado de precios corrobora de qué manera la explotación cafetera se fue consolidando en la economía de la región.

En resumen, desde 1870 se inicia la transición de una economía basada en las mulas, el tabaco y el oro, hacia un nuevo esquema donde predominaban el café, los ferrocarriles y los bancos. A finales del siglo XIX, los santandereanos y los cundinamarqueses, que eran responsables de una gran parte de la producción cafetera, fueron testigos del traslado hacia occidente. Y aunque el interés se desplazaba hacia Antioquia y Caldas, la guerra de los Mil Días produjo un vacío de cuatro años que aprovecharon estas dos últimas regiones para adelantarse en la producción y mejorar su tecnología. Entre 1900 y 1930 se produce un incremento acelerado en la producción cafetera, pero ya no en manos de los hacendados sino de las pequeñas y medianas propiedades³⁴.

Hacia la segunda mitad de la década del cuarenta, en Colombia se producía entre el 17.5% y el 18.5% del total mundial, pero durante el conflicto bélico el país llegó a exportar un máximo del 20% del consumo mundial, aunque el crecimiento de la producción apenas alcanzaba el 2%. Las desigualdades entre la producción y los precios exigió esfuerzos de retención³⁵ de la cosecha para lo cual, el gobierno estableció el “impuesto de pasilla”, tratando de mejorar la calidad de los granos exportados. Mediante este impuesto, se obligaba a los exportadores a vender cafés de baja calidad, pasillas y ripios, por un equivalente al 6% de la cantidad exportada³⁶. El convenio de cuotas, firmado en 1940, fue la ocasión para dar origen al Fondo Nacional del Café, FNC, (Decreto 2078, noviembre de 1940), como una cuenta especial dentro del Banco de la República, herramienta con la cual se estabilizaron los precios mediante la intervención en la compra interna del grano. Muy clarividente, la discreta pero notable influencia política de la Federación fue sacando al FNC de las manos del Gobierno de turno y elevó su funcionamiento a la categoría de una necesidad nacional con lo cual no solamente fortaleció a la Federación, sino que también permitió arrinconar a las empresas extranjeras que llevaban varias décadas controlando el negocio del grano. Para 1955 Fedecafé exportaba ya el 13,8% del total

³⁴ Pizano, Diego. (2003). p. 1110 y ss.

³⁵ También llamada como “inventarios de amortiguación”.

³⁶ Cuartas Restrepo, op. cit., p. 56.

del producto enviado al exterior, hecho que, unido a más capacidad de almacenamiento y el control de la trilla, fortalecieron el papel preponderante del gremio en la economía cafetera³⁷. En 1945 se creó la Flota Mercante Grancolombiana, FMG, y ya en 1950 transportaba cerca del 9% del café exportado por Colombia, y destronó a la Grace Line y la Gulf and South American Steamship del transporte naviero colombiano. Para 1960, la FMG transportaba el 43,2% del grano; y como si fuera poco, la creación del Banco Cafetero en 1953 consolidó el grupo, con dineros del FNC, cuya incidencia en la economía colombiana ha sido sobresaliente.

El siguiente cuadro informa sobre la superficie cafetera que había en el Departamento de Caldas (cuando aún no se habían segregado ni Risaralda ni Quindío), con una superficie del 23,6 por ciento del total nacional en aquella época. Pero es aún más significativo que el número de explotaciones caldenses abarca el 20,9 por ciento del total nacional, con un promedio de 4,12 Has.por predio, en comparación al 3,65 en Antioquia que denotaba una propiedad minifundista mayor. Estas cifras apuntan a un examen posterior sobre la expansión de la pequeña propiedad y su influjo en los derroteros de la economía cafetera en esta región del país.

SUPERFICIE Y NÚMERO DE EXPLOTACIONES CAFETERAS, 1954

Departamento	Hectáreas	%	Número de explotaciones	%	Tamaño promedio
CALDAS (incluye Risaralda y Quindío)	243.528	23,6	59.103	20,9	4.12
TOLIMA	137.450	13,3	25.389	9,0	5.42
VALLE	132.669	12,8	26.519	9,3	5.0
ANTIOQUIA	131.669	12,8	34.197	12,1	3.85
TOTAL NAL.	1.631.990	100	283.041	100	3.65

Fuente: DANE, Muestra Agropecuaria 1954; y Muestra Cafetera, 1954.

A finales de 1954 los precios internacionales del café reanudaron su tendencia a la baja (iniciándose, como es habitual en el campo de los *comodities*, un ciclo temporal de sobreproducción). Con el Pacto de México de 1957, los productores limitaron las exportaciones con lo cual se mejoraron los precios. Pero el país tenía que recuperar el mercado mundial: si en el año cafetero 1950-51 Colombia participaba con el 15.3%, en el año 1955 su participación se elevó al 17.5% del mercado mundial. Para ese año

³⁷ Machado, Absalón (1997) p.80

(1955-56) un estudio de la UNESCO y de la FAO señalaba que el número de personas trabajadoras en la producción cafetera equivalía casi al 9.1% de la población del país; entre 1951-55 la producción del grano había generado el 13.1% del ingreso nacional, una tercera parte del ingreso agropecuario y 85% del total de los ingresos del país. Durante ese mismo período, el 56% del área sembrada estaba administrada por el dueño, el 21% por aparceros y el 23% por administradores (mayordomos); más adelante, en 1958, el 63.2% de la producción provenía de cafetales de menos de 10 hectáreas³⁸.

DÉCADAS PROMISORIAS

A comienzos de la década del sesenta los precios internacionales se mantuvieron estáticos, pero ya se anunciaba una sobreproducción mundial. Este hecho presionó el Primer Acuerdo Internacional del Café en 1962, del cual nació La Organización Internacional del Café, OIC., con sede en Londres. Durante esta década la participación colombiana en el mercado mundial del café se mantuvo entre el 12 y el 13%. Esta situación fue un precedente a la lucha que por la abolición del diferencial cambiario hicieron los cafeteros desde 1966. No obstante el Convenio Internacional del Café hizo crisis por la devaluación de 1971, (cuando una ola invernal ocasionó pérdidas hasta del 52% en los departamentos del Caldas, Quindío y Risaralda), pero las heladas de junio de 1975 en el Brasil recuperaron los precios que oscilaron entre 0,58 centavos en 1975 hasta 1.74 centavos de dólar por libra en 1979³⁹.

La década del setenta fue muy promisoria gracias a que el Fondo Nacional del Café, FNC, refinanció las deudas de los productores y suministró crédito oportuno para la renovación y mantenimiento de las plantaciones. La bonanza cafetera de 1976 se dirigió a capitalizar los fondos rotatorios, el Banco Cafetero y los presupuestos de los comités departamentales, incluyendo la capitalización de la Caja Agraria y proyectos de diversificación agroindustrial. En la década del setenta fallece Pedro Uribe Mejía, líder cafetero de Caldas y el país, y se inaugura la planta de café liofilizado de Chinchiná. En tanto que el área del café aumentaba de 586.009 hectáreas en 1945 a 969.000 hectáreas, en 1970 se incrementó también la productividad en los cafetales nuevos gracias al café caturra⁴⁰.

Los censos cafeteros de 1970, y luego de 1980, comenzaron a ratificar estadísticamente que el café se estaba consolidando definitivamente como el principal

³⁸ Cuartas Restrepo, op. cit., p.74.

³⁹ Cuartas Restrepo, op. cit., p. 88 y ss.

⁴⁰ Cuartas Restrepo, op. cit., pág. 99 y ss.

producto de exportación colombiano. La caficultura tradicional, basada en la variedad *arábiga*, se fue cambiando lentamente hasta la llegada de la caficultura tecnificada con la variedad *caturra* y posteriormente, hacia 1993, con la variedad *Colombia*, más resistente a las enfermedades. En 1970, según datos de la Federación Nacional de Cafeteros, y tomando la producción de café en kilos de café pergamino, Manizales ocupaba el primer lugar de producción con otros seis municipios del eje cafetero; por su parte, Santander aún proveía un monto razonable de café pergamino en dicha época según el siguiente cuadro:

PRODUCCIÓN CAFETERA POR MUNICIPIOS (1970)	
<i>Manizales</i>	11.818.611 (kilos de pergamino)
Sevilla	10.417.488
<i>Armenia</i>	8.741.998
<i>Calarcá</i>	8.556.361
<i>Pereira</i>	8.465.195
Caicedonia	7.661.740
<i>Santa Rosa de Cabal</i>	7.203.461
San Vicente de Chucurí	7.161.522
Chaparral	6.629.085
<i>Quimbaya</i>	6.556.699

Fuente: Cuartas Restrepo, op. cit., p-99

En este punto es importante resaltar el declive que se inició con la ruptura del Pacto de Cuotas en julio de 1989; esa crisis abrió los caminos de la caficultura hacia la diversificación en favor de otras formas agrícolas o al pastoreo y, en última instancia, el abandono de tierras.

La contribución de las exportaciones del Eje cafetero en las exportaciones totales del país ha sido, como se ha dicho, de gran importancia. En el periodo que va desde 1913 a 1975, el promedio del valor de las exportaciones del Eje cafetero con respecto del total de las exportaciones colombianas, fue del 15% y del 17% entre 1940 y 1975, con periodos en los cuales se alcanzó hasta el 30% como en 1957, y una caída por debajo del 15% diez años después. Las heladas en el Brasil en 1981, más la sequía en dicho país en 1985, ocasionaron cambios en el mercado mundial donde Colombia se vio afectada por la disminución de los precios reales internos al productor. El café colombiano había comenzado a perder importancia en el país porque, después de generar el 60% en 1960, ya se encontraba cerca de menos del 18% en 1988⁴¹. Pero

⁴¹ En 1982 se descubrió el hongo la roya y se creó la variedad Colombia, con subsidios de la Federación en fungicidas y dinero para proteger la cosecha de los productores; sin embargo, esta variedad no prosperó como

el 3 de julio de 1989 el sistema de cuotas dejó de existir. Las mayores empresas torrefactoras fueron las grandes beneficiadas y perdieron los millones de familias caficultoras; el monopolio del café en el mundo quedó en poder de cinco comercializadoras internacionales que entonces dominaban el 48% del mercado⁴².

En el periodo de 1950-1989, es decir, durante cerca de 40 años, la producción cafetera presentó grandes variaciones: con un crecimiento de 115% de la producción es claro ver que ésta se dobló en ese periodo al pasar de 625.00 Ha. 1.070.00 Ha. con una variación porcentual del 60%. Pero, al mismo tiempo, se verificaba un incremento de 30% en la productividad al pasar la cifra de 480 kilogramos por Ha en 1950 a 625 kilogramos por Ha en 1988. Es evidente que esta variación positiva en la productividad tuvo su origen, desde 1970, en presencia de una caficultura tecnificada que reemplazó en muchísima parte las prácticas tradicionales⁴³.

Los efectos del rompimiento del pacto de cuotas sobre el caficultor colombiano desembocaron en una rebaja del precio real interno. Veamos las cifras: en octubre de 1989, el precio había caído el 0.9% con respecto de junio del mismo año; al finalizar 1990, la variación negativa del precio real con respecto al nivel 100, era del 17%. Estas variaciones de precios afectaron obviamente los ingresos de los pequeños y medianos cultivadores del grano, una gran parte de ellos situados ya en los límites cercanos a la pobreza. En 1990 la política de precios a la baja produjo una contracción del empleo de más o menos 57.000 puestos de trabajo⁴⁴.

En todo el periodo de 1964 y 2004, la producción mundial de café aumentó de 81 millones a 113 millones de sacos, pero con un bache de disminución de 20 % al empezar el nuevo milenio ⁴⁵ Se detectó que, empezando el siglo, había una situación singular: el 56 por ciento de las plantaciones tenía más de 15 años de antigüedad (sólo en Caldas era el 62%, con una notable reducción del rendimiento promedio en el total en el eje cafetero). Dicho estancamiento, causado por la improductividad de los cultivos antiguos, concluyó con el hecho de que ya se debía venir una transformación en la caficultura, empujada por la necesidad de acelerar la capacidad productiva instalada. La llegada de la variedad caturra y la alta densidad de siembra aumentaron la producción del grano al igual que el incremento en el uso de fertilizantes que pasó de 45 mil toneladas (1970) a 410 mil toneladas en 1970: este cambio radical, como es

debiera y por ese camino se llegó a la variedad caturra que, por su tamaño y su resistencia solar, facilitó el incremento productivo. Años después, en 1993, se detectó el insecto de la broca que ha sido una maldición para los agricultores que aun se resisten a tratarla con el método del re-re que la Federación ha recomendado.

⁴² Cuartas Restrepo, op. cit., p.104.

⁴³ Lombana, op. cit., pág. 146 y ss.

⁴⁴ Lombana, op. cit., p.174, 188 y ss.

⁴⁵ CRECE (2005), p.38 yss

suponerse, varió notablemente la figuras sobre la producción nacional (por cierto que las variedades “tradicionales” requerían 100 jornales por hectárea, en tanto que las nuevas variedades, caturra, Colombia, por efectos de los abonos requerían 160 jornales de tal modo), dándose un incremento de la producción por hectárea que no se tradujo en precios de inmediato sino después.

Al comienzo del presente milenio, el panorama cafetero estaba empezando a marcar un cambio estructural de enormes dimensiones: el ingreso monetario de los países productores —que en los años precedentes se había situado entre 10-12 billones de dólares por año— llegó a caer a 5,5 billones en 2003. Como hubo sobreproducción en esa década, con mayor énfasis en la demanda y, desde luego, un mayor control del mercado ejercido por los compradores⁴⁶, de esta peligrosa situación surgió la idea de hacer una gestión más directa de la oferta (partiendo de la base de las dificultades existentes para la diversificación), y se acudió, por ejemplo, a fondos multinacionales que se pudieran asignar a la financiación de aquellos proyectos nuevos que exigen la creación de valor agregado en la caficultura⁴⁷.

LA PARADOJA DEL CAFÉ

La paradoja del café es, en suma, la revelación de que mientras los países productores han pasado por crisis agudas, la industria cafetera de los países consumidores está en alza. No obstante, un mayor valor agregado —compuesto por los atributos simbólicos a la calidad y los servicios personalizados—, es una especie de *boom* que ha de establecer la diferencia necesaria en el análisis de la comercialización de cafés especiales y sostenibles, y la búsqueda de mejores ingresos en la caficultura por esta vía. Pero además, en la actualidad el café debe luchar contra varios enemigos en el mercado, a saber: la inestabilidad de los precios; el lento aumento del consumo, por considerarse el café como un artículo suntuario y costoso; la concentración del consumo en los países de ingresos altos; y un negocio competitivo en países productores con alta dependencia de las exportaciones cafeteras. Además, existe un problema que ha sido insuperable como barrera de entrada al café colombiano: la concentración oligopólica del mercado en unas pocas firmas que manejan más de la mitad del café que se consume en el mundo, con pocas derivaciones para Colombia; ellas son General Foods, Nestle, Sara Lee, Procter & Gamble y Tchibo.

⁴⁶ ⁴⁶ Benoit, Daviron; y Pontes, Stefano., 2005. Pagina vvii.

⁴⁷ La acumulación del café en manos de los importadores deprime los precios del grano; por ejemplo, en cierto momento los inventarios en poder de los importadores llegaron a superar los 20 millones de sacos, “provocando la fluctuación de los precios entre 59 7 69 centavos de dólar por libra, para el café colombiano”. *Café*. Una publicación del Comité de Cafeteros del Quindío. Armenia, 2007, pagina 224.

Como los patrones de consumo del café han cambiado en estos últimos veinticinco años, y como ya se piensa en refinar los llamados atributos de calidad y de servicio, la pregunta sigue siendo si todos aquellos cambios benefician a los productores del grano. Es decir, si esos cambios protegen a los tostadores especiales y a los consumidores ricos, cabe preguntarse por la manera cómo los países productores pueden favorecerse más. De allí surge una inquietud fundamental que algún día deberá contestarse: ¿qué diferencia hace para un pequeño productor si un consumidor puede comprar un “*latte descafeinado doble*” por 4 dólares, o si los granos especiales se venden a 24 dólares por kilo en EE.UU., si (el pequeño productor) obtiene menos de un dólar por la misma cantidad de café?”⁴⁸.

Los párrafos anteriores, que intentan un apretado resumen histórico de la economía de esa zona, y sus fluctuaciones de mercado desde el siglo XIX, describen también los rasgos principales que lo que se vivió en el eje cafetero con ocasión de haber hallado en esta plantación la mejor fuente de riqueza y de consolidación de su entorno cultural y social. Es de esperar que las referencias bibliográficas aportadas para la construcción de esta sección del libro, puedan ser útiles a otros investigadores que se ocupen de todos agujeros negros que quizás no se alcanzaron a cubrir.

EL PAISAJE CULTURAL CAFETERO PATRIMONIO DE LA HUMANIDAD

En sesión del 29 de junio de 2011 el Comité de la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Tecnología- UNESCO- declaró patrimonio de la humanidad al paisaje cafetero del Eje.

Esta distinción se suma a otras cinco exaltaciones de sitios colombianos, pero con la diferencia, de que, como expresó una alta ejecutiva de UNESCO, no se refiere solamente a la belleza de los escenarios sino que se extiende a la cultura, las tradiciones, el cultivo y todo aquello que da la identidad cafetera.

El Paisaje Cultural Cafetero (PCC) abarca 47 municipios del Quindío, Risaralda, Caldas y el Valle del Cauca, con un área de 141.200 hectáreas y más de 200.000 habitantes que viven directa o indirectamente del grano.

Innumerables vías terciarias y secundarias enlazan los 47 municipios del PCC y la Doble Calzada de Autopistas del Café S. A es el eje vertebral que une y enlaza todas esas vías y conecta directamente a sus principales ciudades.

La Doble Calzada cruza los cafetales tecnificados de Chinchiná, a su vera están los pequeños cultivos de Palestina y Santa Rosa de Cabal y en colinas y valles un mar de cafetales llena de verdor el paisaje y se llena de pepitas rojas en tiempo de cosecha.

⁴⁸ Benoit, y Pontes, op. cit, p.77.

Municipios del Paisaje Cafetero conectados directamente con la Doble Calzada

Caldas: Manizales- Chinchiná- Villamaría

Risaralda: Santa Rosa de Cabal- Dosquebradas- Pereira

Quindío: Filandia, Circasia- Salento- Armenia

Municipios del PCC cuyas vías se conectan con la Doble Calzada.

Caldas: Neira- Palestina

Risaralda: Marsella

Quindío: Calarcá- Quimbaya

Valle del Cauca; Caicedonia- Alcalá

Al incluir el PCC dentro del Patrimonio de la humanidad, se abren posibilidades ilimitadas a la región, que tendrá que conservar y recuperar tierras y cultivos, cuidar sus valores arquitectónicos, impulsar los cultivos y afirmar su identidad para ofrecer a propios y extraños la belleza de sus campos y poblados, sus artesanías, turismo ecológico y de aventura y el ambiente de paz que distingue al Eje Cafetero.

BIBLIOGRAFIA

ARANGO Restrepo, Eduardo. *Apuntes para la historia industrial de Manizales*. Editorial La Patria, Manizales, 2005.

BERGQUIST, Charles. *Café y Conflicto en Colombia (1886-1910)*. Banco de la República/El Áncora Editores. Bogotá, 1999.

BENOIT, Daviron; y Pontes, Stefano. *La paradoja del café*. Fedecafé, Bogotá, 2005.

CRECE. *“Cien años de café en Caldas”*, publicado por el Centro de Estudios Regionales Cafeteros y Empresariales, Crece # 12. Manizales, 2005.

Cuartas Restrepo, Delio Darío. *Café de Colombia: ayer y mañana*. Fondo Editorial de Caldas, Manizales, 2002.

FERRÉ, Felipe, *La Aventura del Café*. Federación de Cafeteros de Colombia, París, 1988.

GARCÍA, Antonio. *Geografía Económica de Caldas*. Segunda edición. Banco de la República, Bogotá, 1978.

LONDOÑO M, Jesús Eduardo. "*Lisandro Caicedo: un empresario territorial caucano*". En *Empresas y Empresarios en la Historia de Colombia. Siglos XIX-XX*. Carlos Dávila L. de Guevara, Compilador. Colección Vitral, Ediciones Uniandes, Grupo Editorial Norma. Bogotá, 2003.

LÓPEZ Toro, Álvaro. *Migración y Cambio Social en Antioquia durante en el Siglo XIX*. CEDE, Bogotá, 1968.

MACHADO, Absalón. "*El café: de la aparcería al capitalismo*". Editorial Punta Lanza, Bogotá, 1977.

MCGREEVEY, William F., *Historia Económica de Colombia 1845-1930*. Tercer Mundo, Bogotá, 1982.

MONSALVE, Diego. *Colombia Cafetera*. Barcelona, España, 1927.

MORALES Benítez, Otto. *La colonización en la obra de Ernesto Gutiérrez Arango*. Arcadia Editores. Medellín, 1955.

NIETO Arteta, Luis Eduardo. *El Café en la Sociedad Colombiana*. Breviarios de Orientación Colombiana, No 1. Litovillegas, Bogotá, 1958.

PALACIOS, Marco. *El Café en Colombia, 1850-1970*. El Colegio de México, El Ancora Editores, segunda edición, México, 1983.

PIZANO, Diego. "El Sector Cafetero Colombiano en el Siglo XX", en *Empresas y Empresarios en la Historia de Colombia. Siglos XIX-XX*. Carlos Dávila L. de Guevara, Compilador. Colección Vitral, Ediciones Uniandes, Grupo Editorial Norma. Bogotá, 2003.

RIVAS, Medardo. *Los Trabajadores de Tierra Caliente*. Editorial Incunables, Bogotá, 1983.

SILVESTRE, Francisco. *Relación de la Provincia de Antioquia*. Ediciones Especiales, Volumen 34, Palacio de la Cultura. Medellín, 1988.

VALENCIA Llano, Albeiro. "El Empresario en el antiguo departamento de Caldas (1850-1930)", en *Empresas y Empresarios en la Historia de Colombia. Siglos XIX-XX*. Carlos Dávila L. de Guevara, Compilador. Colección Vitral, Ediciones Uniandes, Grupo Editorial Norma. Bogotá, 2003.

----- "*Libro de Registro de Adjudicación de Solares a los pobladores del área de población de Manizales: una explicación necesaria*", Litografía Arco, Bogotá, 1999.

VALLECILLA Gordillo, Javier. *Café y Crecimiento Económico Regional: el Antiguo Caldas*. Colección Ernesto Gutiérrez Arango. Universidad de Caldas, 2001 .

CAPÍTULO VII

Jaime Lopera

DE LOS ARRIEROS Y SU COMERCIO

*Asno para el polvo,
caballo para lodo
y mula para todo.
--Refrán español*

Las actividades y proezas de los arrieros son una tradición que hace parte de nuestra historiografía, de nuestra literatura y de nuestras costumbres.

Los arrieros –también denominados “empresarios de a pie” en ese espléndido libro de Germán Ferro Medina que será citado varias veces en este capítulo- fueron, durante mucho tiempo, ese grupo de personajes casi legendarios, y muchos de ellos anónimos, que con su oficio le dieron a la colonización de occidente un perfil de comercio y de comunicaciones que no tiene igual en otras épocas¹.

En este capítulo veremos cómo los caminos de los arrieros son una sucesión de rutas mercantiles, de comunicaciones orales, de correos y negocios de toda clase. Las fondas, a las cuales podemos llamar el reposo del arriero, eran centros de transacciones de los arrieristas, de los caporales y de los peones, además de ser sitios de alojamiento y manutención. Ellos, con su indumentaria característica y los enseres de sus mulas, permiten ser visualizados aquí en torno a su quehacer, con los valores de honradez y puntualidad con los cuales se conocieron sus actividades por todo el país. El cometido de los arrieristas (los dueños de las recuas) y de los arrieros (los peones de a pie), tienen un significado formidable en todos los episodios que se vivieron en torno a la construcción del Eje Cafetero, como unidad económica y social cuya diferenciación se ha alcanzado con los años. En las diversas secciones esperamos lograr una representación de este papel que tantas satisfacciones le dio a la economía nacional.

REPRESENTACIÓN DE LA ARRIERÍA

Todos los caminos de Caldas, Risaralda y Quindío fueron atravesados por las rutas que llevaban a estos actores, de una región a otra, con sus cuentos, sus tradiciones y sus mercaderías. El papel individual de los arrieros, que viene desde la Colonia, con el tiempo dejó de ser un oficio artesanal, para convertirse en una pequeña empresa cuya complejidad se hizo aún mayor con el aumento del comercio entre los Estados soberanos, la navegación fluvial, los conflictos

¹ Los libros de Eduardo Santa (1993 y 1997) constituyen documentos valiosos para esta temática. El texto de Germán Ferro Medina, *A Lomo de Mula* (1994), está sembrado de muchos y valiosos testimonios: esta obra es una excelente orientación para conocer la subcultura de la arriería, en especial por los reportajes a personajes que vivieron y ejercieron como caporales y sangreros. En una posterior reelaboración de este primer libro, Ferro (2003, p. 1045 y ss.), reitera su idea de que la arriería prefiguró una clase de comerciantes que poseían su propia idiosincrasia como “empresarios de a pie”.

guerreros, el incremento de la minería y de las obras públicas, el transporte del café, y la conducción del correo, principalmente.

Una somera descripción de la arriería sirve para introducir este capítulo:

La arriería constituía un conjunto de hábitos, técnicas, rituales y saberes necesarios para el manejo de las recuas de mulas y bueyes destinadas al transporte de mercancías y, en especial, del café, para lo cual se utilizaba una amplia red de caminos de herradura, actividad que desapareció al coincidir con la construcción de los ferrocarriles y la llegada de los automotores”².

Esta representación es una espléndida síntesis de un tópico que ha gastado miles de páginas en la historia y en el folclor regional.

Muy entrado el siglo XX todavía se encontraban muchas familias de arrieros, ya vinculadas de manera permanente a las comunidades locales del Eje Cafetero, orgullosas de contar que se habían forjado con “la pata al suelo”, en esa faena de intermediación comercial que prestó un servicio de singular importancia económica en el marco de la colonización antioqueña. La figura del arriero ha sido, además, la de un personaje especial que complementa aquellos relatos que hablan de unos abuelos honrados y trabajadores quienes, con un solo apretón de manos, sellaban valiosas enajenaciones y compromisos. Por lo demás, hoy es el símbolo principal de la Federación Nacional de Cafeteros que, con Juan Valdez, representa la imagen del país en el exterior.

Arturo Escobar Uribe describió un cuadro notable sobre la arriería³ al señalar cómo esta actividad nació en forma simultánea con la extinción de los cargueros o silleteros, quienes recibieron muchas críticas por la crueldad que observaron los viajeros extranjeros que, como Humboldt, transitaron por el país. En realidad, los cargueros precedieron a los empresarios de las mulas que le dieron un nuevo aspecto al oficio de cargar personas y mercancías en la Colonia y en la República, como lo veremos adelante.

Alexander Von Humboldt afirmaba que las “personas acomodadas” tenían el hábito de andar a pie por caminos difíciles durante veinte días seguidos, pero que se hacían llevar “en sillas que se colocan los hombres a la espalda, pues el paso del Quindío no permite caminar montados en mulas”. Y añadía:

“no es sólo el paso por el Quindiu el único punto donde se viaja; en la provincia entera de Antioquia, rodeada de terribles montañas, no hay otro medio para escoger sino el andar a pie, cuando la robustez lo permite, o encomendarse a los cargueros... (...) En Chocó, Ibagué y Medellín es tan grande el número de

² Valencia y Agudelo, (2002), p.42.

³ Escobar Uribe, (1965), p.34.

⁴ Humboldt (1970), p. 25 y ss. La expresión “Quindiu” (con u) se conoce por primera vez en este escrito del científico alemán.

los jóvenes que llenan este oficio de bestias de carga, que a veces se cuentan filas de cincuenta a sesenta en el camino”⁴.

EL PRIMER GREMIO DE TRANSPORTES

Finalizada la etapa de los silleteros, en adelante y por muchos años, la arriería fue una actividad que contribuyó al desarrollo del comercio, la agricultura y la industria en nuestro país; fue el único y el mejor medio de transferencia de mercancías de todo tipo, a tal punto que se dice que los arrieros formaron el primer gremio de transportes en Colombia. Pero asimismo señaló caminos y orientó la construcción de la infraestructura vial del Eje Cafetero.

Antes de la creación del sistema de correos, reglamentado desde la Colonia gracias al ejemplo de los correos españoles, los arrieros también hacían el oficio de mensajeros puesto que llevaban, de aquí hacia allá, toda clase de correspondencia, no solamente de los empleados del Virreinato, sino también de los particulares. Más tarde, cuando se formalizó el sistema y se introdujeron los portes y las tarifas como monopolio gubernamental, los arrieros subcontrataban el transporte de correos para determinados trechos que las *carreras* (es decir, las rutas oficiales aprobadas) no incluían. Con el progreso de los administradores oficiales de correos, algunos arrieros se volvieron *trajinantes*, es decir, vendían y ofrecían mercancías de un lado al otro, pero también transportaban ciertas especies de correos por fuera del monopolio oficial. El número de arrieros que conformaban este oficio era elevado y mucho mayor que el de los plateros, carpinteros, herreros y otros artesanos. Camilo Botero Guerra, en un ensayo de estadística general del departamento de Antioquia publicado en 1888, calculaba que en 1869 había 1.318 arrieros antioqueños, cifra que había subido a 2.156 arrieros en 1883⁵.

LA REBELIÓN DE LOS ARRIEROS

Alfredo Cardona Tobón. Anécdotas

A principios de 1943 se dio al servicio la carretera que comunicaba a la población de Balboa con La Virginia. Para evitar el paso de los arrieros por la hacienda San Francisco, su propietario cercó el paso por la trocha de La Gironda.

Como el acto resultó arbitrario, los arrieros destrozaron las cercas y desafiaron a los hacendados por mucho tiempo, haciendo portillos, reventando las cuerdas y abriendo atajos, hasta que las autoridades se cansaron de tranquilizar a los rebeldes.

La batalla de La Gironda fue ganada por los arrieros. Pero ese triunfo fue efímero: al poco tiempo los arrieros Lisímaco Ramírez y Miguel Hoyos, sus líderes, se vieron superados por los camperos o jeeps que comenzaron a moverse por este territorio.

⁵ Citado por Poveda Ramos, (1981), p.92.

En otros países latinoamericanos, y por la misma época, también tenía importancia esta actividad. Se ha podido constatar que en otras partes se impusieron pautas tácitas en las relaciones de estos transportadores. Pero también las hubo explícitas: por ejemplo, hacia finales del siglo XVIII se hablaba de un reglamento de la arriería que se había establecido en el Virreinato de México, en especial en el consulado de Guadalajara, para definir las reglas del juego de esta actividad y promover “cuanto conduzca al bien común del comercio”.

En ese documento, que no tiene equivalente entre nosotros, se fijaba el plazo de entrega de mercancías transportadas a lomo de mula desde México hasta Guadalajara; el ajuste de fletes “*antes de prestar el servicio para que no existieran malos entendidos*”; se regulaban determinadas “*indemnizaciones en caso de que la mercancía se entregara con retraso*”; y se ordenaba que se llevara en el viaje a varias personas, armas y perros, “*para la defensa del cargamento en caso de asaltos*”

La actividad de la arriería, aquí y allá, era pues una institución que poco a poco comprometió inversores y capitales importantes en la actividad del transporte. Además, con el tiempo adquirieron cierta fuerza de presión: en algún momento los propios dueños de las recuas se enfrentaron a los comerciantes por el ajuste de las tarifas. Por ejemplo, en 1938 los arrieros hicieron un paro para solicitar a las compañías y empresas industriales de Manizales un reajuste de fletes. La *American Coffee y Co.*, no accedió a esta petición y de inmediato ordenó suspender, en represalia, las compras de café en los municipios de Salamina, Pácora y Aguadas.

DE LOS CAMINOS DE LOS ARRIEROS

La arriería tenía varios puntos de partida en relación con territorios del Eje Cafetero. Entre ellos: los puertos sobre el río Grande, donde llegaban los champanes con la mercancía de importación y desde los cuales salían con la mercancía de exportación (como el tabaco y el café), Arrancaplumas o Caracolí, Puerto Nare, Nus y Puerto Berrío.

En diferentes épocas de nuestra historia, en esos puertos se organizaban las partidas hacia Medellín, Manizales, Cartago y Popayán: a Manizales por el camino de Aguacatal, la Elvira o el Nevado; a Medellín por Sonsón; a Cartago por Ibagué y el camino del Quindío; y a Popayán por el camino de Guanacas que debía tomarse desde el sur de Neiva. Las fondas situadas en Damasco, la de La Aguacatala entre Manizales y Honda, la de El Roble entre Ibagué y Cartago, y la del camino de Moravia cerca de Fresno, son una muestra de aquellos episodios de la arriería que aún vale la pena recordar con interés.

Dada la importancia de las vías, algunos empresarios privados, comprometidos con altas inversiones en la minería del oro, se ocuparon de la construcción y el mejoramiento de los caminos, a cambio del derecho de cobrar los peajes y los pontazgos. Por ello se dice que la arriería en la provincia de Antioquia fue,

primero que todo, una hija de la minería de aquella región. Posteriormente creció al lado de las exportaciones cafeteras.

Es evidente que alrededor de la minería antioqueña –la más importante actividad económica de la época de la Colonia— se originaron nuevas relaciones comerciales y se tejió la red social de los mineros con los demás sectores económicos y sociales de la colonización. Los yacimientos auríferos, dispersos y en permanente movilidad, generaron asimismo las trochas, las rutas para la exportación del oro a Jamaica, las estaciones en el camino (fondas y posadas), los potreros para las bestias y las siembras para la agricultura de pancoger.

Preocupado por el crecimiento de esta actividad que desplazaba otras de igual importancia, uno de los virreyes españoles se quejaba, desde 1794, de que algunas personas preferían la arriería a la siembra de cultivos⁶, lamentando que se estuviese desperdiciando la tierra para la producción agrícola.

LAS FONDAS Y SUS TRANSACCIONES

Algunos arrieros empezaban sus actividades como subalternos o peones; después se iniciaban con unos pocos animales y poco a poco, aumentaban su patrimonio de semovientes⁷. En otros casos, varias personas se asociaban, unos aportando dinero, otros los animales, y los demás participando con su propio trabajo en virtud de lo que hoy se denomina socios industriales. En el Eje Cafetero se hicieron grandes fortunas bajo las características de esta última modalidad.

Aunque no existe todavía un estudio particular sobre el tema, se sabe que también se formaron compañías de diligencias ---con sus propias reglas y como verdaderos monopolios de carga---; y fueron ellas las que ayudaron a construir las fondas, los mesones y posadas cerca de los núcleos urbanos por donde pasaban. Como es obvio, los monopolios del transporte arriero tendieron asimismo a controlar el correo y la recaudación de los derechos de peaje y de las garitas. La llegada del ferrocarril y de los automóviles fragmentó estas ventajas al iniciarse el siglo XX.

Por su parte, el papel de la fonda era el de “único intermediario comercial: el comprador, el vendedor y el prestamista”. Ésta era el “eje de la comunidad que luego, al disolverse los vínculos semipatriarcales, se habrá de convertir en especulador y usurero”⁸. Como una oficina peculiar de transacciones, la fonda fue un sitio de encuentro para sellar compromisos, negocios, compraventas, y, en algunos pocos casos, llegó a servir como una zona de tolerancia para la prostitución disfrazada. Además, servía como hospedería, acopio de víveres y herramientas de ferretería.

Las fondas surgieron casi en forma natural. Todo comenzaba con unas partidas o recuas, y un tambo o refugio para descansar. Con una primera tolda y un

⁶ Ferro Medina, (1994), p.12.

⁷ En torno al origen de la palabra "arriero", el Diccionario de la Real Academia, edición 1991, dice que se deriva del latín *arre* que significa recua. Por su parte, el sustantivo arrierista denota generalmente «el que tiene determinada ocupación, profesión u oficio» como almacen-ista, period-ista, tax-ista.

⁸ García, (1978), p. 37.

potrero cerca, los paraderos de los arrieros y de las mulas se transformaban en una estación fija; luego se abría una tienda de víveres y cacharros, y pronto un hospedaje hasta que se le daba la figura de una fonda caminera. Este tipo de establecimiento en la vía cumplía ese papel de intermediario necesario entre el pequeño comerciante, el productor y la ciudad.

Las fondas fueron una institución donde, como se dice ahora, se socializaban las relaciones comerciales al tiempo que se intercambiaban comunicaciones y noticias.

Los fonderos eran proveedores de los bienes de consumo que requerían las recuas para sus itinerarios; asimismo, servían de alojamiento temporal para los arrieros y sus bestias. Al caer la tarde, en los pasillos de la fonda se jugaba a las cartas en la pausa del descanso, se contaban chistes y se rasgueaban el tiple o la guitarra con las melodías de entonces. Los fonderos creaban un ambiente social que le daba significado y solaz a los miles de arrieros, peones, viajeros, militares, y hacendados que transitaban por los caminos de la colonización.

LOS ARRIERISTAS, LOS CAPORALES Y LOS ARRIEROS

Alejandro López⁹, conocido estudioso de la economía del siglo XIX, clasificaba a los agricultores de entonces en tres grupos: los propietarios de tierras, los trabajadores manuales y los intermediarios, ubicados entre los otros dos. Los “arrieristas” (los dueños de las recuas) y los arrieros (los peones de a pie), constituyeron ese grupo especial de intermediarios del transporte que luego cambiaron de trabajo cuando, a medida que aumentaron su fortuna, los arrieristas se hicieron propietarios de haciendas ganaderas y de tierras cafeteras.

Varios tópicos se asocian con el oficio de la arriería. En primer lugar, el esquema de funcionamiento de las recuas.

Los propietarios –uno o varios- adquirían las recuas, también llamadas “partidas”. Contrataban a un mayordomo o caporal a quien le confiaban la administración de la recua, con tres o más arrieros y un “sangrero” encargado de preparar la alimentación, llevar el botiquín de primeros auxilios y levantar las toldas. Con ese tipo de jerarquía, eran los propietarios arrieristas quienes conformaban las partidas y, dependiendo del número de bestias o de carga, conducían ellos mismos su propia recua de lado a lado.

En cuanto el propietario arrierista encabezaba las jornadas de transporte, su papel se confundía con el del caporal quien era, al fin y al cabo, el jefe de la partida. Cuando el propietario no viajaba con sus recuas, el caporal hacía sus veces y asumía todas las tareas que hoy se entregan a un gerente. Bajo sus órdenes estaban el sangrero (encargado de algunos oficios administrativos) y los peones que movían los bultos de carga, arriaban los animales y realizaban los oficios duros de la jornada. Este caporal elaboraba los contratos de carga, hacía el cobro de las facturas, la entrega de la correspondencia y el balance de actividades al final de la jornada, por lo general en el domicilio particular del dueño arrierista en alguna población importante de la ruta.

⁹ López, (1976), pág. 75.

Durante la época de la Conquista, los capitanes ejercían el oficio de abrir trochas y caminos y recibían el encargo de trasladar la vanguardia de las tropas (v.g. el caso de Álvaro de Mendoza, al servicio de Robledo).

En la Colonia los civiles empezaron a desempeñar el oficio en auxilio o remplazo de las autoridades gubernamentales de entonces. Más adelante, la arriería se fue transformando en una labor civil de hombres guapos, honrados y perspicaces, capaces de afrontar riesgos y peligros de toda clase, hasta llegar a ser más tarde una empresa de transportes que, como anotamos antes, enriquecía a sus dueños de una manera notoria.

En muchas ocasiones, los dueños de una recua recibían jugosos contratos gubernamentales para conducir y aprovisionar cargas oficiales, incluyendo el correo y suministros de guerra. Si los animales eran propiedad del gobierno, los arrieros servían de conductores y guías, a cambio de un estipendio. Pero en otros casos, la especialización tomaba otra modalidad: eran los negociantes de ganado quienes compraban los caballos, las mulas y los bueyes (incluso los aparejos) para alquilarlos a terceros y así dar forma a una nueva recua organizada que se ponía al servicio de los interesados. Del mismo modo, existía un oficio marginal que se denominaba los *rescatantes*, es decir, ciertas personas cuyo trabajo consistía en descubrir los animales perdidos en los caminos para devolverlos a sus dueños, o para comerciar con ellos por aparte, si fuere el caso.

No obstante, la naturaleza del oficio de arriero era muy exigente y variada. Entre otras actividades, necesitaba estar al corriente de las pesas y medidas -en especial las marcas de la *romana*-, saber dividir y multiplicar, calcular las horas por la posición de las estrellas o por las sombras del sol, deducir las circunstancias climáticas, elegir las sendas de paso, detenerse y proseguir a tiempo, y un sinfín de competencias. Pero asimismo había que tener buena memoria para poder transmitir las buenas y malas noticias que venían de lugares distantes.

El papel de comunicadores les daba a los arrieros ciertos atributos de ascendencia como portadores de buenas o malas noticias de sitio en sitio. En cierto momento de nuestra historia, antes de los correos oficiales, toda la red de decisiones del país se movía con ellos: los documentos, los libros, los archivos, los relatos verbales y las cartas personales que llevaban los arrieros de un Estado a otro, engendraban muchas de las medidas que tomaban los presidentes de los Estados, los generales, los jueces, los clérigos y los negociantes.

DE LOS MANDILES Y LOS CARRIELES

Vale la pena hacer una breve mención sobre la indumentaria y los aparejos de los arrieros. Los sombreros eran de ala ancha y copa baja, a menudo forrados de hules que prevenían los aguaceros y tormentas. Los *mandiles* o delantales eran de cuero o de lona, elementos indispensables para defender la ropa cuando se requería sostener los bultos al cargarlos. Del mismo material de cuero se acostumbraban la *cuadrilera*, que preservaba del roce de *reatas* y cabestros.

Para defenderse del frío o la lluvia, cada arriero llevaba su *mulera*, o su ruana para sitios fríos, que lo mismo le servía como manta o como colchón. En la cintura, siempre se portaba un templado machete de hoja ancha que tenía los muchos usos de esta herramienta de trabajo. (La ruana, las cotizas y las alpargatas fueron al parecer un aporte de los cundiboyacenses a la arriería). La mulera se utilizaba en especial en climas más cálidos, y era un distintivo tan reconocido como el carriel el cual era el símbolo más reconocido del oficio del arriero. Del inventario de los objetos que se portaban en esta cartera hay muchas versiones, pero una descripción de los objetos de un carriel típico es la que aparece enseguida:

EL INVENTARIO DE UN CARRIEL

- Unos naipes españoles
- Una camándula y un escapulario
- Una carta de la amada
- La cédula o el documento de identidad
- La libreta de reclutamiento
- La fórmula de un yerbatero
- Una barbera
- La contra para la culebra coral
- El mechero para los tabacos
- Una pezuña de la gran bestia
- Los dados trampeados
- El pañuelo raboegallo
- La navaja perica
- Un Cristo y una Virgen
- Tabacos y calillas
- Una aguja de arria
- Una aguja caponera o capotera
- Un congolo, o monicongo
- Una vela de cebo
- Unas cuerdas de tiple
- Un peine sacapiojos

*El carriel se elaboraba con fina piel de nutria, con guarniciones de hule negro y cuero rojo; tenía seis fuelles; una correa o tahalí para llevarlo al hombro; y una lengüeta para el pasador de la tapa. Los campesinos pobres compraban unos carrieles más baratos que se hacían de cuero de “perro negro”.

LOS HATILLOS Y EL SOBERNAL

Al empezar el siglo XIX, se dio una incipiente industrialización en el Estado de Antioquia. Llegaron diversos tipos de maquinarias al país, que se transportaban desde Barranquilla por el río Magdalena hasta Honda, Nare, o Islitás; y de aquí partían las muladas o recuas con destino a Medellín, Cartago, o Popayán.

Para llevar las cargas pesadas, los arrieros utilizaron un aparejo llamado *turega* que consistía en poner varias mulas amarradas a unos listones de madera, a manera de camilla, donde iban los bultos pesados. Por ejemplo, las campanas de la iglesia de Fredonia fueron transportadas desde Nare en tres *turegas* de seis mulas para la campana mayor que pesaba 35 arrobas; y dos *turegas* de cuatro mulas cada una para las campanas de 25 y 20 arrobas. Una planta eléctrica también se llevó de la misma manera hasta Carmen del Atrato donde recibieron a los arrieros con una tremenda fiesta cuando se encendió la luz.

Las cargas eran de dos clases: las propias del transporte de mercancías, y las cargas de los mismos arrieros para su acomodo y subsistencia durante el viaje. El hatillo o carga del auxilio del llamado sangrero (por lo general en unas bestias especiales que se llevaban de un cabestro o ronzal) contenía el “bastimento”, compuesto de carne, tocino, panela, chocolate de harina, bollos de maíz y el bizcocho “cerrero” y unos elementos para primeros auxilios durante el viaje. Como el medio de vida de los arrieros eran los animales de la recua, a estos se les vigilaba y alimentaba cuidadosamente.

Las recuas o “partidas” medianas constaban de entre diez a veinte animales (bueyes y mulas) cargados con los bultos (llamados tercios o “zunchadas”) donde iban los productos agrícolas como el café, y en los cuales regresaban telas, cobijas, mantas y hasta pianos, calderas y otros equipos para fábricas que se iniciaban. Las recuas grandes se formaban hasta con setenta animales, entre mulas, machos y burros, cuya tarea era trasladar tanto las mercancías y personas que venían del exterior, como las que se enviaban de un lugar a otro del país.

Las mulas cargaban un promedio de 150 kilos cada una (o sea, seis arrobas a cada lado), pero las largas jornadas deterioraban los productos a tal punto que se dieron muchos rechazos en los comerciantes del exterior. De allí nació la necesidad de levantar unas bodegas de almacenamiento, como las de Puerto Nare y de Islitas, en el río Magdalena, para albergar la carga de importación que iba para Medellín y Popayán, y la de exportación, principalmente del tabaco y el café, que enviaban las trilladoras a sus casas matrices en el exterior.

DE LOS ENSERES DE LAS MULAS

El aparejo principal de los animales era la *enjalma*. Ésta se manufacturaba con dos *bastos*, o cojines cuadrados rellenos de paja, con un lado forrado en costal de cabuya y liencillo blanco; sobre esta tela se colocaba el *sudadero*, o cuero del mismo tamaño. Los accesorios de la *enjalma* eran: el *pretal* para amarrar delante del cuello; la *grupa* bajo la cola del animal; la *cincha* para el tórax, y la *retranca* para retener la carga en los descensos. La *lí*a era un lazo de cabuya para atar los bultos por pares, y enseguida se ponía la sobrecincha que remataba en un “garabato”; encima de los bultos atados se colocaba uno pequeño, llamado *sobernal*, destinado a llevar encargos especiales.

Sobre la *enjalma* también se instalaba la *angarilla*, fabricada en madera para formar una especie de silla que se ajustaba con una sobrecincha; de aquí se colgaba una madera larga denominada *rastra*, o unos cajones para el transporte

de graneles o de arena. En el caso de las *turegas* (utilizadas para llevar cargas grandes como pianos, pilas de cemento, campanas, y otros), también se emplearon para transportar la madera y las guaduas del bosque que se utilizaban en la construcción de las casas de los primeros poblados.

DE LOS APAREJOS DE LA MULA

- Un sudadero de vaqueta, previamente engrasado con sebo de riñonada.
- Una enjalma con sus bastos, pretal, cincha y retranca.
- Una tapa para la enjalma, de encerado o tela de cabuya.
- Una jáquima o cabezal de lazo para la cabeza de la mula.
- Una lía o sobrecarga, con su cinchón y garabato respectivos.
- Un encerado grande para cubrir la carga, y resguardarla de la lluvia y el sol
- El sobernal, para las cargas delicadas o especiales.

ARRIEROS Y HACENDADOS

La arriería atraviesa diversos momentos en su dinámica integradora. La sobrevivencia del oficio experimentó varios cambios de acuerdo con el avance de otros medios de transporte. Dice el historiador Poveda Ramos que, en el decenio de 1880-1890, la apertura del Ferrocarril del Pacífico permitió que casi todo el comercio exterior de Popayán y Cali se encausara por la vía del río Dagua y el puerto de Buenaventura. Y afirma:

“Los arrieros y comerciantes antioqueños que antes manejaban ese tráfico desde Honda, vía a Manizales, hasta el Estado del Cauca, perdieron ese negocio. Desmovilizaron sus capitales y los trajeron a Antioquia. Como las únicas oportunidades de inversión aquí eran las de la minería de veta, en ella pusieron buena parte de sus recursos financieros”¹⁰.

Los arrieros ricos invirtieron otra parte de la acumulación de capital en la adquisición de propiedades cafeteras, con lo cual los arrieros se volvieron importantes hacendados y ganaderos, iniciándose así una nueva clase de movilidad social. En algunos casos, como en el Quindío, la transformación se hizo de la arriería al cultivo de papa: ya acomodados, los paperos de esa región se bajaron a la ciudad y se involucraron en la vida social y las actividades políticas en los inicios del siglo XX.

La actividad de los arrieros permitió el acceso a nuevos bienes de consumo a los habitantes del Eje Cafetero, pero también inauguró un nuevo tipo de relaciones sociales: las que existen entre los arrieros-dueños, los caporales o administradores, y los peones de pie que conducían las partidas alternativamente de región en región.

¹⁰ Poveda (1981), p.107.

Debido a los elevados fletes que cobraban, los arrieristas, como se dijo antes, fueron acumulando mucha riqueza, a tal punto que los altos fletes parecen haber dado origen a la campaña por la construcción del cable aéreo entre Mariquita y Manizales: para derrotar la especulación de los arrieros.

En efecto, cuando las lluvias demoraban las recuas en el camino, con sus acarreos de víveres y alimentos, la escasez en el poblado hacía que, a su llegada, los arrieristas hicieran subir los precios de los artículos alimenticios ya fuese por acaparamiento, o por un aumento exagerado en el cobro de las tarifas que decían compensar los avatares del viaje. Así los arrieros fueron capitalizando sus ganancias para invertir las en otras tierras cafeteras y ganaderas e incrementar sus patrimonios.

LA LOMA APALANCADA

En los caminos de la arriería, la loma apalancada era una pendiente con troncos gruesos colocados de trecho en trecho en forma de escalones.

Solamente unos experimentados animales podían cruzar los camellones apalancados durante los duros inviernos. Pero los bueyes veteranos, que servían a estos propósitos, escaseaban en las recuas.

Poncho Franco salió una vez con un cargamento de tabaco desde Honda a Manizales. Más allá del páramo de Herveo se encontró con un sitio "empalancado" que el buey madriño, recién incorporado a la boyada, no quiso avanzar por nada.

Entonces regresó hacia Herveo, y armó campamento hasta cuando le trajeron desde Marulanda un buey veterano que, al colocarlo enfrente de la partida, le permitió al arriero Franco continuar su viaje de negocios.

LOS VALORES DEL OFICIO

Entre 1874 y 1914, al iniciarse la construcción de los ferrocarriles, el negocio de los arrieros parecía amenazar una crisis. Pero, como se sabe, las obras del ferrocarril duraron muchos años porque se trabajaba en forma intermitente por razones de presupuesto. En consecuencia, las recuas conectaban los tramos, lo cual hizo altamente competitivo el negocio de los arrieros en Santander, Cundinamarca, Antioquia y Cauca¹¹.

Como la conducta del arriero generó valores de honestidad que hicieron mella en el comportamiento social de nuestros habitantes, "*puesto que la palabra dada era ley para los contratantes*"¹², pasamos por alto este punto de vista en torno al examen de la sociología de la colonización (que convierte a los aforismos, las costumbres y los modelos de gestión de la arriería en paradigmas de cierto tipo

¹¹ Ferro Medina (1994), p. 32.

¹² Morales Benitez, (1997), p.30 y ss.

de proceder ejemplarizante para las nuevas generaciones), dado que ya existe mucho material de interpretación sobre la idiosincrasia de esta profesión u oficio.

La literatura y la poesía también se ocuparon de la arriería. Cuando los escritores costumbristas (como Carrasquilla) hablaban de aquella, se les hacía la boca agua al encomiar las peripecias de este oficio y se admiraban de los raros artículos que llevaban esos hombres: abarrotos, cacharros, jabones, artículos de tocador, peluches, rasos, cintas, plumas, flores de trapo, encajes, todos los tintes chillones, los adornos ostentosos, los abalorios y los collaretes que venían de Europa; los cretones, los algodones de bajo precio, las telas engomadas y demás “floripones” para el decorado doméstico.

Con esta enumeración, Tomás Carrasquilla daba cuenta de los aportes que los arrieros, comerciantes e importadores ofrecían a la formación de la cultura y al lenguaje de una región que poco a poco se incorporaba a los contornos de nuestra nacionalidad. La arriería se mostraba entonces como el vínculo entre el nuevo país y sus necesidades de modernización entre el siglo XIX y XX, hasta adquirir los elementos de leyenda que hoy contemplamos.

En conclusión, las diferentes facetas que se han presentado aquí en torno al oficio del arriero y al sistema de arriería, dan cuenta de la importancia que este oficio y este transporte tuvieron en el desarrollo de la economía del país. No obstante que el trabajo se ejercía por todo el país, la concentración de capitales mineros hacia la industria en Antioquia, y el fortalecimiento de los episodios de la colonización antioqueña le dieron a los arrieros una relevancia que abarca hasta los valores y sentimientos que esos hombres albergaban.

No es una casualidad que, en muchas ocasiones, se califique de paradigmático el oficio y las costumbres del arriero, como para destacar con ello un ejemplo de laboriosidad e integridad, que debiera expandirse en las tradiciones de los pueblos que vivieron bajo el influjo de este quehacer.

BIBLIOGRAFÍA

ESCOBAR URIBE, Arturo, *Sobre la Arriería*, Revista Vínculo Shell, Volumen XVII, # 127, Bogotá, 1965.

FERRO MEDINA, Germán, *A Lomo de Mula*, Ediciones del Banco Cafetero, Bogotá, 1994.

FERRO MEDINA, Germán, *Arrieros antioqueños: empresarios de a pie*; en “Empresas y Empresarios de Colombia, Siglos XIX-XX”. Comp. Carlos Dávila L. de Guevara. Colección Vitral: Editorial Norma, CEPAL, Universidad de los Andes; Tomo II, Bogotá, 2003.

GARCIA, Antonio, *Geografía Económica de Caldas*, Publicaciones del Banco de la República, Archivo de Economía Nacional, Bogotá, 1978.

GUADALAJARA, *Región de las Rosas*. www.guadalajara.net

HUMBOLDT, Alexander de, citado en *Viajeros Extranjeros por Colombia*, Siglo XIX, Carvajal y Cia., 1970, pág. 22 y ss. En cartas a su hermano Guillermo, de Cumaná el 16 de julio de 1799, y de Lima el 25 de noviembre de 1802.

LOPEZ, Alejandro, *Escritos Escogidos*, Biblioteca Básica Colombiana, Colcultura, 1976.

MORALES BENITEZ, Omar, *La Gesta de la Arriería*, Editorial Planeta, Santa Fe de Bogotá, 1997.

POVEDA RAMOS, Gabriel, *Minas y Mineros de Antioquia*, Departamento Editorial del Banco de la República, Bogotá, 1981.

SANTA, Eduardo, *Arrieros y Fundadores*, Alcaldía de El Líbano, Tercera Edición, 1997.

SANTA, Eduardo, *La Colonización Antioqueña*, TM Editores, Bogotá, 1993.

VALENCIA, Gonzalo Alberto; AGUDELO, Fabio Alberto, *Banca y Economía en Armenia y el Quindío 1929-2002*, Ediciones del Banco de la República, Armenia 2002.

CAPÍTULO VIII

VIAJEROS POR LOS CAMINOS DEL EJE CAFETERO

Jaime Lopera

El testimonio de los viajeros extranjeros que pasaron por los caminos del Eje Cafetero, constituye un variable mosaico de descripciones, experiencias y referencias de costumbres que ayudan mucho a la comprensión de los episodios vividos en este territorio, en especial en los inicios de nuestra nacionalidad. Esos viajeros dejaron, cada uno a su manera, memorias y escritos llenos de detalles pintorescos o científicos, pero también pinturas y grabados que muestran las vicisitudes de los caminos. Aquí nos proponemos hacer conocer una muestra de tales acotaciones para enriquecer las novedades de aquella época por boca de los forasteros que nos visitaron.

Fueron muchos los viajeros extranjeros que pasaron por el Virreinato de la Nueva Granada, por la Gran Colombia y por los inicios de la República. Muchos de ellos vinieron en plan de observadores científicos, otros en plan de asesoría geológica, y otros más como simples exploradores naturalistas. No faltaron quienes lo hicieron como diplomáticos, y algunos en tímidas correrías de espionaje que tal vez nunca serían reconocidas como tales con forma explícita. Aquí se presentan once testimonios, de los cuales sólo cuatro son de colombianos. El número de visitantes es abundante y poco a poco se van conociendo versiones nuevas, debido a hallazgos en bibliotecas particulares u oficiales de Europa y Estados Unidos, lo cual enriquece la historiografía colombiana en forma notable. Por ahora, con la muestra elegida creemos que se observan buenos ejemplos de las costumbres de la época en que la colonización mostró más adelantos en esta región.

Los viajeros dejaron sus impresiones en libros de memorias publicadas, casi todas, fuera del país. Tales libros llevaban láminas con dibujos originales de los viajeros; o grabados y dibujos ilustrados por otros con base en la recordación del viajero, además de los textos escritos con los recuerdos de los viajes, unos más minuciosos que otros, dependiendo del oficio o capacidad de observación del transeúnte. En el inventario de caminantes no todos ellos pasaron por la zona que hoy ocupa el Eje Cafetero, pero quienes así lo hicieron, dejaron bien reflejadas sus experiencias por estas trochas y caminos.

EXPLORADORES Y VIAJEROS

Después de las exploraciones y viajes, y de regreso a su país de origen, el viajante escribía sus evocaciones, exhibía sus mapas, óleos y grabados; seguramente daba conferencias, y en fin, procuraba dar a conocer el fruto de su peregrinaje. En muchos casos, los que llegaron contratados para la minería eran más que todo exploradores con intereses técnicos que trajeron consigo unos aprendizajes que nos fueron de

mucha utilidad por años, por aquello que hoy llaman la transferencia de tecnología. En otros casos, tanto los exploradores y técnicos, como los simples viajeros, hacían los dibujos de memoria, lo que daba como resultado que a veces se copiaban los paisajes europeos como si fueran sudamericanos.

La lista de los viajeros extranjeros y nacionales es abundante, y de ella cabe mencionar las versiones que traen Giorgio Antei en su formidable libro de viajes ilustrados por Colombia (1817-1857) con profusión de láminas y dibujos; y el libro dirigido por Mario Carvajal, con notas de Armando Romero Lozano, extractadas de los textos originales, ambas obras de inocultable interés para aquellos que deseen conocer más a fondo la descripción de diversos viajes por todo el país. En este caso, sólo se hace referencia a los apartes que tocan con el paso por las regiones que hoy constituyen el Eje Cafetero, tomados de textos diferentes¹.

No sobra recordar, que algunos no eran viajeros de paso: una buena parte de la tecnología europea para la explotación del oro y otros minerales entró a esta región por Marmato, población adonde arribó el técnico Boussingault. En San Juan, una pequeña aldea al lado de Marmato, según el historiador Álvaro Gartner², “*la colonia extranjera más grande de Colombia en el siglo XIX*”, se recogió mucha de la influencia de los técnicos europeos que allí vinieron en pos de la minería. Por ejemplo, el ingeniero inglés Tyler Moore estuvo en Marmato en 1828, y unos años después pasó a Cundinamarca donde se inició en la caficultura. Eduardo Walker Robledo, hijo de un ingeniero inglés del mismo nombre, hacia 1830 le aprendió las técnicas para el cultivo del café, al punto que se instaló en tierras manizaleñas y allí plantó con éxito ese mismo cultivo en una finca llamada “La Cabaña”, cuando dicho arbusto era el asomo de un producto que apenas comenzaba a dar idea de su importancia en la economía de la región.

1801: Humboldt, y los cargadores

El más importante de los viajeros extranjeros que pisaron el territorio colombiano, y desde luego el Eje Cafetero, fue Alejandro de Humboldt; este botánico y científico alemán abrió el camino para que, después de la lectura de sus textos científicos en los salones monárquicos de Londres, Berlín o París, otros colegas suyos y expedicionarios, animados por su prosa, se atrevieran a dar el salto hasta América.

¹ El texto de Antei relaciona a estos viajeros: Jorge Juan y Antonio de Ulloa (españoles), Humboldt, Berg y Karsten (alemanes); Mellet, Duane, Hamilton, Powles, Cockrane, y Empson (ingleses); Cuvier, Lacroix y Roulin (franceses). Por su parte, Carvajal y Romero mencionan, entre otros, a Humboldt, Hamilton, Holton; Mollien, Lemoyne, Saffray, Andre, d'Éspagnat y Cane (argentino).

² Gartner, (2005), p.51. Este libro es un gran aporte bibliográfico: contiene los nombres y pormenores de los ingenieros europeos que vinieron a las minas de Riosucio, Marmato y el Cantón de Supía, y abunda en detalles sobre el papel de aquellos entre 1873 y 1930.

En lo que toca al Eje Cafetero, es muy significativa la descripción de Humboldt³, al relatar sus impresiones sobre el camino del Quindío, que él recorrió en 1801:

"Considérase la montaña de Quindío (lat. 4° 36', long. 75° 12') como el paso más penoso de la Cordillera de los Andes; porque es bosque espeso, completamente deshabitado, que en la mejor estación cuesta diez o doce días de travesía. Allí no hay cabaña alguna, ni medios de subsistencia. Los viajeros, en todas las épocas del año, hacen sus provisiones para un mes, porque a menudo sucede que, por el deshielo de las nieves y súbita crecida de los torrentes, se encuentran aislados y sin poder dirigirse a Ibagué ni a Cartago".

Un sitio denominado como el Garito del Páramo es el punto culminante de la cordillera a 3.500 metros sobre el nivel del mar. El sendero por el que se salva la cordillera, dice el científico, es tan estrecho *"que apenas tiene 4 ó 5 decímetros, y se parece a una galería al descubierto"*. Después de algunas observaciones sobre las características mineras de la zona, añade Humboldt:

"Los bueyes, bestias de carga que se usan en estas comarcas, difícilmente pasan por dichas galerías que tienen hasta 2.000 metros de largo, y si se tropieza con ellos por desgracia en el centro de los barrancos hay que desandar el camino recorrido o subirse a los bordes de la grieta sujetándose a las raíces que del suelo penetran hasta allí".

Más adelante, indignado por lo que vivió durante esta aventura, le describe a su hermano Guillermo los pormenores del viaje a lomo de otro hombre:

"Los viajeros se hacen cargar ordinariamente por hombres que se llaman cargueros. Tienen una silla amarrada a la espalda, sobre la cual el viajero se sienta, andan tres o cuatro horas por día y sólo ganan 14 piastras en 5 ó 6 semanas. Nosotros preferimos caminar a pie y, habiendo tenido muy buen tiempo, sólo pasamos 17 días en estas soledades, donde no se halla traza alguna de haber sido habitadas; se duerme en cabañas con hojas de heliconia, que hay que cargar especialmente para ello. Al pie occidental de los Andes hay pantanos en que uno se hunde hasta la rodilla. El tiempo había cambiado, llovía a torrentes en los últimos días, las botas se pudrían en las piernas, y llegamos descalzos y cubiertos de heridas a Cartago, pero enriquecidos con una bella colección de plantas nuevas, de las cuales tengo gran número de dibujos".

En su viaje desde Santa Fe a Popayán, cuenta Humboldt que después de haber bajado hasta Fusagasugá, Pandi, e Icononzo, llega hasta Ibagué. *"Este poblado, dice, fue construido a comienzos de la conquista en una parte del llamado Páramo del Quindío; los pijaos, que en 1801 estaban completamente aniquilados destruyeron la primera fundación; y aunque luego se construyó una nueva ciudad, esa también fue asolada por dicha tribu hasta que finalmente se consolidó el poblado ibaguereño como un punto focal del tránsito del oriente hacia el occidente del país."*

³ Humboldt, (1959), p. 62.

Por estos contornos Humboldt empieza a identificar la cordillera central y señala que desde Ibagué se observan cuatro montañas todo el tiempo cubiertas de nieve (el Páramo de Ruiz, Tolima, San Juan y Quindío), excepto la de Herveo. Como en esta ocasión Humboldt se encuentra muy sensible con la vida miserable de los cargueros, atestigua de ellos:

“Alternando los más altos calores con el frío del páramo, expuestos a la humedad de tremenda lluvias tempestuosas, rebajados a verdaderos animales de carga, frecuentemente con la espalda herida, con el riesgo de ser abandonados en la montaña, solos y sin ayuda cuando se enferman de desfallecimiento... todo esto no pesa más que el goce de satisfacer la tendencia hacia una vida libre, sin obligaciones, salvaje como la del jabalí” 4 .

1811: Vernaza y la petición al Virrey Amar

Existe un interesante testimonio de José Ignacio Vernaza⁵ en torno a las acciones que se emprendieron en Cartago, desde 1811, para la construcción del camino del Quindío: *"Sobre la apertura del camino a través de la abrupta montaña del Quindío, libró Cartago, desde la época colonial, una tenacísima campaña, a fin de ponerse en comunicación con la capital y que tal vía sirviera a todo el Valle del Cauca"*.

La idea del camino por esta ruta, prevista desde mediados del siglo XVII, revela que el poblamiento de esta zona tolimense ya reclamaba un camino hacia Cartago y un vínculo de mercado con las zonas auríferas de Supía y Marmato. Refiere Vernaza el hecho de que se encontró un expediente en los archivos de Popayán, incoado por Manuel María Buenaventura, donde consta que fue el cartagueño Ignacio Durán y Oviedo, con la ayuda del Ayuntamiento de esa ciudad, quien primero acometió esa difícil misión de reclamo por un camino quindiano ante el gobierno central de aquella época.

En el expediente mencionado, dice Vernaza, se encuentra la petición hecha al virrey Amar y Borbón en el año de 1807, y una extensa relación en la que se habla de las minas, maderas, terrenos y demás riquezas con que se beneficiaría el camino, y la distribución que debe hacerse de las tierras a los primeros pobladores. El gobierno central, a partir de entonces, promulgó muchas leyes (una de ellas, la de Bolívar) para darle forma a esta vía, con la modalidad de concesiones de tierras y adjudicaciones a los constructores del camino del Quindío por la cordillera central.

1825: La opinión de los suecos

⁴ Humboldt, (1982), p. 83 y ss.

⁵ Vernaza (1941) p.25

Otro testimonio sobre la situación de los caminos en el Virreinato de la Nueva Granada es el que ofrece Carl August Gosselman⁶, un viajero sueco que estuvo por estas tierras hacia 1825:

“...los caminos estaban en estado intransitable, máxime que nuestro recorrido era por entre bosques y pantanos espesos; a decir verdad no eran caminos. Acá no se encuentran otras vías de comunicación entre los poblados: por eso nuestra costumbre o el concepto que tenemos de nuestros caminos al asociarlos con la idea de que a través de ellos las gentes en un país se movilizan de un lugar a otro, solas o con sus animales, aquí no podemos llamarlos así. La facilidad de trasladarse es igual a la que pudiera ofrecernos cualquier línea recta trazada en la tierra para unir unos puntos tan deshabilitados como el nuestro”.

Desde luego cabe anotar, como dijimos antes, que algunos extranjeros, ingleses, alemanes, franceses, vinieron para quedarse. Independientemente de las razones por las cuales cortaban con sus respectivos países de origen; muchos de ellos decidieron afincarse en territorio del Eje Cafetero (Marmato, Supía, San Juan), en tanto que otros lo hicieron en tierras tolimenses. Por ejemplo, en 1864, Isidro Parra, fundador de El Líbano, se tropieza por allí con otro ingeniero francés, Desirée Angee (natural de Normandía), quien por esa época había llegado a la Gran Colombia para colaborar en la construcción del Capitolio Nacional. Estimulado por las leyes expedidas en 1849 sobre adjudicaciones de tierras a cambio de la apertura de vías, Angee se quedó en el país, se casó con una colombiana y se asentó en las tierras de El Líbano donde compartió con sus fundadores la empresa colonizadora de este poblado⁷.

1827: La experiencia de un francés

El viajero francés Juan Bautista Boussingault escribió sus *Memorias*⁸ de viaje y aventuras en 1892. En ellas relataba sus múltiples experiencias como testigo de la historia americana, haciendo especial énfasis de sus desplazamientos por la Guayra a Santa Fe, su excursión por el valle del Magdalena, por el Chocó, el viaje al Ecuador y su recorrido por Antioquia y el Valle del Cauca entre 1824 y 1830.

Es muy agradable leer la crónica de este viajero francés cuando habla de su encuentro con Bolívar y Manuelita Sáenz, y de la vida en poblaciones como Cartago. Pero en especial merece registrarse el tratamiento que dio, en sus recuerdos como expedicionario, a estas tierras del Eje Cafetero que otros aventureros y cronistas ya habían detallado.

Cabe destacar, en el volumen IV de sus extensas *Memorias*, la narración de Boussingault sobre su paso por la Cordillera Central desde y hacia el Quindío. Porque

6 Gosselman, (1981), p.239.

7 Santa, (1997), p. 26.

8 Boussingault, (1981), Vol. VI, p. 90 y ss.

varias veces cruzó la cordillera como oficial de minas, encargado de ayudar a la explotación de algunas vetas en el occidente colombiano por cuenta del gobierno de entonces y en su carácter de experto en estas materias.

En 1827 Boussingault hizo la primera travesía con “silletteros” desde Ibagué hasta Cartago; tardaron en total nueve días en esta expedición. Él mismo midió, desde la altura del páramo, un total de 12 leguas de 6.600 varas cada legua en esta ruta hasta Cartago. En otra ocasión recorrió la misma distancia en cinco días y medio, pero a lomo de mula y con un clima más favorable.

Boussingault había sido nombrado como Superintendente en la Vega de Supía y en Marmato, con la misión de organizar y dar más extensión a la explotación de las minas de oro. Cuando hizo su primer viaje, desde Bogotá hasta Ibagué, y de allí hasta el páramo para descender hasta Cartago, descubrió que *“la vía preferida para el transporte de las telas bastas de algodón fabricadas en El Socorro y que tienen un gran consumo en las Provincias del Sur, era el Paso por el Quindío”*.

Boussingault contrató en Ibagué a los cargueros que habrían de llevarle sus cajas, baúles y pertenencias con destino final a la Vega de Supía. Once cargueros le llevaron 41 arrobas y 9 libras de equipaje por las cuales pagó la suma de 80 piastras y 6 reales (una piastra era igual a 1.000 libras españolas de entonces), pero debió abonar 16 piastras a un “sillettero” que lo transportó a él, a paso suave, sobre una silla de caña.

Es interesante conocer la manera dramática cómo este viajero francés, tal como lo hizo Humboldt, relata la faena del viaje en las espaldas del sillettero:

“...el transportado debe permanecer inmóvil, mirando hacia atrás y con los pies reposando en un travesaño; en sitios escabrosos, como al atravesar un torrente sobre un tronco a manera de puente, el sillero recomienda al patrón que tiene sobre la espalda cerrar los ojos; es cierto que nunca sucede un accidente, pero da lástima ver al carguero sudando gruesas gotas a la subida y oírlo respirar, emitiendo un silbido tremendo; a pesar de las ofertas que me hizo un sillettero de los más reputados, preferí pasar la cordillera a pie”⁹.

1827: El bastimento de los viajeros

Más adelante, el viajero francés Boussingault nos ofrece algunos interesantes datos sobre la comida que se consumía en aquella época:

“...el bastimento (los víveres) que debíamos llevar, consistía en tiras de carne seca de res, bizcochos de maíz, huevos duros, azúcar en bruto (panela), chocolate, ron, pedazos de sal que se conocen con el nombre de `piedras` y resisten a la humedad, y cigarros. Yo debía alimentar solamente a los cargueros que llevaban los víveres, la

9 Boussingault, (1981) Vol. p.74 y ss.

cama y las hojas de 'bijao'; los otros llevaban su propia alimentación, o sea, 'tasajo', panela, chocolate, arepas y sobretodo 'fifi' que se hace con bananos verdes secados al horno, cortados en tajadas longitudinales, todavía harinosos al punto que adquieren la dureza y la consistencia del cuerno; para comer 'fifi' en vez de pan se le rompe con una piedra y se le deja entre agua"¹⁰

El 23 de mayo de 1827 salió Boussingault de Ibagué, atravesando el Combeima, y desde allí comenzó a hacer mediciones científicas (como las altitudes en cada sitio y las temperaturas de las aguas que encontraban), cosas que él hacía rutinariamente mirando el barómetro y el termómetro cada vez que se arribaba a un determinado sitio. Las indicaciones técnicas que se leen en esta parte de las memorias del francés, en su expedición a Supía, son muy prolifas y contienen un material documental bastante sugestivo.

Por esta época, el viajero redescubrió la palma de cera (que Humboldt ya había reconocido y catalogado). Llegando a Pambamarca¹¹, Boussingault observó que estaban rodeados de las más bellas palmas de cera, quininas blancas (descritas por Mutis) y helechos "arborescentes". El 28 de mayo los viajeros llegaron propiamente al páramo: al medir la altitud se comprobó que estaban a 3.390 metros sobre el nivel del mar y el termómetro marcaba 11,7 grados centígrados.

Después de almorzar en el alto, comenzaron a descender por caminos estrechos y en medio de la lluvia, y después de cuatro horas de marcha arribaron a Matafícua donde, según observación del experto minerólogo, reconoció unos feldespatos que se utilizan en la construcción. Es de advertir en estos textos, las precisiones geológicas que empleaba el técnico en estos viajes.

Al día siguiente hallaron un camino para alcanzar desde Cruz Gorda hasta el río Quindío que era, en esa zona, un largo pantano; pasaron el afluente sin accidentes y de allí subieron al Alto de Laraganao, y por este sitio arribaron a El Roble. El 30 de mayo fueron a desayunar a Buenavista (altitud 1.837 metros, temperatura 17°) donde comenzaba un camino duro, por entre guaduales y barro que les llegaba a las rodillas. En la tarde del 1 de junio llegaron a La Balsa (hoy Ulloa, altitud 1.279 metros) y allí esperó Boussingault unos cargueros que se habían retrasado por las fiebres.

El 2 de junio de 1827 se puso en marcha hacia Cartago por un deplorable camino hasta el río La Vieja y ese mismo día llegó a su destino felizmente. Su ayudante, a quien había enviado adelante, había tomado en alquiler una casa espaciosa de estilo morisco, con galerías interiores que daban sobre el patio y allí encontró, en Cartago, "una sirena de ojos azules" que lo dejó medio loco. Boussingault estaba por los veinticinco años y mucha parte de sus recuerdos tienen el fondo de mozas jóvenes y hermosas que enamoraba en el camino.

¹⁰ Boussingault (1981), Vol. IV p. 75.

¹¹ Pambamarca aparece también como una provincia de Pichincha, en el Ecuador. Tal vez de aquí se derivó el nombre dado a Cajamarca, Tolima.

1827: Un viajero toma café en Cartago

La crónica abunda en otros detalles en torno al encuentro de Boussingault con Gabriel de La Roche, otro francés que hacía rato trabajaba en Cartago como administrador del estanco de tabaco, y en la cual señala pormenores sobre la forma de vida en esa que el expedicionario llamaba la “América meridional”.

De La Roche, un francés progresista quien estuvo en las jornadas de la Comuna de París y había emigrado a América, contrajo matrimonio con Florentina Marisancena, primogénita de un nativo de la región, un señor de apellido Marisin Luma (o Sebastián de Marisancena, como se lo conoció después), quien por cierto vivía orgulloso “*de la nobleza de su familia y yo tuve a la vista (dice Boussingault) todos los escudos, títulos, sellos, etc.*”.

En ese entonces los esclavos “*eran muy numerosos*”; la vida fácil y ociosa para los blancos, las mujeres graciosas, “*mas que bonitas*” y agradables con sus cabellos entremezclados de flores. Ya se ofrecía entonces como atención un café para las visitas¹². Al respecto de lo anterior, Boussingault nos da una explicación muy singular: “*el efecto atribuido al café está generalmente admitido por las señoras de la América meridional*” (¿). *Las señoritas, agrega, son excelente bailarinas del bolero, del fandango y del molé-molé. Y para refrescarse, remata el autor, ron, del que rara vez se abusa*” en las reuniones sociales de Cartago”.

Después de unos meses en Cartago, bajo la agradable hospitalidad de De La Roche, Boussingault finalizó su jornada cuando arribó a tomar posesión del cargo oficial como superintendente en Supía y en Marmato: los detalles de esta parte de su crónica ocupan muchas otras páginas de sus memorias. En una de ellas aparece un primer testimonio con respecto a una explosión del volcán el Páramo del Ruiz: fue el 14 de marzo de 1805 cuando una nube de cenizas que venían del este alcanzó a llegar a Cartago y Anserma, y cubrió con sus sombras una parte del día¹³.

1836: Detalles de unos ingleses

Otros viajeros nacionales transitaron por el Eje Cafetero hacia Bogotá y Popayán, y viceversa: militares y científicos tales como José Celestino Mutis (desde 1783, director de la Expedición Botánica), el sabio Francisco José de Caldas, y además las tropas patriotas y realistas que transitaron estos contornos. Con el tiempo, el camino del

¹² Estamos hablando de 1827, cuando el café ya se tomaba como bebida en los salones franceses.

¹³ Son incontables las peripecias de Juan Bautista Boussingault en sus viajes por el Cantón de Supía y el papel que cumplió en la explotación de las minas de Marmato en el siglo XIX. El libro citado de Álvaro Gartner (2005) trae una completa investigación sobre los ingenieros ingleses, franceses y alemanes que participaron de los negocios mineros en esta región y sus relaciones con Gran Bretaña.

Quindío y sus alrededores se constituyeron en un rico filón de investigaciones botánicas y geológicas de toda índole, como lo indican las crónicas de la época.

UN LONDINENSE DESCRIBE LA PALMA DE CERA

“En las pendientes de los Andes, en proximidad de un terrible paso, crece una palma aislada, de considerable elegancia: alcanza una altura de mas de diez metros y es perfectamente derecha; su esbelto tronco, de igual grosor desde las raíces hasta la copa, puede encerrarse con la mano. El fruto de la palma cuelga de delicados filamentos, y es muy estimado por su aceite, que los nativos extraen sumergiendo el fruto en agua tibia”.

Charles Empson, *Narratives of South America: illustrating manners, customs and scenery*. Londres, 1836

Pero es curioso ver que la mayor parte de estos viajeros eran franceses y fueron ellos, según Gabriel Giraldo Jaramillo, los que *“han sabido observar con más sagacidad y agudeza, los que han dejado una imagen más viva, más directa y no pocas veces más emocionada de la naturaleza y las gentes de Colombia”*¹⁴. Todas estas narraciones de los viajeros extranjeros han enriquecido notablemente la descripción de nuestra geografía, la idiosincrasia de nuestra gente, las condiciones del paisaje y las características del transporte y sus caminos.

Otro viajero, esta vez el inglés Charles S. Cochrane, relata así su experiencia del viaje por el camino del Quindío¹⁵ después de su visita por los lados de Norcasia por el año 1846,

“Quien quiera viajar por estas tierras no puede prescindir fácilmente de un catre ligero y plegable y de un toldo para protegerse de los mosquitos y niguas... lo suficientemente tupido para prevenir la entrada del jején. Las almohadas, sábanas y cobijas deben ser traídas de Europa pues las de aquí son de mala calidad... del mismo modo, el viajero debe llevar dos o tres sábanas de lino holandés que cubren hasta los pies; las chaquetas deben ser amplias y abotonadas hasta el cuello. La ropa debe ser de color blanco, es más fresca y fácil de lavar, además, se seca prontamente. De igual manera, son necesarios dos sombreros de paja con bordes amplios, uno para viajar en canoa y el otro para utilizarlo en otras ocasiones; zapatos holandeses fuertes con suelas de cuero y un par de zapatos ingleses para cacería”.

Por su parte, Charles Empson llegó a la Nueva Granada en 1832 y, a su regreso a Inglaterra, publicó sus narraciones por Sur América que fueron inspiradas, dice, por los viajes y lecturas de Humboldt¹⁶. Él mismo dibujó y describió todas las láminas que aparecen en el libro, como es el caso de la palma de cera (que también dibujó Albert Berg). Su paso por el Alto del Quindío fue emocionante: *“Nada en Europa puede*

¹⁴ Viajeros Extranjeros, (1970), p. 10, varios autores.

¹⁵ Antei, (1995), p. 83 y ss.

¹⁶ Antei (1995) p.133 y ss.

igualar la estupenda, sublime grandiosidad de la escena que se presenta desde este punto”.

La Princesa Quitalena

Intercaladas en las descripciones del paisaje y la geografía de los sitios que visitaba, el viajero inglés Empson también se ocupó de hacerle juego al romanticismo de su época novelando la historia de amor de Leona Leyba y Mateo Lozano, oficial del ejército patriota, cuyos pormenores van desde el cuartel donde él concurría, hasta el convento que ella abandona por amor al español para unirse con él y construir un hogar placentero.

En otro aparte del mismo libro, el viajero inglés dedica todo un capítulo a contar la historia imaginaria de la princesa Quitalena, hija del cacique Zatacombo, que desapareció en el bosque para infortunio de la tribu que la veneraba¹⁷.

1840: Viajeros colombianos en la ruta

Como se reseñó antes, no sólo los extranjeros daban cuenta en sus memorias sobre los desplazamientos que ellos realizaban por la abrupta geografía de Colombia: también algunos viajeros colombianos, fuera de los científicos, dejaron testimonios de sus viajes por los caminos de la época. El caleño Manuel María Mallarino, quien fue presidente de nuestro país de 1855 a 1857, dejó consignada su experiencia por el camino del Quindío en una conocida página titulada “*Tempestad en el Quindío*”¹⁸, en la cual contaba su viaje en el año de 1840.

Allí narra cómo salió de Ibagué en una caravana de 20 peones (un grupo con diferentes oficios, tales como silleros o silleteros, lichigueros, buleros, petaqueros y camareros); narra la ascensión por el camino del Quindío hasta la cumbre de la cordillera central que hizo a lomo de un sillero y suministra detalles de esa tremenda experiencia.

Por ejemplo, “*la silla “está hecha de guadua en figura de ángulo agudo, se sujeta al pecho por dos fajas de un árbol llamado cargadera, y por la otra en la cabeza. Sentámonos y marchamos por primera vez cargados por hombres... al principio nos causó molestia andar con la espalda al camino; poco a poco fuimos acostumbrándonos y al fin encontramos agradable nuestra manera de viajar”.*

Fuera de las descripciones de los paisajes, de los árboles y de la flora que encuentra este viajero por el camino, cabe destacar el cuadro de penalidades que sufren los viajeros en esta ruta.

1852- Los Viajes de Manuel Pombo

¹⁷ Antei (1995), p.138.

¹⁸ Samper Ortega, (1977), p. 43.

Manuel Pombo nació en Popayán en 1827, y falleció en Bogotá en 1889. Era un viajero incansable que escribió, en 1852, largas crónicas sobre sus viajes de Medellín a Bogotá, por territorio del actual Caldas¹⁹. Enrique Otero D'Costa, un ilustre historiador que vivió en Manizales y quien tuvo a su cargo el famoso *Archivo Historial*, publicó en esa revista las narraciones de Pombo que reflejan las condiciones y vicisitudes que se vivieron durante la travesía de Sonsón, Manizales, y de esta última ciudad a Mariquita.

Viniendo de Sonsón, la llegada de Pombo al llamado cañón de Arma, el ascenso a cumbres frías y luego el descenso hacia las planicies cálidas, le causaron mucha sorpresa. Las trochas, que él se negaba a llamar caminos, eran fragorosas y llenas de peligros.

A principios del año, Pombo llegó al pueblo de Aguadas que le sorprende por la demarcación de sus manzanas, por su plaza principal y por la manufactura de los sombreros de paja, los mejores que se hacen en Antioquia. Al salir de esta población, en dirección a Pácora, pasa por un sitio donde los lugareños le dicen que vive el Mohan, un adivino y curandero a quien también llamaban el indio Loaiza.

Después de dejar atrás a Aguadas, el viajero tropieza con el Alto de las Coles, desde el cual se divisa la loma del Pozo donde ocurrió la tragedia de Jorge Robledo, el conquistador de Antioquia. Luego de vadear la quebrada de La Frisolera, donde se bañan los habitantes ante la escasez de agua que hay en la siguiente aldea, Pombo llega a Salamina; allí encontró a los miembros de la Comisión Corográfica, encabezada por el coronel Agustín Codazzi, José Triana y Enrique Prince, verdaderamente afectados por su viaje por el camino desde Hervey²⁰.

Por Muelas hasta Manizales

En febrero, Pombo marcha hacia Manizales. Al llegar al alto de Chamberí, él y sus compañeros se detuvieron en una posada donde tomaron chocolate, y fumaron cigarros acostados sobre unas pieles de toro que les había prestado la casera. En la bajada, los agarró un aguacero monumental pero lograron atravesar un puente sobre el río del mismo nombre, Chamberí, antes de que la creciente se lo llevara.

Por allí llegan a Muelas, cerca de Aranzazu, después de pasar cenagales, precipicios, laderas, bajadas, montes cerreros y vendavales. En seguida de pasar por Neira, arriban a Pueblorrico y por allí bajan por la cuesta que desciende al río Guacaica. Allí se percata Pombo de un episodio muy importante de la época de la colonización: la muerte, el 6 de marzo de 1851, de Elías González, a quien apodaban *Cansaperros*, quien fue protagonista de muchas aventuras y pleitos en torno a la Concesión que él administraba²¹.

¹⁹ Pombo (1992), en la publicación de Colcultura.

²⁰ Pombo (1992), p. 90

²¹ Pombo (1992), p. 109.

LA MUERTE DE CANSAPERROS

El empresario Elías González, (a quien apodaban Cansaperros por su enorme capacidad de trabajo y el carácter activo que mostraba en sus actividades), había seguido un largo litigio sobre las tierras que ocupaban los colonos en la concesión que reclamaba. Como representante de su compañía González & Salazar, Elías iba hacia Manizales en compañía de un juez del Circuito y de otras personas, al parecer a tomar posesión judicial de algunas de dichas tierras. El 6 de marzo de 1851, en un platanar cerca de Neira, según cuenta Pombo, “le acechaban dos individuos que a quemarropa le dispararon un tiro, tan certero que apenas avanzó sobre su mula hasta un lugar marcado por una cruz, y allí cayó muerto”. Elías era tío del poeta Gregorio Gutiérrez González, de la Ceja.

Manizales llevaba pocos años de fundación cuando Manuel Pombo alcanzó las goteras de la aldea en febrero de 1852²². Era la última población de Antioquia y estaba cortada sobre el “*vallecito de Chinchiná, desde donde empieza la poderosa región del Cauca*”. Se veía ya en el caserío una iglesia, la escuela y el cementerio para los tres mil vecinos. Las recomendaciones de Manuel Pombo sobre la ubicación de Manizales, como haciendo parte de una estrategia militar, supone que en su mente estaba darle una mano de consejo a los antioqueños.

Fue así como escribió, atribuyendo su pensamiento al general Herrera, que este Gibraltar antioqueño tendría una gran significación por su emplazamiento en una topografía que tenía tanta importancia para la defensa como para el ataque, puesto que en la guerra los antioqueños que se concentraren en Manizales podrían incursionar sobre el valle de Mariquita, o hacia la hoya del Otún que era una barrera formidable.

Después de un breve reposo, Manuel Pombo determina viajar hacia Honda, compra el bastimento o avío para cinco días de travesía por la helada cordillera, incluyendo unas botellas de aguardiente. Su primera sorpresa es que debía viajar a lomo de buey. Con trece bueyes, tres perros, un muchacho guía, cuatro arrieros, y Dionisio, su guía principal, Manuel Pombo, orienta su rumbo con dirección a la cordillera del Ruiz y el camino de Herveo.

La comitiva tenía la siguiente organización: a la vanguardia, Pedro, el guión o guía, llevando por la nariguera al buey madriño y marcando el sendero que debía seguirse. Enseguida los bueyes sin carga, para la remuda, con un arriero que los empujaba a punta de silbidos, gritos e interjecciones. Y al centro de la boyada, los bueyes cargados con el equipaje de Pombo. En un momento dado, después de pasar un sitio denominado Hojas Anchas, tienen que acampar en la sabana de Termales a 3.680 metros de altitud, e incluso lavarse el barro en un riachuelo frío.

²² Pombo (1992), p. 112.

El paso por el Nevado del Ruiz, lleno de aprietos, acerca a los viajeros hasta la Cueva de Nieto que les sirvió como campamento (este nombre, según el guía, le fue dado a ese lugar por el mismo Elías González en recuerdo de un empleado suyo que había muerto en dicho sitio). De la cima de Lagunillas pasan a la mesa de Herveo desde donde se divisan los nevados del Ruiz, Tolima y Santa Isabel, ruta elegida para ir por Mariquita hasta Bogotá, destino final del viajero.

DIÁLOGO ENTRE UN ARRIERO Y UN VIAJERO

“-¿Y yo también voy en buey?, pregunta Manuel Pombo.

-¿Y cómo se ensillan?

-Lo mismo que los demás animales, y les sirve de freno la nariguera.

-Pero serán de movimientos duros...

-Eso sí, porque casi todos son trotones, pero yo le voy a coger un andón”.

Pombo, pág. 114

1880: Un alemán por Salento

Otro viajero, el alemán Friederich Von Schenck, relata su viaje de Cartago a Ibagué en 1880 en el que ofrece nuevas descripciones sobre la topografía de los terrenos que estaban cruzando. Por los lados de Salento dice:

“El clima de Salento es suave y sano y las noches son frescas. El poblado, que se encuentra a dos mil metros sobre el nivel del mar, tiene una iglesia y cerca de 600 habitantes. Ante la llamada cárcel estaban sentados los señores presos, jugando naipes con su guardián y calentándose bebiendo aguardiente. En el estrecho valle de la quebrada Quindío, las parcelas trepan hasta arriba, donde el antioqueño cultiva trigo y papa. Desde la plaza se domina hacia el norte la cordillera hasta muy lejos: el Quindío, el Morrogacho que cae verticalmente, y el Páramo de Santa Rosa. El pueblo está cercado por todas partes de bosques que tienen un raro sombrero provocado por las blanquizas hojas de los numerosos yarumos”²³.

1890: Brisson y el remedio del coto

El viajero francés George Brisson hizo un recorrido distinto: surcó el río Cauca y viajó de Cali a Medellín en el mes de octubre de 1890. Una de sus estaciones fue Manizales, adonde llegó después de haber realizado el viaje por el río. En efecto, saliendo de Cali hace este trayecto por la vía fluvial del Cauca hasta Puerto Sucre, para pasar enseguida a Cartago. Un día lluvioso, franquea el río La Vieja, río que, según este

²³ Schenck, (1953), páginas 34 y ss.

viajero, tenía la fama de curar el coto, según expresa: *“probablemente debido a que corre sobre yacimientos de sal yodada en la cordillera del Quindío”*-- ²⁴.

De Cerritos, donde almuerza, Brisson pasa a Pereira —antiguamente Cartago Viejo— un *“pueblo (que) parece animado, comercial, y en buen estado de prosperidad”*. Después de atravesar el puente sobre el río Otún, se interna bajo la lluvia en un territorio fangoso, lleno de atascaderos y pantanos, el llamado plan de Desquebradas que recibe aguas de todas partes y que en la estación de lluvias es casi intransitable. Cuenta que el camino se había deteriorado mucho debido a *“una tropa de 500 novillos que llevan del Cauca al Tolima, a donde los trasladan para cebarlos en los potreros de pará y guinea. Un novillo comprado por partida a 20 pesos en el Cauca, añade el viajero, vale el doble al cabo de seis meses de ceba en los pastos del Tolima”*.

Después de pasar el puente de San Eugenio para llegar a Santa Rosa de Cabal, almuerza en San Francisco (Chinchiná), la población *que separa al Cauca de Antioquia*. Saliendo de allí divisa a Manizales en la lejanía, y muy desanimado el viajero porque lo esperaba un camino áspero y quebrado, escribe:

“Estoy muy cansado, mis botas me pesan enormemente por motivo del barro y la arena que las llenan desde ayer, y pueda ser que la noche me sorprenda antes de haber atravesado todo este océano de cerros. Pido hospitalidad en una pequeña casa, situada en una pequeña manga, me sirven sopa de arracacha y una mazamorra de maíz, sigue la lluvia y me acuesto sobre un junco en donde no tardo en dormirme profundamente”.

A la mañana siguiente la vista es espléndida y el día soleado y fresco:

“A la derecha, a mis pies, sobre la falda de un alto cerro, cuelga el lindo pueblo de la aldea de María, construido al otro lado del río Chinchiná y que, por consiguiente, pertenece al Cauca, en la lontananza los contornos blanquecinos del volcán y del páramo, eternamente nevado, del Ruiz se pierden en el Tolima”. Brisson había llegado a Manizales.

De ahí en adelante el viajero Brisson quiere ir a Medellín. Después de pasar por la famosa falda de las Coles, llega a Pácora (cuatro mil habitantes entonces) y enseguida cae a Aguadas. Allí se queda el tiempo suficiente para describir las tejedoras de palma, y el acueducto de madera que lleva el agua hasta el centro de la plaza. Pronto pasa el río Arma, por el cañón de Purima, traspone los límites de Caldas y se enruta hacia la capital antioqueña. Toda su crónica está llena de la descripción de los usos y costumbres de la región, elementos que ayudan a entender la índole popular en aquella época.

²⁴ Brisson, (1976), página 65.

1862: Felipe Pérez y sus recuerdos

Otro de los viajeros nacionales que concurrieron por estas tierras del Eje Cafetero fue el abogado y político Felipe Pérez quien, hacia 1862, describió el paisaje que veía casi en las mismas palabras de Humboldt:

"La actual Cartago está situada en una bella planicie, a donde fue trasladada a fines del año 1540, descubriéndose desde ella el nevado del Quindío o de San Juan, que le queda casi al E. Es por esta cordillera que pasa el camino para Ibagué, situado al lado opuesto de los Andes en el Valle del Magdalena. Este camino y el de Guanacas son los mejores que hay para pasar de un valle a otro, aunque en la estación de las lluvias ambos son pésimos".

A Pérez le interesa subrayar que no existe ningún camino más atractivo para la historia y la geografía como el del Quindío. Aún más, nos recuerda que ya desde 1549 se sabía que éste era el camino indispensable para evitar el paso del páramo de Guanacas por el sur del Tolima hacia Popayán²⁵

LA PREOCUPACIÓN POR LOS CARGUEROS

Como vimos antes, una preocupación general de los viajeros, que dejaron consignada en muchas de sus memorias y escritos, era el transporte en las espaldas de los cargueros, silleros o silleteros. Humboldt, dice, no soportó la pena y se apeó de su "cabalgadura" humana; Cochrane también lo hizo y se cambió por una mula fina durante el tránsito por la cordillera central. Anteriormente hemos descrito la protesta de Manuel María Mallarino, trastornado por su viaje "cargado por hombres", situación que al principio le causaba mucha molestia hasta cuando él y los demás viajeros que lo acompañaban se fueron acostumbrando al encontrar agradable ese medio de transporte.

Pero la "carguería", o transporte a espaldas de humanos, era un oficio corriente a lado y lado de los caminos. Paradójicamente, el oficio rival eran los animales con los cuales competían por medio de las tarifas. Hacia 1825 existía, entre La Ceja y la bodega de mercancías situada en la confluencia de Samaná y Nare, un villorrio llamado Camas donde, de sus 800 habitantes, casi todos eran cargueros de carrera. Todavía en 1860 ejercían su oficio, y aún veinte años más tarde, alternaban peones de tercio de uno y otro sexo.

Pero además, a menudo los cargueros actuaban como gremio. En algún momento, ellos se unieron para rechazar las mejoras que se hacían en los caminos de Pasto hacia el Ecuador; en otro lado, los cargueros de Nare se opusieron tozudamente a la utilización de recuas en el camino hacia Rionegro. Igual comportamiento lo constituyó

²⁵ Pérez (1862). P.12 y ss.

la tremenda oposición de los arrieros al cable aéreo de Manizales en 1922, con agresividades salidas de tono a pesar de que fueron precisamente los arrieros y cargueros el sistema de transporte de los equipos para la construcción de las líneas y las torres del cable llevadas desde Mariquita.

En un libro de crónicas de 1884, el escritor colombiano José Caicedo Rojas también cayó impresionado por los dibujos que mostraban a los viajeros cargados por los silleteros. En su libro le habla a una interlocutora sobre el modo de viajar por la cordillera y le va señalando en el boceto las tribulaciones del viaje: *“Ese que ve usted desnudo es un formidable ibaguereño que lleva sobre sus espaldas a un individuo, sentado sobre una silleta hecha de guaduas muy livianas, pero de mucha consistencia... El carguero se apoya en el bordón que maneja con la derecha, siendo de advertir que si es antioqueño no lo usa...”*.

Luego añade: *“Cada uno viaja como puede, y en la Cordillera de los Andes, mientras se establecen los ferrocarriles, lo cual no tardará muchos siglos, debemos dar gracias a Dios si conseguimos un carguero robusto, de anchas espaldas y fornidas piernas para que nos conduzca; gracias debemos darle también si hallamos un árbol caído que haga las veces de puente sobre un río invadeable; gracias si encontramos un tambo donde pasar la noche; gracias si no nos muerde una culebra o no nos devora un tigre; gracias si no nos hace tuertos una rama atravesada, y si el carguero sale de paso, en vez de salir de trote; y gracias últimamente si no nos riega por el suelo, como le sucedió al Libertador Simón Bolívar en cierta ocasión”*²⁶.

NOMBRES DE LOS CAMINOS

Por los relatos de los viajeros extranjeros, entre otros los que hemos referenciado, desde tiempo atrás los nombres del Camino del Quindío, y de la cordillera que lo circunda, se reconocen de diversas maneras. El conocido libro geográfico de F. J. Vergara y Velasco²⁷ trae, por ejemplo, algunas noticias de los científicos y viajeros que visitaron la región limítrofe entre el Quindío y el Tolima de hoy sobre las denominaciones dadas a estos parajes.

Los nombres geográficos son desiguales. Entre 1790 y 1810, el sabio Caldas describe que la altimetría del Páramo del Quindío era de 3.360 metros sobre el nivel del mar; Humboldt, entre 1799 y 1804, afirma que el Paso del Quindío tiene 3.504 metros; el ingeniero Agustín Codazzi habla de la Cordillera del Quindío con 3.485 metros; y el geógrafo alemán C. Faulhaber, 1878-1890, denomina el sitio como Los Andes del Quindío. Obsérvense de paso las pequeñas diferencias en los cálculos altimétricos que cada uno de estos viajeros hacía.

²⁶ Caicedo Rojas (1973), p.143 y ss.

²⁷ Vergara y Velasco, (1901), p.123.

Sin preocuparse por estos contrastes, el propio Vergara y Velasco más bien se ocupó por describir la geografía afirmando que sólo existían tres cordilleras en Colombia: la occidental del Chocó, la oriental de Sumapaz y la Central del Quindío que “*principia en los 8° grados de latitud Norte, no muy lejos de El Banco...*”²⁸. Con esta referencia de Vergara se constatan las diversas denominaciones que, de tiempo en tiempo, han recibido los accidentes geográficos de esta comarca (pues Páramo, Paso, Cordillera, Los Andes y Central del Quindío son los nombres que alternativamente se han dado a estas estribaciones) hasta admitirse que Cordillera Central debía ser el apelativo común de estas estribaciones.

A título de pesquisa, en ese mismo texto hallamos el nombre con el cual este geógrafo colombiano, Vergara y Velasco, describe la protuberancia de Peñas Blancas en el Quindío, cuando dice: “*Tras la depresión de Calarcá aparecen las apretadas peñas de Barragán, ruinas de un extenso macizo coronado por un solitario pico llamado por eso el Ojo de Santa Catalina, mojón de la línea más corta de Bogotá al mar*”²⁹.

En conclusión, en este capítulo hemos querido reseñar, con información disponible en fuentes directas e indirectas, las diferentes percepciones que los viajeros extranjeros y nacionales tenían en torno a sus viajes por los accidentados territorios del Eje Cafetero. Fueron muchos los otros territorios visitados en el norte y oriente del país, que para el caso no detallamos, pero conviene señalar, como lo dijimos al principio, que sus testimonios sirvieron para que otros viajeros y aventureros de Europa y los EEUU llegaran a visitarnos. La variedad topográfica y climática de estas zonas fueron un atractivo mayor, pero las observaciones sobre las condiciones humanas de los viajes sugieren que las peripecias de los caminos eran un sugerente atractivo para sus lectores allende los mares.

²⁸ Vergara y Velasco, (1901), página 165

²⁹ Vergara y Velasco, (1901) páginas 165-166.

BIBLIOGRAFÍA

ANTEI Giorgio. *Guía de Forasteros. Viajes ilustrados por Colombia, 1817-1857*. Seguros Bolívar, Bogotá, 1995.

BOUSSINGAULT J.B., *Memorias*. Colección Bibliográfica del Banco de la República. Cinco volúmenes. Traducción al español por Alexander Koppel de León. Bogotá, 1981.

BRISSON, George. *Las maravillas de Colombia*. Editorial Forja, Bogotá, 1976.

CAICEDO ROJAS, José, *Apuntes de Ranchería y otros escritos escogidos*, Editorial Bedout, Medellín, 1973.

GARTNER, Alvaro. *Los misteres de las minas*. Editorial Universitaria de Caldas. Manizales, 2005.

GIRALDO JARAMILLO, Gabriel, *Estudios Históricos*. Biblioteca de Autores Colombianos, Bogotá, 1954. Citado en Viajeros Extranjeros en Colombia, Op.cit., Siglo XIX. Carvajal & Cia., Cali, 1970.

GOSELMAN, Carl August. *Viaje a Colombia, 1825-26*. Ediciones del Banco de la República, Bogotá, 1981.

HUMBOLDT Alexander von. Extractos de sus Diarios preparados y presentados por la Academia Colombiana de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales, y la Academia de Ciencias de la República Democrática Alemana. Edición de la Flota Mercante Grancolombiana. Publicismo y Ediciones, Bogotá, 1982.

HUMBOLDT Alexander von. Extractos de sus obras compilados, ordenados y prologados con ocasión del centenario de su muerte, en 1859, por Enrique Pérez Arbeláez, Dr. Phil. Edición de la Empresa Colombiana de Petróleos. Impreso en Editorial Iqueima. Bogotá, 1959.

SAMPER ORTEGA Daniel, *Nuestro Lindo País Colombiano*, Editorial Bedout, Medellín, 1977.

PÉREZ Felipe. *Jeografía física i política de los Estados Unidos de Colombia*. Vol. 1, Imprenta de la Nación, Bogotá, 1862.

POMBO, Manuel. *De Medellín a Bogotá*; Biblioteca V Centenario Colcultura, Bogotá, 1992.

SANTA, Eduardo. *Arrieros y Fundadores*. Alcaldía Popular del Líbano, 1997.

SCHENCK, F. Von. *Viajes por Antioquia en el año 1880*. Banco de la República, Bogotá, 1953.

VERGARA Y VELASCO F.J. *Nueva Geografía de Colombia*. Archivo de la Economía Nacional, Banco de la República, Bogotá, 1901.

VERNAZA José Ignacio. *Vida del Dr. José Francisco Pereira*. Colombia, Editorial América, Cali ,1941.

VIAJEROS EXTRANJEROS EN COLOMBIA. Siglo XIX. Edición limitada, publicada por Carvajal y Cia. Dirección de Mario Carvajal y notas de Armando Romero Lozano. Cali, 1970.

CAPÍTULO IX

CONFORMACIÓN DEL DEPARTAMENTO DE CALDAS

Ricardo de los Ríos Tobón

Siempre ha sido una constante de las organizaciones sociales que una vez satisfechas sus necesidades básicas, pasen al período de acumulación de riqueza, desarrollo para la región y bienestar para sus habitantes, y que enseguida aspiren al poder e independencia políticos.

Pues bien, para finales del siglo XIX algunas comunidades del Eje Cafetero ya se sentían con ínfulas suficientes para aspirar a su autonomía política y administrativa, y por eso alguien habló por primera vez de la posibilidad de crear un departamento en la región. Y ello, necesariamente, debía ser a costa de los departamentos cuyos territorios había poblados la colonización antioqueña: el sur de Antioquia, el norte del Cauca y el occidente del Tolima.

Tal será el tema del presente capítulo, el cual presentará inicialmente la problemática distribución geo-política del país, al empezar el siglo XX, y los intentos frustrados de Manizales por ser cabeza de una entidad departamental; luego se explicará la idea del presidente Rafael Reyes de crear departamentos, para buscar un mejor gobierno, para pasar enseguida a la creación de Caldas por el mismo gobernante, y a la manera cómo el departamento se fue conformando territorialmente en un período de ocho años. Finaliza el capítulo con unas ideas sobre la justificación histórica de la creación de la entidad territorial que fue el antecedente del ahora llamado Eje Cafetero.¹

UNA DIVISIÓN NECESARIA, PERO DIFÍCIL

Mirando primero la situación política, debe indicarse que existía una división territorial que dificultaba el manejo del país.

Desde mediados del siglo XIX, Colombia estaba dividida en nueve Estados Soberanos: Antioquia, Bolívar, Boyacá, Cauca, Cundinamarca, Magdalena, Panamá, Santander y Tolima, los que habían encontrado en la Constitución de Rionegro de 1863, la Biblia de su Federalismo. Y como parecían ser más los problemas que las soluciones nacionales que aportaba dicho sistema federal, en 1885, Rafael Núñez libró una guerra, dividió a su partido liberal, se pasó para el otro, y terminó imponiendo la Constitución de 1886, con un sistema centralista.

Pero a pesar de que los Estados Soberanos dejaron de llamarse tales y pasaron a ser departamentos gobernados desde Bogotá, su poder real no se acabó con el nuevo régimen, y fue muy poco lo que Núñez pudo hacer para disminuirlo, a pesar del aparente autoritarismo de la nueva Constitución. A lo anterior se

¹ Este capítulo no mostrará muchas referencias bibliográficas de pie de página porque su contenido es una integración y un análisis de diferentes textos y documentos, pero si tendrá al final una amplia referencia bibliográfica sobre el tema, que ha servido de base al autor para la elaboración del texto.

añadía el hecho de que desde siempre había existido la idea de límites inmodificables, de estados permanentes de guerra, de agresivo aislamiento y de que Bogotá era solamente un objetivo de conquista para los ejércitos de provincia. Precisamente las seis guerras totales y las diez parciales del siglo XIX se habían iniciado, o agravado, por las fuertes tensiones entre los Estados Soberanos o departamentos, según la época, y ya calaba la idea de que su gran tamaño y poder eran la razón de la dificultad para manejarlos desde Bogotá.

La solución habría sido dividirlos, pero Núñez no se atrevió a hacerlo porque mucho había logrado ya con quitarles su poder político federal. Por eso, cuando se fueron creando los nueve Estados Soberanos y cuando Núñez los confirmó como departamentos, quedaron establecidas duras condiciones para buscar que no pudieran crearse nuevas secciones o, dicho de otra manera, que no hubiera más socios en el exclusivo club del mapa del país.

En efecto, para un nuevo departamento se requerían 200.000 habitantes y 250.000 en el departamento-madre; y en cada uno de ellos una renta superior a \$200.000; además, la aprobación de las cuatro quintas partes de los concejales de los municipios interesados; y finalmente la aprobación en dos legislaturas consecutivas, como si se tratara de una reforma constitucional. En una época en que el departamento más poblado apenas alcanzaba a 600.000 habitantes este requisito, más el de las dos legislaturas, hacían casi imposible sacar adelante la solicitud de una nueva sección administrativa.

Por eso ni Núñez, con todo su poder, pudo dividir más al país, porque cuando propuso reformar los requisitos, en 1888, saltaron cuatro de los departamentos mayores y amenazaron con sabotear la alianza bipartidista de la Regeneración. No era para menos esta amenaza, porque Pasto y Cali en el Cauca, Manizales en Antioquia, Barranquilla en Bolívar, y hasta Cúcuta en Santander, ya hablaban de ser capitales de nuevos entes político-territoriales.

Es decir, que en el ambiente nacional se asentaba la idea de que era necesario dividir a los grandes departamentos, excepto a Panamá que era intocable por el interés internacional que existía a su alrededor. Pero a la hora de hacerlo, o de tratar de cambiar los requisitos en el Congreso, nada se lograba.

Además, las dos secciones más grandes, Cauca y Antioquia, vivían en trance de guerra o de agresión, porque tenían ideales políticos diferentes, manejo interno disímil, organización social también diferente, el uno era sede de grandes haciendas y propietarios, y el otro era base de comerciantes y pequeños propietarios; había tanta rivalidad entre ellos, que tres de las guerras civiles nacionales se habían presentado entre ellos.

MIENTRAS TANTO EN EL EJE CAFETERO

Ahora bien, ¿qué había sido de Manizales por aquellos días? Debe recordarse que la ciudad había sido fundada en 1849, en el borde de la frontera antioqueña con el Estado del Cauca; tuvo tanto éxito que, con veinticinco años de fundada, desplazó a Salamina, que era la capital regional, y pasó a ser la capital del departamento del Sur, dentro del Estado Soberano de Antioquia. En 1886,

cuando el Estado pasó a ser departamento, la ciudad cambió de título y quedó como Capital de la Provincia del Sur, en la misma Antioquia, que ocupaba toda la región entre los ríos Chinchiná y Arma, es decir la que llamamos hoy el norte de Caldas.

En Manizales se venía hablando de departamento, porque, desde que la ciudad sobrepasó a Salamina y le quitó la dirección de la Provincia, en 1876, los humos se les habían subido a quienes veinte años atrás eran sólo arrieros o colonos; ya empezaban a sentir a su ciudad igual a Medellín, sobretodo porque Manizales se había convertido en la fortaleza de Antioquia, porque era la puerta contra la que se estrellaban los caucanos en cada guerra. Por esta razón, los ejércitos de Antioquia, cuando era Estado Soberano, permanecían en esta tierra que también, varias veces, habían sido sede del gobierno antioqueño

Los colonos paisas habían convertido a Manizales en la perla de la colonización; era el centro donde se aprovisionaban para la conquista de las tierras del Cauca, de las zonas del Otún, del Quindío y aún del Occidente, además de las zonas del Tolima, lo cual se realizaba a través del Camino del Ruiz. Entonces la importancia de la ciudad como centro de vías y de comercio era inmensa, porque hay que recordar que cada colono, sin importar dónde estuviera, esperaba recibir todos sus abastecimientos desde Medellín, y ello se hacía a través de la futura Ciudad de las Puertas Abiertas.

A pesar de lo anterior, Manizales bien sabía que la Provincia del Sur, de la cual era capital, no podía llegar a ser departamento porque no cumplía con los requisitos de población, pues no alcanzaba a los 200.000 habitantes, aunque en la renta sí sobrepasara las exigencias en casi dos veces.

LA PRIMERA IDEA DE UN CALDAS

Ante el problema legal, los líderes manizaleños empezaron a interesarse en una reforma de los requisitos constitucionales; sabían que el presidente Núñez también tenía interés en cambiarlos, porque estaba convencido de la necesidad de mermar el tamaño a tan grandes departamentos; en consecuencia, la ciudad se jugó una carta en dicho sentido. Aprovechando que el Gobierno nacional, por tercera vez, iba a plantear la reforma al Congreso, en Manizales se fundó el periódico “La Voz del Sur”, en 1889, con la intención de apoyar la propuesta de Núñez y, de paso, lograr que dicha aprobación dejara la puerta abierta para la solicitud del Departamento de la Provincia del Sur. Por cierto, llama la atención que el dueño del periódico era el prefecto de la provincia, Marcelino Arango, es decir, la máxima autoridad antioqueña en la segunda ciudad del departamento paisa ²

Los manizaleños ven que se rechaza la idea y que la Provincia del Sur no cumplía con los requisitos constitucionales para convertirse en departamento; deciden entonces, jugarse una carta paralela e interesar a otras provincias de Antioquia en su aventura de independencia.

Por eso un buen día afirman:

² Las citas de estas páginas están tomadas de alguno de los 19 números de “La Voz del Sur”

"Deseamos que todo territorio que tenga elementos para formar un nuevo departamento, sea erigido como tal. Y por lo que hace al Sur de Antioquia, queremos que sólo o con la agregación del territorio que desee incorporársele, se forme un departamento con capital Manizales, o Salamina, o Sonsón, o Abejorral, o cualquier otro municipio que reúna buenas condiciones para el efecto".

La jugada es hábil, pues se está invitando a Sonsón o Abejorral, que pertenecen a otra provincia antioqueña, la del Oriente, a que se unan a la aventura, con la manzana tentadora de que cualquiera de ellas, incluso Manizales, puede ser la capital del proyectado departamento

Finalmente, cuando vieron la iniciativa a punto a fracasar en el Congreso, los manizaleños, por la ruta de "La Voz del Sur", lanzaron su propuesta maestra: integrar regiones del Cauca o del Tolima, para ensamblar el departamento. Suavizaron la proclama con la idea sentimental de que con ello no perdería, sino que ganaría la madre Antioquia;

"Si un nuevo departamento llegare a formarse tomando parte de Antioquia y parte de los del Cauca y Tolima, o de alguno de éstos, ello de ninguna manera significa la desmembración de nuestra Antioquia querida, y más bien pudiera tomarse, quizás, por ensanchamiento de ella".

De esta manera, el periódico "La Voz del Sur", en 1889, es la primera voz que plantea la creación de un nuevo departamento centrado en Manizales, y el primero en proponer que ello se haga con territorios de varios departamentos.

En el fondo, el calculado razonamiento de "La Voz del Sur" tiene lógica: los antioqueños poblaron grandes regiones de los departamentos del Cauca y del Tolima en el medio siglo anterior; a pesar de saberse en tierra extraña que los acogió o toleró sin problemas, se sienten sólo paisas y sólo aceptan a Medellín como su capital. Entonces los líderes manizaleños no son utópicos al plantear que aquellas tierras de otros departamentos, pero pobladas por paisas, se pudieran sumar a su proyecto de un nuevo departamento que será tan maicero como el que piensan abandonar.

UNA CAMPAÑA CON TOQUES DE HUMOR

La campaña de "La Voz del Sur" sobre un departamento alrededor de Manizales tuvo visos de humor y fue tan popular que hasta los avisos comerciales del periódico se sumaron al proyecto. Un ejemplo: "Si La Voz del Sur no sale con cincuenta o más avisos, no esperéis que nadie le dé voto (a Manizales) para capital del departamento". O este aviso, bien ingenioso: "La reforma constitucional sobre división territorial saldrá, muy a pesar de la terrible oposición de las drogas que, en su botica, vende Jesús Antonio Gutiérrez". Pero las drogas de Gutiérrez deben haber sido muy buenas, porque su "terrible oposición" derrotó a la reforma constitucional. El Proyecto fue retirado para no enfrentar a Núñez con los grandes departamentos, y Manizales se quedó oyendo en el vacío su "Voz del Sur".

Debido al rechazo de la propuesta de reforma constitucional en el Congreso, Núñez, que debía mantener la unidad de su bancada bipartidista, ordenó retirarla

y terminar con las campañas al respecto. Y así, el 4 de mayo de 1890, después de haber publicado 19 números, "La Voz del Sur" anunció el cierre y la devolución del dinero a los suscriptores.

URIBE URIBE Y LA CREACIÓN DE CALDAS

Seis años después de cerrado aquel debate en el Parlamento, el político antioqueño Rafael Uribe Uribe, el único liberal que había en el Congreso de 1896, se enfrentó con Guillermo Valencia por una estatua en honor al sabio Caldas, y cuando el payanés lo tachó de regionalista, Uribe afirmó que no le asustaba la creación de un nuevo Departamento entre "la Vieja y el Arma, el Cañaveral y el Arquía", (los límites de las provincias antioqueña del Sur y caucana de Marmato), o aún, entre "el Magdalena y el Pacífico, con Pereira, Riosucio o Manizales como centro".

La idea de un nuevo departamento en el área colonizada por los antioqueños venía flotando en el ambiente nacional. Hacia 1850 Mariano Ospina Rodríguez, quien hasta había imaginado la Provincia de Quimbaya planteó la idea. Y más tarde, cuando Antioquia y el Cauca llevaron a la guerra civil a todo el país, se había generalizado la opinión de que una cuña entre ambos Estados Soberanos, era positiva para Colombia.

Pero la originalidad de la idea del departamento centrado en Manizales, de donde salió Caldas, con la variante de incorporar regiones de otras provincias antioqueñas o aún de otros departamentos, para poder cumplir con los requisitos constitucionales, es completamente manizaleña, expresada por medio de "La Voz del Sur", en 1889.

No se le puede negar a Uribe Uribe el apoyo irrestricto que dio a la idea de la creación de Caldas, apoyo que no fue exclusivo para la entidad caldense, sino que fue generalizado, ya que el líder liberal era partidario de una mayor división territorial en el país, para poder modernizarlo y hacerlo más gobernable; pero su voz era casi un clamor en el desierto por ser el único liberal en un Congreso de 61 conservadores. Por eso Uribe Uribe se integró tan bien al régimen de Rafael Reyes, porque se convirtió en el ideólogo de la reforma territorial que defendió y ejecutó Reyes, como se verá más adelante.

NACE EL DEPARTAMENTO DE NARIÑO, PERO FRACASA EL DE CÓRDOBA

El clamor y la campaña se mantuvieron, hasta que Pasto, en 1904, abrió la válvula de la creación de nuevas secciones, que llevaba medio siglo cerrada por las exigencias constitucionales, el rigor del Congreso y el poder de las grandes regiones.

Pasto había demostrado que podía ser departamento porque cumplía con los requisitos, sin afectar sensiblemente al grande y poderoso Cauca. Aunque su creación se consideraba necesaria porque hacía falta un guardián más cercano a la frontera que la lejana Popayán, el inmenso poder político del Cauca, más el

temor de que en otros sitios imitaran la idea, había frenado el avance del tema en el Congreso durante cuarenta años. Pero después de la desastrosa Guerra de los Mil Días, con las heridas aún abiertas, el hecho sentimental de que había que remplazar a Panamá cuando se llamara a lista a los nueve departamentos colombianos, pesó mucho en la decisión del Congreso de crear el departamento de Nariño,

Manizales capitalizó la conquista lograda por Pasto y presentó en 1904, durante la administración de Reyes, la solicitud para crear el departamento de Córdoba, propuesta que fue precedida de una recia campaña local, con periódico propio, “El Correo del Sur”, dirigido por Aquilino Villegas y Daniel Gutiérrez. Valerio Hoyos y Rafael Uribe Uribe la presentaron al Congreso junto con una interesante carta del Concejo municipal, cuyo texto es casi igual al de quindianos y risaraldenses cuando sesenta años después quisieron separarse de Caldas, donde afirman que “la administración pública se hace mucho más provechosa”, con la creación de nuevas entidades.

A partir de dicha campaña Uribe Uribe acompañó a los manizaleños en su lucha pro departamento, de la misma manera como lo había hecho con los pereiranos, un año antes, en parecida lucha política, hasta que Pereira quedó como capital de la provincia caucana de Robledo.

Pero al proyecto del departamento de Córdoba, “los honorables Representantes no le hicieron ni la cortesía de aprobarlo en el primer debate, por ser inconstitucional y desastroso”³, según dijo la Revista Nueva, de Manizales, en septiembre de ese año. Ya estaba Manizales resignada a un nuevo fracaso con su idea, cuando, en diciembre de 1904, Reyes cerró el Congreso y, en marzo siguiente, convocó su Asamblea Constituyente, lo que despejó el horizonte, porque eran bien conocidas las ideas de Reyes sobre la necesidad de una nueva división territorial.

LA ERA DE REYES

El comienzo del siglo XX había encontrado a Colombia destrozada por la Guerra de los Mil Días y la separación de Panamá. La clase política acababa de mostrar que no sólo había postrado al país, sino que ni siquiera había sido capaz de mantener la integridad territorial, por lo cual una sensación de desesperanza recorría al organismo nacional.

Por eso, cuando en 1904, el general Rafael Reyes alcanzó la Presidencia, Colombia le entregó con las credenciales, toda la confianza nacional. Se le permitió suprimir el Congreso y crear la Asamblea Nacional Constituyente; pudo cambiar las leyes económicas; rehacer el mapa, y hasta inventarse un período de diez años en la Presidencia. Era la tabla de salvación del país, y había que darle todo cuanto quisiera. El boyacense se dedicó a cambiar al país, así fuera a golpes de dictadura, y es fuerza reconocer que inició una transformación nacional que se vio suspendida al entregar el poder por la presión de un pueblo que nunca ha aceptado las dictaduras.

³ Antología, 2004, pág. 328

Al empezar su gobierno, Reyes tenía clara la idea de que una de las razones de los problemas nacionales era la división territorial, y por eso decidió modificarla. A pesar de conocerse el pensamiento presidencial, nuevamente falló la estrategia porque al proponerse el departamento de Córdoba a la Asamblea Constituyente en marzo de 1905, encontró cinco votos favorables y quince opuestos, sobre el total de 27 legisladores. Con el hecho curioso que Nariño, el recién creado departamento, aportó sus tres votos contra la creación de otro nuevo. Era el más reciente socio, que se oponía a que ingresara uno más al que ya consideraba exclusivo club de los departamentos del país.

Asombrado debió quedar el presidente Reyes al ver que él había escogido a los tres representantes de cada departamento, y en sus propias barbas, su Asamblea Constituyente, no interpretaba su interés por dividir el país, para administrarlo mejor, y negaba la creación de un departamento por cuya causa ya había manifestado simpatía.

Por eso, capitalizando el inmenso respaldo nacional, el Presidente anunció una reforma de fondo a la división territorial, sin tener en cuenta los requisitos de la Constitución de 1886, lo que provocó una avalancha de telegramas desde las regiones interesadas. A partir de ese momento, ya no fueron los políticos regionales quienes presentaron las propuestas por nuevas secciones nacionales, sino que fue el Ministro de Gobierno quien llevó a la Constituyente, primero una propuesta de modificación a las reglas constitucionales, y enseguida los proyectos de nuevas entidades.

LOS SOPORTES DE REYES

Dos ideas fundamentales soportaron las decisiones del presidente Reyes para la creación de Caldas: Una, la necesidad de dividir al país para poder gobernarlo y quitarle poder al inmenso departamento del Cauca, que ocupaba más de la mitad de Colombia; y la otra, la oportunidad de capitalizar el formidable proceso de la colonización antioqueña que, con unidad política, sería más rentable para el desarrollo del país.

El asunto de la necesidad de dividir al país ya se trató en este capítulo; pero vale la pena recordar un poco el de la colonización, así haya sido objeto de un capítulo anterior

Si las regiones del sur de Antioquia, el norte del Cauca y el occidente del Tolima terminaron pensando en formar un nuevo departamento, es porque allí se había dado un fenómeno social de importancia: la colonización paisa, porque, hablando en términos de laboratorio, fue el caldo de cultivo que hizo posible la creación de Caldas.

Debe recordarse que, por doscientos años, la tierra entre el río La Vieja y el Alto de Minas, y entre el Magdalena y el Chocó, fue un gigantesco e intransitable bosque de doscientos kilómetros de largo por otro tanto de ancho, sólo cruzado por un difícil camino que comunicaba a Medellín y Rionegro con Cartago y

Popayán, con una derivación hacia Mariquita y Honda. La única región que tenía algunos poblados era la del actual occidente de Caldas, la zona de Riosucio y Anserma, donde habían sobrevivido los pueblos indígenas, a los cuales se habían sumado técnicos europeos en explotación de minas.

Hacia 1780 los antioqueños, cansados de su tierra rojiza y agotados sus aluviones de oro, pusieron sus ojos en aquellas tierras y empezó un avance hacia el Sur, en todo el frente, la llamada colonización antioqueña, que por sus resultados, se ha considerado el suceso histórico y social más importante del siglo XIX después de la Independencia, y que ha sido comparada, sin temor, al de los buscadores de oro de California o al de los *bandeirantes* del Brasil.

Entonces, en un avance de cien años, los colonos paisas llegaron hasta el río La Vieja y fundaron más de cien poblaciones, las más importantes, entre ellas: Manizales, Pereira, Salamina, Abejorral, Sonsón, Líbano. Descuajaron selva, encontraron oro en arenas, vetas y guacas; crearon la cultura del maíz, y sobretodo, crearon una raza (aunque esta palabra no sea exacta) y una cultura de gente libre, independiente, con gran cantidad de propietarios menores que tenían una identidad paisa tan notable a tal punto que en Fresno, en Marinilla, en El Águila, en Génova o en Sonsón. eran exactamente iguales la casa, el lavadero, el desayuno, la ropa, el contenido del carriel, la manera de afilar el machete, y la de rezar el rosario. Y algo más interesante: su cordón umbilical con Medellín, que nunca se rompió, pues todos sus abastecimientos, sus leyes, sus mujeres, su fe, los querían recibir solamente de la Capital de la Montaña.

Es un asunto peculiar que los colonos paisas sobrepasaron bien pronto los límites de Antioquia, penetraron al Cauca, enemigo natural de Antioquia, y al Tolima, ocasional aliado; y a pesar de saberse en tierras ajenas se siguieron sintiendo más antioqueños que nunca. Esta característica de la Colonización hizo que fuera fácil tomar decisiones gubernamentales cuando llegó la hora de crear el departamento de Caldas, pues todos sus habitantes se sentían hijos de Antioquia que se iban de su casa, como hacían los muchachos paisas, sin importarles mucho qué pasara con el Tolima o con el Cauca.

Por eso la creación de una entidad departamental que integrara los intereses sociales de los colonos, para independizarlos de la estructura política de las regiones colonizadas, prácticamente era una conclusión lógica de la Colonización misma.

POR FIN NACE CALDAS

Así nació Caldas, por Ley 17 del 11 de Abril de 1905, firmada por el Presidente, General Rafael Reyes, con territorio formado con dos provincias caucanas y una antioqueña, y con un área aproximada de 7.500 kilómetros cuadrados.

De entrada debe afirmarse que caldas no nació de parto natural, ya que en un complicado proceso de medidas dictatoriales, particiones, órdenes y contraórdenes, tensiones regionales, deseos de acertar, y unas cuantas equivocaciones, el departamento nació de un difícil parto de ocho años, de 1905

a 1913, a partir de siete regiones diferentes, segregadas de cuatro entidades territoriales vecinas entre si

Sobre la primera conformación de Caldas puede observarse cómo la parte antioqueña era la Provincia del Sur, capital Manizales (actual norte caldense). Eran caucanas, las provincias de Marmato, capital Riosucio (actual occidente de Caldas y Risaralda) y Robledo, capital Pereira (actual centro caldense y oriente risaraldense), ésta última creada el año anterior, como se dijo antes. Se observa también que no estaban incluidos todavía los territorios del Quindío, el oriente caldense actual, ni el extremo occidental de lo que ahora es Risaralda, la zona de Pueblo Rico. (ver mapa)

Como el Estado que más territorio perdía con la partición era el Cauca, al nuevo departamento no se le llamó Los Andes, como estaba previsto, sino Caldas, como premio de consolación, en homenaje al sabio payanés. Aunque, cómo hubiera sido de sonoro y de exacto que Caldas se hubiera llamado departamento de Los Andes.

Políticamente hablando, Reyes creó una cuña territorial entre Antioquia y Cauca, los dos Estados más poderosos y más radicalmente opuestos, responsables de la mitad de las guerras civiles de años anteriores, al tiempo que se capitalizaba el poderoso avance de la colonización antioqueña y el menor de la caucana, como se explicó anteriormente.

Simultáneamente con Caldas, Reyes creó los departamentos de Galán, como cuña entre otros rivales: Santander y Boyacá; de Atlántico, para desarrollar la salida natural del país hacia el mundo, por el Magdalena; tres semanas después, crearía otros tres: Huila para separar las partes azul y roja del Tolima, Quesada para aislar a Bogotá de las tierras cálidas, y Tundama, como regalo a su pueblo natal, Santa Rosa de Viterbo, con la disculpa de desarrollar a los Llanos orientales. Aquello era un nuevo estilo: de la quietud del mapa nacional por medio siglo, se había pasado a la creación de seis nuevos departamentos en cuarenta días, de donde se deduce una conclusión que es bueno adelantar: que la creación de Caldas no fue un caso atípico, sino que hubo varios parecidos, es decir, que su creación obedeció más a apreciaciones de orden nacional que a respuestas a inquietudes regionales.

Sin embargo, la Iglesia había abierto la puerta, porque cinco años antes había creado la Diócesis de Manizales, como sucedería medio siglo después, cuando creó las Diócesis de Pereira y Armenia lo cual fue el abre bocas del nacimiento de los departamentos del Risaralda y del Quindío.

OPOSICIÓN EN PEREIRA, PROBLEMAS EN MANIZALES

Pero no todo era color de rosa, porque en Manizales un grupo de intelectuales, el más apegado a Antioquia, se había opuesto al proyecto del departamento.

A través de la Revista Nueva, el principal órgano cultural de la región, habían expresado: “no todos los que vivimos al pie del Ruiz somos partidarios del nuevo departamento”. En acto de adhesión a La Montaña, habían añadido: “no podemos decir que la capital actual (Medellín) trate de ahogarnos....ni mucho menos podemos decir que la acción del gobierno departamental no alcance hasta las poblaciones limítrofes” (que lo era Manizales), y remataba poéticamente: “en Medellín admiran nuestro progreso con el orgullo de la madre que ve crecer a su hija, y la ayuda a ataviarse para que luzca sus atractivos”.⁴ Como dato curioso, el primer firmante del Manifiesto antidepartamento, Emilio Robledo, sería su cuarto gobernador, de manera similar a como, sesenta años más tarde, Lucelly García pasaría de ser opositora, a gobernar al Quindío en el sexto turno.

Por el lado de Pereira, el asunto fue más serio porque allí el prefecto Mariano Montoya, la máxima autoridad de la provincia de Robledo, encabezó una campaña contra la creación de Caldas y, aprovechando la franquicia telegráfica del gobierno, se dirigió a los Concejos municipales de su provincia y a los cuatro pueblos quindianos, que dependían de Cartago, capital de la provincia del Quindío, instándolos a que bombardearan a Reyes con telegramas de rechazo, y de solicitud de la creación de un nuevo departamento con capital en Pereira. Continuando con los paralelos, valga adelantar que el veinte de julio de la Independencia del Risaralda, lo protagonizó el alcalde de Pereira, un cuatro de noviembre de 1965, como se verá en el capítulo XXI.

Como Reyes no estaba para discutir sus planes sobre el país con el prefecto de una pequeña provincia, la respuesta fue su telegrama, ya famoso en la historia regional, y que vale la pena mirar completo:

“Urgentísimo- General Pedro Siccard Briceño o Coronel Martínez, Ibagué, Salento, o donde estén.

Al recibir cualquiera de Ustedes el presente telegrama, partirá sin pérdida de una hora, con cien hombres de los Zapadores del Quindío a Pereira, y hará lo siguiente: Notificará Usted a Mariano Montoya que ha infringido la Circular presidencial que ordenó castigar con confinamiento a los individuos que se rebelaren contra la división territorial, y que siendo él autoridad encargada de dar cumplimiento a esa orden, su responsabilidad es mayor, y mucho más si se tiene en cuenta que el Prefecto Montoya ha querido violentar la opinión de los habitantes de la Provincia de su mando, puesto que el Gobierno ha recibido varios telegramas de felicitación por la creación del nuevo Departamento de los habitantes de Filandia, Salento, Calarcá, Villa Quindío, Armenia, etc, etc. Firmado, Rafael Reyes”⁵.

LA AMPLIACIÓN DE CALDAS

Caldas fue recibido con beneplácito, pues en la era de Reyes nadie protestaba o el que lo hacía era candidato para confinamiento; de inmediato la nueva

⁴ Antología, 2004, pág. 328

⁵ Agudelo, 1989, pág. 194.

entidad empezó a trabajar con admirable dinamismo; por eso el General le regaló, en 1907, todo el sector del oriente actual, sacado de dos departamentos: de Antioquia tomó un pedazo de la provincia de Aures, cuya capital era Sonsón, que llegaba hasta el río La Miel, donde se habían desarrollado Pensilvania y la futura Samaná; del Tolima, un pedazo de la provincia de Honda, donde se habían desarrollado Manzanares, Marquetalia y Victoria. Con esos territorios creó una nueva provincia, la de Manzanares, y la anexó a Caldas, para darle un puerto sobre el Magdalena y completar así el ala derecha de la mariposa verde caldense. (Ver mapa)

Este regalo al recién creado Caldas es perfecta muestra del estilo directo de Reyes, porque en su texto habla de los pueblos que conformarán la Provincia, pero no menciona siquiera al Tolima ni a Antioquia que acaban de perder casi cinco mil kilómetros cuadrados. Con ese decreto Reyes dio a Caldas algo que parecía que nunca podía tener: tierra plana, y la posibilidad de acceder al mundo por el río Magdalena, eje del comercio nacional.

LOS 34 DEPARTAMENTOS Y LA PRIMERA DESINTEGRACIÓN DE CALDAS

Las sorpresas con el presidente Reyes no habían terminado, porque satisfecho con los aplausos y autoengañado por la ausencia de críticas, Reyes lanzó, el 1º de enero de 1908, su programa audaz: suprimió los quince departamentos existentes, incluyendo los seis que él mismo había creado tres años atrás, y creó 34 de un solo golpe, cada uno de los cuales tomó como nombre el de la respectiva ciudad capital.

En el nuevo mapa nacional aparecieron departamentos tan raros como Jericó, Chiquinquirá, Tumaco, Sonsón, Honda, Buga, y otros, algunos de los cuales no tenían infraestructura, ni sus capitales capacidad de serlo; en gesto inútil y romántico, pero de sabor patriótico, la Constituyente incluyó en la Ley, como el departamento No. 34, a Panamá, que se había perdido hacía cinco años atrás.

A raíz de la nueva división territorial del país, Caldas sufrió su primera desintegración, cuando no había cumplido siquiera los tres años, porque dos de sus cinco provincias, Marmato y Robledo, anteriormente caucanas, quedaron en el nuevo departamento de Cartago, junto con los pueblos quindianos y con los del norte del futuro Valle. Las otras tres, Manizales, Manzanares y Aranzazu, conformaron el nuevo departamento de Manizales. Es decir, que nuevamente quedaban separadas las provincias que habían sido originalmente antioqueñas o caucanas.

Pero como la opinión pública ya conocía la modificación del mapa ello hizo que por aquellos días hubiera estado a punto de fraguar el departamento de Pereira, asunto que habría modificado la futura historia de Caldas.

EL FRUSTRADO DEPARTAMENTO DE PEREIRA

La arriesgada Ley de los 34 departamentos había sido anticipada con un ablandamiento a la Constituyente, mediante una cartilla política donde se demostraba que la división territorial acababa con el rezago de poder de los

grandes departamentos y disminuía los costos administrativos, porque aquellos habían conservado casi toda la estructura administrativa interna de cuando eran Estados Soberanos. Además, el mero rumor de la modificación territorial había producido una avalancha de telegramas desde las regiones interesadas en que las tuvieran en cuenta, motivo por el cual, desde el año anterior, 1907, los constituyentes habían hecho una propuesta de división en 34 departamentos, donde aparecía, por primera vez, la idea del departamento de Pereira, en oposición a Cartago, que no figuraba en la lista.

La propuesta por Pereira incluía en su territorio las provincias caldenses de Robledo y Marmato, más los pueblos de la región quindiana, que por pertenecer a la provincia del Quindío dependían de Cartago, que era su capital.

Era una idea novedosa e interesante, porque sería un departamento poblado de colonos antioqueños, en territorio que hasta hace poco era todo caucano; sin tener que enfrentarse con Antioquia; además, tenía el gancho de venta de que los pueblos quindianos por fin se libraban de depender de Cartago, ciudad a la que nunca habían mirado con simpatía.

Sin embargo, los promotores de la idea no contaban ni con Cartago ni con Manizales, y así los tres delegados de Caldas en la Constituyente se opusieron a la creación del departamento de Pereira, con el argumento de que toda la economía de los colonos de la región dependía de Manizales y que los habitantes del Ruiz tenían grandes inversiones en la colonización del Quindío, lo que era una realidad innegable en ese momento.

Cartago, por su parte, usó toda la influencia política caucana para no dejarse arrebatar sus pueblos y argumentaba que por ser capital de provincia desde medio siglo atrás, tenía más derecho que Pereira para llegar a ser sede de un departamento porque su antigüedad como capital era sólo de tres años.

Después de los anteriores argumentos, ganaron los caucanos porque la idea del departamento de Pereira desapareció en el tercer debate; Cartago quedó como capital de una nueva sección; los manizaleños se quedaron sin el queso y sin el pan, porque tuvieron que resignarse a que sus inversiones estuvieran en otro departamento; Caldas perdió dos de sus cinco provincias; los pueblos quindianos continuaron bajo la dependencia de Cartago; y Pereira, a la Cartago ya miraba con recelo, se quedó con los crespos hechos y sin ser capital.

EL QUINDÍO Y LA PRIMERA REINTEGRACIÓN DE CALDAS

Fue tal la explosión de problemas que generó la audaz medida de los 34 departamentos, que a los pocos días Reyes tuvo que rectificar. El General se había inventado una fórmula muy buena: en cada Ley de reforma territorial se añadía un artículo que decía que el Presidente, directamente, podía hacer aplazamientos a la vigencia, correcciones o rectificaciones a esa misma Ley.

A los dos meses decretó la supresión de los departamentos de Cartago, Girardot y Tumaco, y otros dos meses después los de Chiquinquirá, Vélez, Honda y

Garzón, departamentos que no alcanzaron a ser inaugurados administrativamente.

En cuanto al futuro Eje Cafetero, el 31 de agosto de 1908, suprimió el departamento de Cartago, regresó las provincias de Marmato y Robledo al anterior Caldas, que ahora se llamaba Manizales, mantuvo allí las provincias de Manizales, Aranzazu y Manzanares e incorporó los cuatro municipios quindianos, como parte de la provincia de Robledo.

La mención de los municipios quindianos lleva este relato a otra etapa y obliga a recordar su historia política.

El Quindío, se había formado inicialmente a lo largo del Camino del Quindío, la vía nacional que comunicaba a Bogotá con Popayán, y tenía cuatro municipios que dependían de la caucana Cartago, pues en el Camino estaba su principal estación intermedia. Aunque se había presentado alguna emigración de otras regiones nacionales, los paisas eran la mayoría; pero como buenos antioqueños seguían pensando en Medellín y, a falta de ésta, buena era Manizales, la segunda ciudad del departamento de Antioquia.

Por eso, cuando Reyes creó a Caldas, en 1905, los quindianos pensaron que habría sido bueno quedar entre paisanos, y un año después solicitaron a Reyes que los anexara a Caldas, pedido al que el Dictador en su momento no había dado gusto, pero que ahora, al suprimir a Cartago, había ocasión de hacerlo, y los incorporó al futuro Caldas.

Esta voluntaria adhesión a Caldas en 1908, fue uno de los argumentos de los quindianos para la promoción de su departamento en 1965: si habían entrado a Caldas por solicitud propia, bien podían retirarse de allí cuando a bien tuvieran, lo que pudiéramos llamar lógica de socio de club social. Pero aún así, dolió cuando, en 1958, al pedir a la Junta Militar ser retirados de Caldas, los dirigentes llegaron a escribir: "El 31 de agosto de 1908 cometimos la increíble ligereza de solicitar la anexión a Caldas"

En el momento de la adición del Quindío, se presentó una de las curiosidades del proceso, el retiro de dos pueblos, Alcalá y Ulloa. Al observar el mapa caldense, el límite con el Valle viene por todo el río La Vieja y de pronto lo abandona y forma un cuadro, para luego regresar al mismo río, hasta su desembocadura en el Cauca. Pues bien, ese cajón de cien kilómetros cuadrados, que corresponde a los dos municipios indicados, lo sacó el general Reyes para darles gusto a unos amigos, ganaderos caucanos, que nada querían con los colonos paisas. ¡Eran los tiempos del general Reyes!

Duró entonces, bien poco, aquella primera desintegración de Caldas y como consecuencia del arreglo, los municipios del Quindío empezaron a depender de Pereira, dentro de la provincia de Robledo. Con ello quedó armada la mariposa verde, a la que le cantó Luis Carlos González, aunque ahora era mariposa manizaleña porque el departamento conservó el nombre de Manizales.

CALDAS SUPERA EL ENTREDICHO

Avanzando hacia el final de la historia llegó 1909 y el general Reyes, a quien todavía le faltaba la mitad de su período presidencial de diez años, perdió popularidad, sobretodo por la audacia de proponer un arreglo con los Estados Unidos, por lo de Panamá, y tuvo que entregar el poder presionado por un nuevo partido, el Republicano, que habían organizado los antioqueños, quienes nunca quisieron mucho al mandatario boyacense.

Con la caída de Reyes en 1909, su idea del mapa de Colombia se quedó sin piso. Como se habían presentado tantos problemas con los raros y minúsculos departamentos, el nuevo gobierno cortó por lo sano. De golpe suprimió los 27 que aún quedaban y decretó volver al principio, es decir, a los nueve de 1905, en cuya lista Nariño había reemplazado a Panamá.

Respecto de los otros Departamentos creados por Reyes, decretó que debían entrar a demostrar el cumplimiento de los nuevos requisitos de la Constitución: 150.000 habitantes y 150.000 pesos de renta en el nuevo y en el departamento-madre, además de la voluntad expresa de las tres cuartas partes de los concejales de los municipios interesados en independizarse.

Los políticos regionales, tras cinco años de silencio obligado durante la Dictadura, sonrieron al fin y se pusieron a trabajar, a demostrar el cumplimiento de requisitos y a ganarse la voluntad del 75% de los concejales o a buscar fusiones y acuerdos. Así pasaron el examen Caldas, Huila, Atlántico, Valle del Cauca y Norte de Santander. De esta manera, el mapa de Colombia se rehízo entre 1910 y 1911, para quedar conformado por catorce departamentos.

En cuanto a Caldas, se demostró que la región tenía 235.000 habitantes, cerca de 200.000 pesos de renta y se entregó el "Si" de 155 concejales, el "No" de quince, el voto en blanco de dos y el ausentismo de 18, sobre el total de 190 "concejeros", como se decía entonces. Además, el nombre de Caldas volvió a ser el oficial para el departamento.

El arreglo final tuvo problemas, porque ahora la rebelión surgió en Riosucio, donde un líder local hizo campaña para que la votación de los concejales fuera negativa, con el argumento de que Riosucio tenía mucha mayor historia, y más cultura, que Manizales o Pereira.

CONFORMACIÓN FINAL DE CALDAS

Para redondear la conformación de Caldas, tres años después el Departamento solicitó que se le anexaran cerca de dos mil kilómetros cuadrados al otro lado de la Cordillera Occidental, donde se había desarrollado una zona de colonización de antioqueños, y donde se fundó la población de Pueblo Rico. Se aprobó la solicitud y se le quitó esa zona a la intendencia del Chocó, que estaba recién fundada, sustracción de la que ella ni se dio cuenta.

Con esto Caldas estrenó conformación final al empezar 1913 y así permaneció hasta 1966, cuando se independizó el Quindío.

La justificación del Departamento de Caldas

El largo y agitado proceso de casi ocho años de la creación de Caldas tuvo unas características generales dignas de tratarse por aparte.

La primera: como se dijo al principio, Caldas no nació de parto natural, porque fue un largo proceso, con regiones diferenciadas de departamentos distintos, algunas de las cuales no querían que las incorporaran.

La segunda: la creación de Caldas correspondió más a una necesidad nacional que a una regional.

La tercera: crear a Caldas no fue un hecho aislado, sino uno de varios sucesos similares en el país, por aquella época.

La cuarta: nunca se consultó al pueblo pues la consulta obligatoria que la Constitución exigía a los concejales de los municipios, sólo se hizo en el último paso del proceso.

Y la quinta: los políticos regionales fueron sólo espectadores del proceso, aunque al final lo capitalizaron e implementaron con gran visión.

De pronto en aquella rara suma de siete regiones tomadas de cuatro entidades diferentes, y en las especiales características de su gestación, pueda encontrarse el germen de la futura desintegración de Caldas.

Ahora bien, ¿se cumplieron las expectativas en las cuales se fincó la creación de Caldas? ¿Qué opinaron los departamentos-madre, víctimas de la partición para crearlo?

Con respecto a los departamentos vecinos, el Cauca no se sintió mucho por dos razones, porque la capital quedaba tan lejos que, como dijo alguien, cuando llegaba una nueva Ley a Riosucio, ya había sido derogada en Popayán y porque el poderoso Estado de antes ya se había venido a menos, a pesar de su tamaño y había tenido que resignarse a que las tierras que siempre había tenido casi abandonadas, al norte del departamento, se las invadieran y colonizaran los intrépidos e inmanejables antioqueños, que seguían creyendo que su capital era Medellín. Por eso el día que se fueron, para formar a Caldas, los caucanos no sintieron trauma alguno, y recibieron el premio de consolación de que la nueva entidad se llamó Caldas, en honor del gran payanés.

Respecto del departamento de Antioquia también hubo dos aspectos: el primero la satisfacción de ver que el hijo que se hace mayor y “arma su rancho aparte”, como decían las madres paisas. La segunda, es la más práctica, la del negocio: Reyes compensó a Antioquia la pérdida de su Provincia del Sur y de media Provincia de Aures con la entrega de una salida al mar por Urabá, con medio río Atrato para navegación. Por una de esas dos razones, o por otras, Antioquia ni aplaudió, ni criticó la creación de Caldas. Aunque el Presidente, por una prevención que mantenía respecto de Antioquia, fue previsivo y había nombrado, desde antes, como gobernador a un amigo político y comercial de su confianza.

Respecto del Tolima, siempre se consideró que el departamento terminaba en Mariquita, pues su visión era de tierra plana y no de cordilleras tan difíciles, tanto que sus propias montañas las colonizaron los mismos paisas, razón por la cual ni se dio por aludido con la pérdida de la que se llamaba región de Manzanares.

Sobre el pequeño sector de Pueblo Rico, que se le quitó al Chocó para completar la interesante mezcla en que resultó Caldas, de pronto, como dijo algún guasón, ni siquiera se ha dado cuenta, y es mejor que nadie vaya ahora a contárselo.

Finalmente, en cuanto al cumplimiento de las expectativas que se tenían para la creación del departamento de Caldas, es mejor mirar solamente las del presidente Reyes.

Si Reyes quería crear una zona amortiguadora entre los departamentos rivales de Cauca y Antioquia, una zona de distensión, como se dice ahora, para que no volvieran a enfrentarse, tuvo éxito, porque a su gobierno siguieron treinta años de paz en el país.

Si buscaba aprovechar el impulso de la colonización antioqueña para crear un polo de desarrollo nacional, también acertó porque Caldas, a los diez años ya era el tercer departamento nacional, y tuvo medio siglo de inmenso éxito económico y social.

Y si pretendía hacer más gobernable al país, también fue exitoso porque a los cinco años de fundado, Caldas era el departamento modelo.

Conclusión

La intención del capítulo era mostrar que la idea de Caldas nació en la década del 80 del siglo XIX, en Manizales, capitalizando el impulso de la ciudad, que buscaba su progreso y el de la región, aprovechando la unidad cultural que representaba la colonización antioqueña, y apoyándose en el sentimiento generalizado de que era necesario quitarle tamaño y poder a los grandes departamentos, para que el país fuera gobernable. Puede concluirse que el resultado fue exitoso y que a los pocos años ya Caldas estaba listo para una posición de liderazgo y de progreso en la Nación.

La importancia del capítulo estriba en que la creación del departamento de Caldas le dio soporte político y presencia en el escenario nacional al proceso económico y social de la colonización paisa sobre la región que se ha venido estudiando en el presente texto, y dejó sembradas las bases para el desarrollo económico y vial que se verá en los capítulos siguientes.

BIBLIOGRAFÍA

ANALES DE LA ASAMBLEA NACIONAL, , páginas 53 a 458; 1906, páginas 1 a 48; 1908, páginas 52 a 144. Bogotá; 1905

ANTOLOGÍA DE LA “REVISTA NUEVA”, 1904-1907, Hoyos Editores, Manizales, 2004.

DE LOS RÍOS Tobón, Ricardo, *La Desintegración de Caldas en Diez y seis Lecciones*. Papel Salmón. La Patria. Manizales, 10 de mayo a 20 de diciembre de 1992.

DE LOS RÍOS Tobón, Ricardo, *Historia Paralela de Caldas* Papel Salmón, .La Patria. Manizales, 11 de abril a 25 de octubre de 2005.

DE LOS RÍOS Tobón, Ricardo. *La Idea de Caldas*. Conferencia en Área cultural Banco de la República, Academia Caldense de Historia, Manizales, abril de 2005.

DE LOS RÍOS Tobón, Ricardo, *La Creación de Caldas*, Conferencia en Universidad Nacional, Manizales, junio 2005

DE LOS RÍOS Tobón, Ricardo. *La política creación de Caldas* Ponencia, Memorias del 5º. Congreso Colombiano de Historia, Armenia, 1985.

DE LOS RÍOS Tobón, Ricardo, *Los Treinta Mapas de Caldas*, Universidad de Caldas, Manizales, 2005.

NUEVA HISTORIA DE COLOMBIA, Tomo I, Historia política 1886-1946, Cap. 7. Planeta, 1889 –

NUEVA HISTORIA DE COLOMBIA, Tomo 2, Era republicana, Cap. 6. Planeta, 1889

LA VOZ DEL SUR, Periódico semanal, Números 1 a 19. Manizales, 1889-1890,

MORALES Benítez, Otto, *Cátedra Caldense*, Banco Central Hipotecario, Bogotá, 1984.

-----*Teoría y aplicación de las historias locales y regionales*, Universidad de Caldas, Manizales, 1995.

----- *Líneas culturales del Gran Caldas*, Universidad de Caldas, Manizales, 1996.

MOTTA V. Ricardo. *Ordenamiento territorial en el Quinquenio de Rafael Reyes*, Ediciones Doctrina y Ley, Bogotá, 2005.

POVEDA R. Gabriel. *Rafael Reyes, Gran constructor de Colombia*, Colección Universidad de Medellín, No. 18, 1993.

RAMÍREZ, Luis E. *Gran Caldas*, Biblioteca de autores antioqueños, Medellín, 1993.

REVISTA NUEVA, Edición conmemorativa de sus cien años, Manizales, Hoyos Editores, 2005

SANÍN C. Baldomero. *Administración Reyes, 1904-1909*, Imprenta Jorge Bridel, Lausana, 1909.

CAPÍTULO X

DE POSTAS, CORREOS Y COMUNICACIONES

Jaime Lopera

El presente capítulo ofrece una mirada somera sobre el sistema de comunicaciones y correos que se movilizaron por la red de caminos desde la conquista y la colonia hasta nuestros días. Una gran parte de la malla de caminos de los aborígenes fue utilizada y reproducida en las agrestes regiones de la Nueva Granada para efectos de los correos; pero, mucho más adelante, la tecnología postal europea llegó al Nuevo Mundo y así, por años, el tejido de los caminos de transporte se dio en forma paralela y simultánea con las necesidades de comunicaciones en la nueva sociedad.

Pocas investigaciones se han realizado en nuestro país tan amplias y detalladas como en el libro *Comunicaciones y Correos en la Historia de Colombia y Antioquia*, de Mario Arango, Augusto Peinado y Juan Santa María, quienes, con fuentes de primera mano en algunos casos, nos brindan una panorámica completa de los diversos actores y las múltiples técnicas que se usaron para llevar el correo de aquí hacia allá en el vasto territorio antioqueño y caldense.

Gran parte del capítulo está escrito teniendo en cuenta este importante aporte historiográfico en torno a Antioquia, pero hay que reconocer que las referencias a Caldas y a estas regiones del Eje Cafetero no son muy explícitas.

No obstante, los correos hacen parte de las comunicaciones por medio de los caminos, temática fundamental de este libro. Dada la generalidad del sistema de correos, cuyas normas se aplicaban en toda la República, es fácil deducir entonces que las prácticas, las reglas sobre *carreras*, los portes y estampillas, tenían su equivalencia en estas regiones del Eje. Ese hecho nos animó a reseñar tales prácticas y hallarle una explicación al papel que desempeñan las noticias y mensajes entre los pobladores de nuestra comarca.

EL SISTEMA ESPAÑOL DE CORREOS

Si bien desde tiempos inmemoriales existieron diversas formas de correo para llevar las noticias de un lado a otro de los espacios humanos (desde las palomas mensajeras y los peluqueros, hasta los trineos de perros y los globos), fueron los descubrimientos geográficos que se hicieron a partir de los viajes de Colón los que más impulsaron la modalidad de correos en el mundo, en especial entre España y Portugal y todas sus provincias de ultramar.

La Corona reaccionó pronto a esa necesidad. El Consejo de Indias, encargado de la administración de las nuevas tierras conquistadas, se vio empujado a crear en 1514 un cargo nuevo que la Corona bautizó con el nombre de Correo Mayor de las Indias, el cual entregó la Reina doña Juana (la Loca), mediante cédula real, y como una especie de concesión particular en favor de Lorenzo Galíndez de Carvajal¹ quien le dio fisonomía propia al privilegio político que ella le había concedido y que luego transmitió a sus herederos.

El sistema de correos español que se organizó desde entonces se sobrepuso, en la América meridional y desde luego en el Virreinato de México, a la inmensa red vial de los incas que se expresaba en cerca de diez mil kilómetros de longitud. Esta larga malla de senderos representaba algo más que una infraestructura material de caminos entre las diferentes parcialidades del reino, y la ciudad religiosa y simbólica de Cuzco: aquella enorme red era el camino de los *chasquis*, los mensajeros del Inca, quienes se relevaban en postas y recorrían extensas distancias con las noticias verbales con las cuales daba cuerpo a su autoridad el soberano de esa civilización americana².

Los hallazgos etnográficos suelen mencionar que las tribus se comunicaban principalmente con tambores (como el sistema maguaré en los pueblos indígenas del Amazonas y el Putumayo), mediante sonidos que se escuchaban en distancias cortas; pero esta práctica, que aún subsiste en ciertas agrupaciones de nuestro continente, solamente se usaba en los pequeños territorios y en distancias cortas de menos de veinte kilómetros. En el caso de los grandes territorios, como los imperios de los Incas, los Aztecas y los Chibchas, y posteriormente a la llegada de los españoles, la modalidad de mensajeros de a pie era la que más utilizaba en esas extensiones que cubrían tales imperios amerindios³.

DE LOS AVISOS Y LOS CAMINOS REALES

Como lo hemos visto en capítulos precedentes, desembarcados e instalados los conquistadores en los puertos americanos (Cartagena, Santa María La Antigua del Darién, La Habana, etcétera), una de las actividades subsiguientes consistía en la apertura de los llamados “caminos reales” (porque los hacía el Rey) hacia el interior del país en busca de oro y esmeraldas, y desde luego, en busca de El

¹ Silvestre (1988), p. 473.

² Arango et al.(1998).p.473

³ Originalmente los *chasquis* eran los mensajeros incas; luego, por antonomasia, los encargados de llevar y traer la correspondencia en un país. Los *trajinantes*, por su parte, eran personas que iban ofreciendo mercancías y productos de un lugar a otro, pero también eran usados por los particulares para llevar mensajes. La palabra *estafeta* se usaba indistintamente como un correo ordinario de a caballo, como un correo de transporte diplomático, o como una oficina específica de correos

Dorado, esa leyenda que fue el imán de muchas expediciones españolas y portuguesas venidas a estas regiones.

Por esos mismos caminos reales fueron llegando posteriormente hacia el interior los contingentes de mano de obra africana que venían como sustitutos de los diezmados indígenas en las labores mineras. (Lo mismo ocurría con los cargamentos de esclavos negros que llegaron a La Habana, Cartagena, Veracruz, Callao y los puertos de la costa este de los Estados Unidos)⁴. Construidos los caminos reales para el transporte de tropas, avíos, víveres, y esclavos, su siguiente utilización era el espacio para el correo que llevaba noticias y decisiones.

La evolución de los correos en el Nuevo Mundo va desde los correos reales hasta los correos civiles. En el caso de estos últimos, hacia el año de 1560 España hizo una primera concesión civil: nombró como Correo Mayor de Castilla a un delegado de la casa alemana Thurn y Taxis, uno de las empresas pioneras y con mayor experiencia en el correo privado en la Europa de entonces. Más adelante, en 1610, se implantó en España un método de conducción de correos oficiales que se usaba en otros lares: la estafeta, vale decir, la gestión de la correspondencia en maletas cerradas (hoy llamadas valijas diplomáticas).

Mucho más tarde, se formalizó el asunto cuando, en el año 1744, se publicaron las primeras Ordenanzas de Correos que sirvieron de reglamentación para los procedimientos que habrían de establecerse en ultramar. Así fue como el correo de Antioquia no se estableció sino hasta 1776, cuando Francisco Silvestre era el gobernador interino de esa provincia⁵.

Pero una cosa eran los correos por tierra y otra por mar. Si bien los primeros estaban organizados para la Península, no lo estaban los segundos para los nuevos territorios. La organización del sistema de avisos preveía la construcción de varios navíos (fáciles de maniobrar y ligeros de arboladura) destinados únicamente al correo marítimo, con una nao capitana adelante y una nao almirante cubriendo el flanco de barlovento en la retaguardia.

Dicho sistema de correos funcionó por muchos años en las rutas hacia el Nuevo Mundo. Los avisos surcaban el mar con destino a las Indias Occidentales en seguimiento de una Cédula Real promulgada por Carlos III en 1764 que de esa manera lo había dispuesto⁷. Los avisos salían desde La Coruña y Bilbao con destino a La Habana, el principal puerto de distribución del correo español, desde

⁴ Gonzales (2005).cap.1.p.11

⁵ Silvestre (1988), p. 474. Las ejecutorias de este gobernador fueron reivindicadas por el profesor norteamericano Robinson, de la Universidad de Syracuse, al revelar el texto de la relación que éste hizo de sus tareas en favor de la Corona durante su breve paso por Antioquia.

⁶ Arango et al., (1996), página 22. Estos autores citan en detalle a Guillermo de Zendegui, un historiador que escribió una larga crónica sobre los primeros correos del mundo. Cfr: Revista de las Américas, volumen 25, número 3, Bogotá, marzo de 1973.

⁷ Arango et al. (1996).p.22

donde éste se remitía hacia Nueva Orleans, Cartagena, San Juan de Puerto Rico, y Veracruz.

Ya en el interior de la Nueva Granada conviene reseñar que fue el Virrey José Alfonso de Pizarro, llegado a este Virreinato hacia 1750, quien estableció entre nosotros los primeros servicios postales en forma ordenada y procedimental, incluyendo las tarifas postales y los itinerarios. En dicho año, las primeras “carreras” --otra denominación propia del servicio postal que significaba un itinerario acordado de ida y regreso-- fueron dos: Santafé-Popayán-Quito, y Santafé-Cartagena. Doce años más tarde, en 1762, se estableció la ruta Santafé-Cartago, con escalas en Cali y Buga⁸, creada especialmente por el nuevo gobernante, Pedro Messia de la Zerda, para facilitar los correos de su Virreinato ¡hacia la zona minera del Chocó!

LAS CARRERAS Y LAS CLASES DE CORRESPONDENCIA

La logística del transporte del correo fue cambiando con el tiempo. Como el objetivo era el de entregar la correspondencia lo más pronto posible, en muchas ocasiones las *carreras* se diseñaban cortas para favorecer el descanso de los mensajeros y sus animales; en otros casos, sólo se servían las localidades por medio de diligencias (que eran un medio lento), o por medio de postas a caballo (que eran más veloces pero al parecer más costosas). El virrey Solís Folch de Cardona, en 1759, se asesoró de Miguel de Santiestevan, un polémico experto de la corona española, para establecer la carrera entre Santa Fe y la Provincia de Antioquia siguiendo las líneas anteriores.

Pero fue Joseph Antonio de Pando⁹, un funcionario de la Corona en la Nueva Granada, quien en 1771 fijó el primer itinerario real de los correos de esa región mediante un informe donde consignó sus ideas sobre las rutas en el país: para rendir este informe, Pando viajó por caminos azarosos, por ríos y montañas, hasta diseñar la *carrera* entre Honda y Santafé de Antioquia, con los siguientes pormenores que describen con mucho cuidado las accidentes de los caminos en aquella época:

CARRERA DE HONDA-SANTAFÉ DE ANTIOQUIA

⁸ Ibidem.p.37

⁹ Arango et al., (1996), páginas 38 y ss. Una copia de los llamados “Manuscritos de Pando” se encuentra en la biblioteca particular del ingeniero e historiador Juan Santa María, uno de los autores de ese libro y experto filatelista, por lo cual es un documento primario de considerable interés para el tema. En otro escrito de 1987, el autor da cuenta de que el manuscrito original reposa en la Biblioteca Pública de Nueva York, y una reproducción en el Club Filatélico de Caracas.

De Honda “hasta las bodegas del Nare, por el río Magdalena. Se navega en tres días, río abajo”. 34 leguas.

De Nare a Cancán. “Se pasa por los ríos Nus y San Bartolomé, que tienen puentes y el terreno todo montuoso de Arcabuco, de mucho lodo en tiempo de aguas, y sin población, que lo hace un propio de a pie, no deteniéndolo los ríos, en tres días. 25 leguas.

De Cancán a Yolombó. “Se pasa por segunda vez el río San Bartolomé. Dos días y medio de camino”. 5 leguas.

De Yolombó a Medellín. “Se pasan los ríos Porce y La Villa, sin puentes. Dos días y medio de camino”. 29 leguas.

De Medellín a Santafé de Antioquia, ciudad capital de la provincia de este nombre. “Se pasan los ríos Aburrá, sin puente, y el Cauca, por barqueta. Es un día de camino”. 9 leguas.

Total: 93 leguas.

Utilizando un bando en el cual se anunciaba que la carrera tardaba 43 días en el viaje completo de ida y regreso, en 1777 se definió y consolidó finalmente esa *carrera* de correos entre Santa Fe hacia la Provincia de Antioquia, entre otras cosas, gracias a la reglamentación emitida por Juan Díaz de Herrera, quien fungía como Administrador Principal de la Renta de Correos de Santafé.

LA CORRESPONDENCIA FRANCA Y EN DEBE

Una vez más cabe decir, y no sobra repetirlo, que las definiciones técnicas incorporadas al sistema de correos en nuestro país, se originaron en el sistema español. De allí provienen los diversos tipos de correspondencia, a saber:

Franca, para describir una clase de correspondencia pagada en el lugar de origen; y *Debe*, la que pagaban los destinatarios.

De igual forma existían los *permisos de franquicia y sellado*, que pagaban los particulares para que los autorizaran a enviar correspondencia hacia el interior del Virreinato; las cartas y *pliegos certificados* procedentes de España y demás dominios; y finalmente la *correspondencia franca* (cuando el remitente prepagaba el porte, lo cual equivale hoy al estampillado) enviada a España, islas y demás dominios. Todos estos envíos se sufragaban en las monedas de la época: tomines de oro en polvo; reales de plata; y cuartillos de plata.

Por su parte, las condiciones específicas la operación del proceso de correo de la colonia se muestran en las expresiones e instrucciones contenidas en una carta que dirigió el administrador de correos de San Bartolomé, al administrador de Medellín, donde se dice:

“Muy Sr. mío: De las cuatro maletas que van con este conductor, las dos son para que sirvan en esa Admón. con dos candados, dos llaves y dos varillas, remitiendo las dos restantes para Antioquia, que ésta es la orden que se me da y no dudo que el Sr. Administrador Principal de Santafé se lo prevenga con más claridad. Otro conductor lleva a la mano una llave que pertenece a esta Administración a mi cargo con la que abrirá Usted las dos maletas para sacar lo que le toca, y volviéndolas a cerrar entregará las llaves al otro conductor que éste me las ha de volver a traer; espero me de vuestra merced acuse de su recibo. Dios conserve a vuestra merced muchos años.

San Bartolomé 8 de julio de 1777. Si al conductor se le ofrece bastimento déle vuestra merced y avise. Amo a vuestra merced su seguro servidor.

Pedro Antonio Huertas”

UNA RUTA DE DOCE DÍAS

El panorama general de los correos en Colombia lo hemos venido reduciendo (gracias a las fuentes consultadas) a la descripción de su desarrollo en los territorios de la provincia de Antioquia, principal origen de todos los hechos y episodios que se vivieron durante la formación de las regiones que hoy constituyen el llamado Eje Cafetero. Sin ir a demasiados detalles, las actuaciones de los virreyes-gobernadores Francisco Silvestre y Juan Antonio Mon y Velarde (1785-1788), ajustadas al proceso de colonización, fueron decisivas en la organización de los correos en esta zona.

Durante una de tales gobernaciones fue nombrado como Administrador de Rentas de Tabaco y Correos el señor Antonio Abad del Valle, quien hizo un trabajo metódico y con muy buenos resultados en esa provincia. Pero en 1785 se inició un juicio de cuentas a este personaje, por peculado y malos manejos, no sin antes haber sido torturado y flagelado, según la ley de azotes que aún regía por aquel entonces. Sólo hasta 1798 fue destituido. No obstante, con la reglamentación que hizo este señor, durante el periodo que estuvo en el empleo de administrador, el correo antioqueño entró en la red de comunicaciones con todo el mundo.

Hasta 1794 la organización de correos en el Nuevo Reino de Granada tenía una oficina principal en Santafé y cuatro administraciones principales de correos en el resto del país, una de ellas en Cartago con despachos agregados en Vega de Supía, Ibagué, San Luís, Chaparral, Anserma, ciudad de Toro, Las Juntas, Nóvita, Ibadó y Quibdó. Otra oficina estaba ubicada en Popayán, y cubría las regiones de La Plata, Cali, Buga, Roldadillo, Caloto, Llano Grande (Palmira), Tulúa y Quilichao.

Entrado el siglo XIX, estas oficinas funcionaban de manera regular. Pero las principales carreras y travesías que pasaban por el territorio del Eje Cafetero eran la carrera del Chocó, con dos correos mensuales y catorce días de recorrido entre Santafé, Ibagué, Cartago, Nóvita y Quibdó; y una *travesía* de Cartago a Popayán, con seis días y 14 horas de recorrido entre Cartago, Cali, Caloto y Popayán¹⁰. ¿Cómo llegaría entonces una carta de negocios desde Cartago hasta Santafé de Antioquia o Medellín?

Hemos supuesto que el recorrido sería el siguiente: La administración subalterna de Correos de Cartago la llevaría hasta la oficina principal en Santafé, capital del Nuevo Reino de Granada; de allí sería despachada hacia su destino en la provincia de Antioquia por una carrera que pasaba de Honda a las bodegas del Nare (3 días), a Cancán (3 días), a Yolombó (dos días y medio), a Medellín (dos días y medio), y a su destino final en Santafé de Antioquia (un día), para un total de 12 días en este solo trayecto.

Si la carta mencionada llevaba papeles de negocios de comercio exterior, la carrera debería pasar por Medellín, Remedios, Zaragoza, Mompox y enseguida Cartagena de Indias. Como las exigencias de puntualidad de los correos eran tan estrictas, según los reglamentos oficiales de la Corona española, parece indudable que tales entregas se hacían en forma oportuna.

LOS MATASELLOS POSTALES

Una parte muy importante de las actividades de los correos han sido los *portes* o *matasellos* que, aparte de cumplir una función de garantizar los recaudos, ayudan a trazar las huellas postales y además cumplen una función simbólica muy apreciada por los coleccionistas filatélicos. Las experiencias europeas se fueron incorporando a nuestros correos mediante marcas metálicas de diversas figuras (cuadrangulares, ovaladas) para sellar la correspondencia. Cada vez que la Nación cambiaba de nombre (Gran Colombia, Estados Unidos de Colombia, República de Colombia), los matasellos debían adoptarse a las nuevas circunstancias políticas.

Durante las primeras etapas de la independencia, hacia 1823, los gobiernos de Bolívar y Santander vieron un desmedro en el desarrollo de sus correos debido a que su interés principal se había concentrado antes que nada en la reconstrucción económica. Sin embargo, al llegar la separación de la Gran Colombia, los tres países no tardaron mucho tiempo para firmar los primeros acuerdos postales que regulaban el tráfico entre Colombia, Venezuela y Ecuador.

¹⁰ Arango et al., (1996), páginas 62 y ss.

No obstante, el presidente Pedro Alcántara Herrán, en 1843, firmó el primer estatuto formal de correos en la era republicana el cual adoptaba un sistema de contratación por 3-6 años mediante licitación pública.¹¹ Dado el poderío político del Estado del Cauca y la importancia creciente de los negocios mineros en occidente, se hizo indispensable una carrera que saliera de Santafé hasta Popayán y Pasto en 18 días; y una línea transversal hacia Nóvita (Chocó). Muy pronto, en 1846, surgió asimismo la idea de crear una ley con las tarifas de correos la cual regiría en forma federal y descentralizada, como se consagró un poco después de la Constitución de 1863.

En esta reglamentación iniciada por Mosquera se precisaron no sólo el valor de la correspondencia transportada en buques mercantes, sino también la que estaba libre de portes como la oficial, la de la Presidencia de la República, la de los periódicos nacionales y extranjeros y los autos de los procesos judiciales, en especial para atender a los pobres de solemnidad.

La descentralización de los correos, alrededor de 1850, fue tan directamente impulsada por el presidente José Hilario López que el gobernador del Estado de Antioquia, Jorge Gutiérrez de Lara, tomó la iniciativa de regular todos los itinerarios de correos de su región y así hizo el primer diagrama de operaciones cuando ya el proceso de la colonización antioqueña estaba en pleno auge.¹²

LOS CORREOS EN LA COLONIZACIÓN

El primer correo específico en el Eje surge al parecer de un primer decreto firmado en 1840 por el presidente José Ignacio de Márquez, donde se ordena lo siguiente: *“el correo que gira actualmente de Abejorral a Supía por el antiguo distrito parroquial de Arma y paso del Cauca en Bufu, parará en lo sucesivo en los distritos parroquiales de Aguadas, Pácora y Salamina”*¹³.

El itinerario de este correo era el siguiente: partía de Medellín los viernes a las diez de la mañana; el sábado llegaba a Abejorral; el domingo a Pácora pasando por Aguadas; el lunes a la Vega de Supía, pasando por Salamina; el correo permanecería hasta el martes y regresaba a Medellín para estar allí los sábados por la tarde¹⁴.

En 1853 se empiezan a distinguir claramente las nuevas *carreras* que habrían de comunicar los diferentes acontecimientos de la colonización en ciernes. Una de ellas fue la de Cartago-Anserma nuevo-Supía-Amagá-Medellín y viceversa; la otra iba por Rionegro-Abejorral-Sonsón-Salamina-Supía (26 carreras al año), con lo cual las regiones pertenecientes a las provincias del sur de Antioquia se

¹¹ Arango et al.,(1996).p.82 y ss.

¹² Arango et al.,p.86-87

¹³ Duque Botero (1974),p. 158 y ss. Al pie de Marmato, en las orillas del Cauca, existía este paso de Bufu en cuyas cercanías había una cuadrilla de esclavos que explotaba un aluvión aurífero para el Convento de Popayán.

¹⁴ Duque Botero (1974), p. 158. Al parecer esta disposición no se cumplió en la forma convenida, lo que originó nuevas acciones del concejo municipal de la población salamineña.

empezaron a vincular a la ruta de correos del país¹⁵. Esta fecha coincide, con una pequeña diferencia, con las dos principales novedades que habrían de darle un vuelco total al sistema de correos del siglo XIX: la llegada del telégrafo en 1865, en el gobierno de Manuel Murillo Toro, y la aparición de las primeras estampillas adhesivas para el recaudo de los portes.

TIEMPO APROXIMADO DE VIAJE DESDE MEDELLIN HASTA OTRAS CIUDADES ANTIOQUEÑAS Y NEOGRANADINAS		
Destino	Tiempo transcurrido	
	Hombre caminando	Con mulas cargadas
Santafé de Antioquia	1-1.5 días	2 días
Rionegro	1 día	
Marinilla	1 día	
Santa Rosa	2 días	
Valle San Andrés	4 días	
Honda	10-12 días	
Juntas Nare		24 días
Islitas		25-30 días
Popayán		

FUENTE: Twinam, (1985), Cuadro 16, p. 142.

Manizales, fundada en 1848, recibe la administración de correos en el año 1852. Ya el gobierno del Estado Soberano del Cauca le había concedido a Félix de la Abadía el privilegio de construir un camino para unir a Cartago con las recién fundadas aldeas de Santa Rosa y Manizales, cuya finalidad era empatar con una *carrera* que iba de Salamina a Medellín¹⁶. Esta vía era la comunicación postal del Cauca con sus territorios al sur de Antioquia.

A medida que crece la población en los nuevos territorios del sur de Antioquia, es evidente que el correo va cobrando mayor importancia: en 1852 Manizales, por ejemplo, tenía 2.809 habitantes; 32 años después, en 1884, ya como capital

¹⁵ Ibidem. p.88

¹⁶ Valencia, (1996), página 130.

del departamento del sur de Antioquia, su población había aumentado a 14.605 habitantes; años más tarde en 1905, y ya como capital del nuevo departamento de Caldas, la población de la ciudad registraba un total de 25.656 habitantes. El aumento poblacional corre parejo con el incremento en los servicios de correo y el transporte de mercancías.

En efecto, el correo fue surgiendo como un medio de comunicación entre la población oficial y civil, pero también como un instrumento esencial de las actividades mercantiles. Dada su importancia, los gobiernos decidieron hacer de él un monopolio, para administrarlo directamente o cuando más, darlo en concesión. La llegada de las marcas postales, antes de la adopción de las estampillas adhesivas como medio de pago de los correos, fue denominado como periodo prefilatélico, sobre el cual existe una vasta y variada historia de movimientos.

El gobierno del presidente Mariano Ospina Rodríguez expidió en abril de 1859, la ley orgánica de los correos nacionales donde introduce el sistema obligatorio de estampillas como un medio para la recaudación de los portes de la correspondencia e impresos los cuales se podían depositar en buzones.

LAS ESTAMPILLAS Y LA FILATELIA

Esa ley 27 de 1859, orgánica de los correos nacionales, no solamente estableció el uso de las estampillas como medio de pago de los portes, sino también los buzones para la correspondencia¹⁷. Las estampillas se anulaban con un sello que la Administración Central de correos suministraba a los estafetas de correos, o escribiendo sobre ellos en letra manuscrita. Desde entonces la estampilla – inventada por el inglés Rowland Hill en 1840- daría origen a la filatelia, una afición de la cual se puede hablar en muchísimas páginas¹⁸.

Al iniciarse el año 1859, funcionaban en Colombia 97 estafetas de correos, que en nuestro territorio estaban ubicados en las ciudades de Cartago, Manizales, Neira, Salamina y Ansermanuevo. Los antiguos caminos de herradura con el tiempo se mejoraron con los llamados *caminos de ruedas*, para carruajes tirados por caballos, cuya utilización se inició en la década de 1850. Desde entonces la ley fue creando más y nuevas disposiciones para la construcción y mantenimiento de los caminos, ya sea por la vía de concesiones o licitaciones públicas o con adjudicaciones otorgadas al mejor postor.

¹⁷ Arango et al., (1996), página 140.

¹⁸ Antioquia adoptó las estampillas adhesivas en 1859, dentro de la autonomía de los Estados Confederados para organizar los correos y emitir las estampillas. Aunque las estampillas de timbre sustituyeron de hecho la contribución que desde la época colonial se pagaba por el *papel sellado*, éste subsistió por muchísimos años.

Precisamente pensando en los correos, una ley de la legislatura del Estado de Antioquia de 1859¹⁹ estableció los requisitos para la construcción de los caminos. Algunas de tan originales exigencias fueron:

1. Que los caminos tengan la anchura suficiente para que dos caballerías cargadas, que vayan en sentido contrario, puedan pasar sin problemas.
2. Que se construyan puentes sólidos y cómodos por todos los ríos.
3. Que, donde lo permita la naturaleza, el corte del camino se efectúe de travesía de manera que los desagües queden longitudinales y no a lo largo del camino.
4. Que se hagan caminos con declives suaves, para que pueda convertirse luego el piso antiguo en un camino de ruedas.
5. Que se indemnice a los dueños de los terrenos por donde deba pasar el camino.
6. Cuando el camino atraviese “un territorio desierto, que se construyan tambos de un miriámetro²⁰ uno del otro y se desmonte en cada uno de ellos una extensión de terreno hasta de cuatro hectáreas para procurar pasto a las caballerías”

LAS EMISIONES DE ESTAMPILLAS

El liberalismo, vencedor en la guerra de 1860, encarnó sus ideas en la Constitución de Rionegro (1863). Pero esa guerra “*había empobrecido al país y la situación fiscal era angustiosa*”²¹. Esta situación afectó el desarrollo de los correos *chasquis* pues se puso de moda, hacia 1871, hablar sólo de las comunicaciones y transporte por ferrocarril a cuya atención se dedicaron en adelante todos los gobiernos de estos periodos²².

Por aquel entonces, debido a la legislación de tierras que auspiciaba la apertura de los caminos, el desmonte de la selva, para abrir trochas, se hacían más fáciles las comunicaciones y los intercambios comerciales, amén de la velocidad de los trajinantes. Esta apertura de rutas y de caminos estimuló las tentativas de industrialización que se iniciaron en Antioquia hacia finales de 1880.

La mayoría de los Estados que conformaron los Estados Unidos de Colombia crearon y reglamentaron sus propias emisiones de estampillas desde 1863. Pero después de la Constitución centralista de Núñez, en 1886, los departamentos que remplazaron los antiguos Estados Soberanos siguieron emitiendo estampillas hasta 1904 cuando el gobierno de esa época hizo el primer intento de monopolizar las emisiones. La primera emisión descentralizada fue en el

¹⁹ Arango et al., (1996), página 226 y ss.

²⁰ Medida de longitud, equivalente a diez mil metros.

²¹ Ospina Vasquez (1955), p.233.

²² Ospina Vasquez (1955), p. 238.

Estado de Bolívar en 1863 y la segunda fue en Antioquia cinco años después. Sin embargo, la primera emisión de estampillas de cinco centavos, con tema humano, la hizo Antioquia en 1875 con el retrato de Pedro Justo Berrío, muy poco tiempo después de su fallecimiento a los 48 años²³. Paradójicamente, y a pesar de que el Estado del Cauca era el más extenso del país, éste se caracterizó por su pobreza filatélica.

CORREO DE CABOTAJE

En 1870, en el gobierno de Eustorgio Salgar, se realizó una apertura internacional al firmarse un contrato con la Compañía de Navegación por Vapor del Pacífico para el transporte por cabotaje de valijas de correo, encomiendas, dinero, tropas, empleados civiles y presos, entre los puertos de Panamá, Buenaventura y Tumaco y de estos hacia los puertos de Perú y Chile²⁴. Sin embargo, a mediados de 1873 el gobierno nacional, sin demasiadas explicaciones, suspendió el servicio de encomiendas de Medellín al exterior, con lo cual el servicio pasó a las manos de los particulares.

En respuesta, el gobierno del Estado Soberano de Antioquia, presidido por Recaredo de Villa, oficializó entonces un correo mensual de encomiendas hacia el puerto de Nare, y de allí al exterior, para no suspender el transporte de encomiendas con metales preciosos que eran parte de la economía antioqueña. Simultáneamente se había establecido en Bogotá el servicio de jóvenes carteros con el fin de economizar tiempo y dar seguridad a la correspondencia.

El telégrafo eléctrico había llegado a la Nueva Granada en 1851. En 1870 alcanzó a Manizales²⁵ como un sistema de comunicación capaz de transmitir las señales que representaban cartas cifradas, números y muestras de la escritura. Este adelanto técnico llegó a la ciudad gracias a las gestiones del visionario gobernante antioqueño Pedro Justo Berrío quien venía estimulando el progreso de Manizales. Las líneas telegráficas se tendieron desde Medellín y en 1870 ya estaban en Manizales; sin embargo, sólo al año siguiente empezó a funcionar, operado por el señor Alejandro Restrepo Restrepo.

Aunque el uso de este sistema de comunicación se aceptó con mucha cautela, por resistencia al progreso, el doctor Berrío sostuvo la oficina telegráfica a pesar de las pérdidas; un par de lustros después la gente ya se había acostumbrado a enviar telegramas y el telégrafo se convirtió en una fuente de recursos

²³ Mejía Velilla (1975), p. 184.

²⁴ Arango et al., (1996), p. 213.

²⁵ El llamado código Morse transmitía mensajes mediante impulsos eléctricos que circulaban por un cable único. El aparato de Morse tenía forma de conmutador eléctrico: mediante la presión de los dedos, facilitaba el paso de la corriente durante un lapso determinado y a continuación la anulaba. El receptor Morse original disponía de un puntero, controlado electromagnéticamente, que dibujaba trazos en una cinta de papel que giraba sobre un cilindro. Los trazos tenían una longitud dependiente de la duración de la corriente eléctrica que circulaba por los cables del electroimán y se presentaban bajo el aspecto de puntos y rayas.

económicos. De este modo Manizales se unió al país y al mundo a través de otro medio de comunicaciones facilitando el desarrollo de las relaciones económicas y culturales.

La aceptación y expansión de las líneas telegráficas, iniciada en el gobierno de Murillo Toro, produjo algunos problemas adicionales. Por ejemplo, las pilas del telégrafo necesitaban una cantidad apreciable de ácido sulfúrico para alimentar su funcionamiento. Fue así como, en 1871, el gobierno celebró un contrato con el ingeniero Percy Brandon para montar una fábrica de este material, contando con los yacimientos de azufre que había en Gachalá²⁶.

Esta empresa fracasó rotundamente, pero era una muestra de los problemas adicionales que existían con ocasión de la aparición y crecimiento de las redes telegráficas. De igual forma, hubo casos en que una carretera quedaba abandonada porque le hacía competencia al ferrocarril: por ejemplo, en 1865 se fue dejando de lado la carretera de Cambao, la cual había facilitado la subida del equipo férreo hacia Zipaquirá, porque dicha carretera competía con el ferrocarril de Girardot²⁷.

La guerra de 1885 había trastornado todas las rutas de transporte. No obstante lo anterior, antes de estallar la Guerra de los Mil Días ya funcionaban 650 kilómetros, incluyendo los 80 kilómetros del ferrocarril de Panamá²⁸. Aunque esta guerra de final del siglo obligó a suspender la expansión del ferrocarril, no dejaron de apropiarse gastos para mejorar los caminos de herradura y proveer mejor desarrollo para los correos y el telégrafo.

El ferrocarril aceleró obviamente el proceso postal. En 1890 existían 282 kilómetros de líneas férreas (en 1904 la cifra había subido a 565 kilómetros), en nueve ferrocarriles regionales, de los cuales el de mayor extensión era el Ferrocarril de Cúcuta con 55 kilómetros²⁹. En el periodo de 1890 a 1949, el crecimiento del ferrocarril en las zonas cafeteras fue así:

Línea	1890	1949
FC de Antioquia	48 km	338
FC La Dorada	29 km	111
FC del Pacífico	56 km	284

Fuente: McGreevey, (1982), página 262.

²⁶ Ospina Vásquez (1955), p.268.

²⁷ Ibidem, p.279.

²⁸ Ibidem (1955), p. 281.

²⁹ McGreevey (1982), p.262.

LOS CORREOS PARTICULARES

Los contratos para transportar el correo nacional entre las diversas regiones del Eje Cafetero y el resto del país, fueron un negocio particular que algunas personas obtuvieron a menudo, gracias a sus influencias en los círculos gubernamentales de Bogotá. Por ejemplo, Justiniano Londoño Mejía, un empresario manizaleño, fue primero arriero y luego participó en el negocio del remate de las rentas de licores durante el gobierno del general Rafael Reyes.

Aparte de este peculiar negocio, Londoño también cultivó caña de azúcar, y destiló guarapo para fabricar alcohol que él mismo vendía a las rentas departamentales; paralelamente, su dedicación para organizar el sistema de estancos, guardas, estanquillos y distribución, incrementó su posición como un versátil comerciante en estos asuntos. Cuando comenzó el transporte del correo en el que tomó parte, ya tenía una excelente experiencia en todos estos negocios con los cuales aumentaba su influencia en la política para ganar los contratos³⁰.

Es curioso anotar que durante la guerra de los mil días, y al organizarse un gobierno provisional y liberal, con Gabriel Vargas Santos como Presidente provisional en Santander, se emitieron estampillas en las cuales revivió el nombre de Estados Unidos de Colombia en 1900. Derrotadas las fuerzas liberales en la batalla de Palonegro, se extinguió el gobierno provisional con sede en Cúcuta, lo que condujo a un debate sobre el uso o abuso de las estampillas en aquella ocasión, debate del cual no se ha hablado mucho en los catálogos respectivos³¹.

El interés que pusieron los gobernantes de Antioquia en el siglo XIX en establecer una completa red de caminos, puentes y barcas, tenía como propósito integrar la capital antioqueña con sus regiones mineras, las zonas de colonización y el río Magdalena. Sin embargo, el camino de Nare, que fue la línea de correos más importantes hacia el río Magdalena, desapareció a finales del siglo XIX con la construcción del Ferrocarril de Antioquia de Medellín a Puerto Berrío.

La introducción de los ferrocarriles en los principales centros económicos del país, y el mejoramiento de la navegación a vapor por el río Magdalena, redujeron el tiempo de transporte de correos, carga y pasajeros y produjo por consiguiente

³⁰ Cfr: Maria Emilia Naranjo Ramos en su página Web www.raicespaisas.org, Bogotá, 2004, s.p.

³¹ Arango et al., (1996), p.150.

una notoria reducción de costos³². Aunque la Guerra de los Mil Días destruyó la red de telégrafos que se estaba instalando, el presidente Reyes la restableció en 1904, lo cual no fue óbice para que durante este tiempo se enriqueciera la filatelia colombiana.

INICIOS DEL CORREO AÉREO

En 1920 se iniciaría el correo aéreo en Colombia. Después de los primeros vuelos en 1903 realizados por los hermanos Wright, el piloto canadiense John Smith hizo en Barranquilla un primer vuelo acrobático que luego repitió en Medellín el 26 de enero de 1913.

Muy pocos años después, en 1919, se realizó un primer vuelo de transporte aéreo de correo entre Barranquilla y Puerto Colombia. Este punto, relacionado con el primer vuelo postal de 1919, también se ha prestado a diferentes polémicas de los filatelistas³³. Así que en realidad el primer contrato de transporte aéreo se firmó en 1920 entre el Estado y la Sociedad Colombo-Alemana de Transportes Aéreos, SCADTA, salvando la distancia entre Barranquilla y el Puerto de Girardot.

Con la llegada del automóvil y la construcción de carreteras, hay una tendencia a organizar transportes de correo por carretera. Por ejemplo, se fundaron compañías como el famoso “Expreso Ribon e Hijos”, en 1906, que duró hasta 1948 cuando el gobierno de Ospina Pérez decidió el monopolio oficial de los correos. Jorge Ignacio Medina creó en 1928 un servicio de correos en todo el departamento de Caldas, e incluso se sabe que alcanzó a imprimir varias emisiones de estampillas con las debidas autorizaciones.

El periodo de 1905 a 1933 fue muy rico en materia de correos. Como los correos departamentales tenían su propia organización administrativa y postal, el gobierno central se liberaba de asumir esos costos. Hubo facilidad para el establecimiento de correos particulares, que hacían el transporte mucho más fácil cuando la navegación a vapor, los ferrocarriles, los automóviles y la aviación remplazaron la arriería, los peones de a pie, las canoas y los chasquis.

La privatización de los correos fue tan notable en el departamento de Antioquia que en 1903 la Sociedad de Mejoras Públicas de Medellín, se hizo cargo, con éxito, del servicio urbano de correos y se incluyó un acuerdo para que emitiera estampillas para el franqueo de la correspondencia.

Para terminar, mediante la ley 76 de 1914, del 17 de noviembre, se expidió la ley orgánica sobre los ramos de correos y telégrafos. Esta norma, que cubrió un largo periodo en la primera mitad del siglo XX, estableció los diferentes cargos

³² Hasta 1924 los ferrocarriles fueron muy convenientes para la economía nacional: su tasa de retorno privada fue del 9%; generaron un ahorro social del 3,2% del producto bruto; y alcanzaron una relación de beneficio-costos del 2,6:1. McGreevey, (1982), p.271.

³³ Arango et al., (1996), p. 329.

que se debían crear para atender este servicio, las *carreras* que se mantenían o que se creaban, la remuneración del personal administrativo de los correos, la autorización a los ferrocarriles para administrar sus propios servicios de telégrafos y, entre otras muchas cosas, creó en Bogotá la *Escuela de Telegrafía* donde se capacitaban, con tecnología y profesores franceses, a todos los aspirantes a los cargos en esta rama. Allí se enseñaba aritmética comercial, contabilidad, lectura, caligrafía, geografía de Colombia, física, castellano y ortografía, rudimentos esenciales para ejercer con competencia el oficio de telegrafista colombiano.

CONCLUSIÓN

En resumen, los correos que tocaron los territorios del Eje Cafetero se establecieron desde 1762, en la ruta Santafé-Cartago, con escalas en Cali y Buga³⁴, ruta que Pedro Messia de la Zerda creó especialmente para facilitar los correos de su Virreinato en torno a la rica zona minera del Chocó.

Como lo vimos anteriormente, hasta 1794 la organización de correos en el Nuevo Reino de Granada ofrecía una oficina principal en Santafé y sendas administraciones de correos en el resto del país. Una de tales administraciones se ubicaba en Cartago, con oficinas en Vega de Supía, Ibagué, San Luis, Chaparral, Anserma, ciudad de Toro, Las Juntas, Nóvita, Ibadó y Quibdó. Otra oficina estaba situada en Popayán, y cubría las regiones de La Plata, Cali, Buga, Roldadillo, Caloto, Llano Grande (Palmira), Tulúa y Quilichao.

En 1840 se establece el primer correo en la zona de Salamina, pero su operación fue inadecuada. Hacia 1853 se distinguen las nuevas *carreras* que habrían de comunicar los diferentes acontecimientos de la colonización en ciernes. Desde la capital, el gobierno le concedió mucha importancia a una de esas nuevas *carreras*, la de Cartago-Ansermanuevo-Supía-Amagá-Medellín y viceversa. Pero otra *carrera* iba por Rionegro-Abejorral-Sonsón-Salamina-Supía, con lo cual estas regiones -pertenecientes a las provincias del sur de Antioquia- se enlazaron a la ruta de correos del país.

En 1857 se crea la línea del Sur, un correo transversal de Cartago a Medellín que transportaba “valijas cerradas” y encomiendas dirigidas a la estafeta de Amagá y a los pueblos del sur occidente y el Chocó. La línea de Oriente, por su parte, era una transversal de Nare, en el río Magdalena, a Santafé de Antioquia, y conducía correspondencia y encomiendas para las estafetas de Rionegro, Marinilla, Peñol, Abejorral, Sonsón y Salamina.

³⁴ Arango el al.p.37

Al iniciarse ese año e 1859, funcionaban en Colombia 97 estafetas de correos, que se encontraban dispuestas en las ciudades de Cartago, Manizales, Neira, Salamina y Ansermanuevo del Eje Cafetero. Por estas vías se facilitaron las comunicaciones privadas, muchas de las cuales iban y venían en las recuas de los arrieros que transportaban gente y mercancías por el amplio territorio que se colonizaba.

Con el advenimiento de los telégrafos, los correos originales pierden alguna importancia en cuanto a las comunicaciones ligeras. Pero las encomiendas pesadas y las cargas especiales seguían transitando las líneas establecidas por los gobiernos, a través de la arriería y de las *carreras* que oficialmente se habían diseñado. El desarrollo de los ferrocarriles y, posteriormente, de la aviación en 1905, le dieron un vuelco a las reglamentaciones oficiales sin que, por otra parte, careciera de eficiencia el sistema de redes que se fue creando en forma empírica unas veces, y técnicamente en otras cuando la cartografía hacía viable esta modalidad de intercambios.

Por los párrafos anteriores, surge la evidencia de que la información específica de los correos en torno a nuestros departamentos aún está en ciernes. No hay suficientes documentos para describir todo el desarrollo histórico privativo de los correos en el Eje Cafetero en los años recientes. Sin embargo, basta conocer los orígenes de esta actividad, y sus pormenores en las diferentes etapas de la colonia y republicanas, para dar cuenta que la tradición de los correos corre pareja con todas las vicisitudes de la colonización en las regiones que componen esta comarca. La imaginación de los lectores será suficiente para adivinar primero, las enormes dificultades que se tenían para llevar una carta de un lugar a otro, y segundo comprender el significado de esta empresa en un país que tenía serios problemas de distancia y de comunicación.

BIBLIOGRAFÍA

ARANGO, Mario; PEINADO, Augusto; y SANTA MARIA, Juan. *Comunicaciones y Correos en la Historia de Colombia y Antioquia*. Editorial Gente Nueva, Bogotá, 1996.

DUQUE BOTERO Guillermo, *Historia de Salamina*. Tomo I. Biblioteca de Autores Caldenses, volumen 41, Manizales, 1974.

GONZÁLEZ Margarita, *Ensayos de Historia Colonial Colombiana*, El Ancora Editores, Bogotá, 2005.

McGREEVEY, William. *Historia Económica de Colombia, 1845-1930*. Ediciones Tercer Mundo, Bogotá, 1982.

MEJIA VELILLA, David, *Berrío Íntimo*. Impresa Limitada, Bogotá, 1975.

OSPINA VASQUEZ, Luis. *Industria y Protección en Colombia, 1810-1930*. E.S.F, Medellín, 1955.

SANTA MARIA, Juan. *Historia de los Correos en Colombia. Prefilatelia*. Boletín Cultural y Bibliográfico del Banco de la República, Bogotá, volumen 24, # 10, 1987.

SILVESTRE, Francisco; *Relación de la Provincia de Antioquia*; Secretaria de Educación y Cultura de Antioquia, Medellín, 1988. Transcripción, introducción y notas de David J. Robinson.

TWINAM, ANN. *Mineros, Comerciantes y Labradores: las Raíces del Espíritu Empresarial en Antioquia, 1773-1810*; Fondo Rotatorio de Publicaciones de la Fundación Antioqueña para los Estudios Sociales, FAES, Medellín, 1985.

VALENCIA L, Alonso., *La Colonización Antioqueña en el Gran Cauca*. En "Historia del Gran Cauca". Instituto de Estudios del Pacífico, Universidad del Valle, Cali, 1996.

CAPITULO XI

...Y SE LEVANTARON LOS RIELES

Jaime Lopera

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

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

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

ANTECEDENTES DE LOS FERROCARRILES

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

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

²Ibidem. p. 50 y ss.

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

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

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

Fuente: Poveda, op. cit., pág. 51.

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

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

³ Bateman Quijano. (2005) p.23 y ss.

LA CUESTIÓN DE LAS TROCHAS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

EL FFCC DE CALDAS

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

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

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

⁸ Leyes de 1913. Imprenta Nacional, 1914.

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

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

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

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

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

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

Pormenores de un viaje presidencial

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

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

¹¹ Poveda op. cit. p. 67.

EL FERROCARRIL DEL PACÍFICO

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

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

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

EL SECTOR DE NACEDEROS-ARMENIA

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

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

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

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

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

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

¹² Gutiérrez Arango, op. cit, pág. 5.

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

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

EL FFCC DE CALDAS EN 1927

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

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

La repatriación de Gardel

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

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

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

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

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

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

LAS ESTACIONES DEL QUINDÍO

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

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

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

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

LA DÉCADA DEL CUARENTA

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

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

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

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

¹⁷ Poveda. op.cit.p.253

¹⁸ Poveda.op.cit. p.254

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

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

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

LA DÉCADA DEL CINCUENTA

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

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

¹⁹ Poveda. op. cit.p.285

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

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

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

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

Oficios Ferroviarios

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

EL TÚNEL DE LA LÍNEA

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

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

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

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

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

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

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

1902 El pionero Battle

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

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

²² Poveda Ramos, Gabriel. P.508 y ss.

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

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

1913-1918 La depresión de Calarcá

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

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

1925 en adelante: Los ingenieros franceses

²³ Poveda Ramos, op. cit., p. 568.

²⁴ Poveda Ramos, op. cit., p. 510.

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

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

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

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

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

²⁶ Arias de Greiff, Gustavo. p. 38.

²⁷ Poveda Ramos, op. cit., p. 512.

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

1945: el túnel de La Lora

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

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

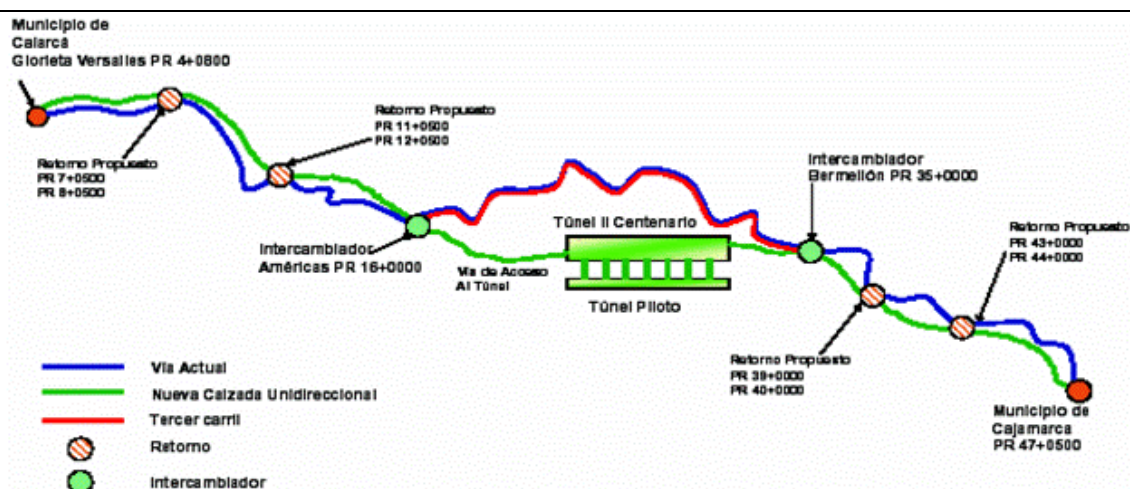
Años después, en el 2008, Invias adjudicó el proyecto denominado "*Proyecto Cruce de la Cordillera Central: Túnel del II Centenario y Segunda Calzada Calarcá-Cajamarca*", a un consorcio colombo-hispano-colombiano llamado "Unión Temporal Segundo Centenario" integrado por trece socios naturales y jurídicos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

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

²⁸ Bateman, Alfredo. op. cit., p. 79.

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

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



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

EMPIEZA EL DESMONTE

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

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

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

³⁰ Bravo Betancur, José María. p. 79.

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

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

EL ASUNTO DE LAS TRAVIESAS

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

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

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

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

ESTERTORES DEL TREN CALDENSE

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

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

³¹ Ibidem .p. 84 y ss.

³² Tobar Arango Darío. p. 6.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PUNTO FINAL A LOS FERROCARRILES CALDENSES

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

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

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

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

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

³⁶ *Así Cumplimos*. op. cit, p. 602.

³⁷ *Así Cumplimos* op. cit, p. 605.

³⁸ Poveda op. cit, p.373.

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

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

LA TRONCAL DE OCCIDENTE

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

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

Ipiiales-Popayán: nunca se construyó

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

Cali-Cartago: tráfico disminuido en este año.

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

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

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

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

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

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

EN EL NUEVO MILENIO

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

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

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

Efe Gómez y los trenes

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

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

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

LAS ESTACIONES DEL TREN COMO PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO DEL EJE CAFETERO

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

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

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

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

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

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

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

Fuente: Mincultura, 2006.

BIBLIOGRAFIA

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

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

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

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

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

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

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

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

LEYES DE 1913. Imprenta Nacional, 1914.

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

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

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

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

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

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

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

CAPÍTULO XII

PERIPECIAS DEL CABLE AÉREO

Jaime Lopera

En la tradición de las vías y caminos que fueron conformando una red de transporte en todo el Eje Cafetero, se destaca, en cierto momento de la historia de la región, la construcción y puesta en funcionamiento del famoso Cable Aéreo. Este capítulo examina los antecedentes de esta obra, menciona los empresarios e ingenieros que colaboraron en ella y los distintos pormenores que se presentaron durante la breve existencia de esta enorme edificación de la iniciativa caldense.

Aunque breve, la existencia del cable aéreo fue una demostración de ingenio, de tenacidad, de técnica, de arrojo, de finanzas y, desde luego, una buena prueba del lema “sí se puede”, rúbrica que tantas obras de diferente tipo tienen en su haber. En adelante nos proponemos ir señalando las particularidades de la empresa y de los hombres que la hicieron posible, incluso los ejemplos técnicos que se tomaron de éste en otras regiones del país, hasta concluir en una clase específica de aventureros que merodearon por un tiempo en torno a las peripecias que este cable iba presentando en su desplazamiento. En las siguientes once secciones esperamos cubrir con suficiencia las vicisitudes de esta experiencia, gracias a las investigaciones de Pérez Angel, especialmente.

El orgullo de ser el cable más largo del mundo aún resuena en los oídos de los caldenses. Como lo veremos adelante, tales trabajos debieron estar precedidos de estudios sobre los volúmenes y precios de la carga, en forma comparativa, de tal modo que las condiciones técnicas de la construcción se allanaran a las necesidades que entonces se proponían. El papel de la ingeniería, con James Lindsay a la cabeza y un grupo de profesionales colombianos, al parecer repercutió en otros proyectos nacionales de similar factura que se fueron desarrollando a la par con el cable de Mariquita. El episodio del Palomo Aguirre, un “buen ladrón” que asaltaba los bienes de correo y de los particulares, ofrece una visión pintoresca a este capítulo de la historia del Eje Cafetero¹.

EL CABLE MÁS LARGO

No hay duda de que éste fue un suceso nacional. Aparte del empuje de los empresarios caldenses, el panorama de los años veinte presentaba varios factores propicios para que la obra se hiciera: una crisis y un repunte en las exportaciones cafeteras que exigía mayor velocidad en los despachos; los altos fletes al café, se diría especulativos, que se registraban en los transportes de los arrieros; un súbito desarrollo del sistema financiero que se concentró en la creación de varios bancos en la zona, lo cual abrió el campo para operaciones de crédito exterior; y unos gobiernos solícitos con el incremento de la caficultura en Caldas que mostraron actitudes amables a las demandas de estos compatriotas.

¹ Queda aún, a nuestro juicio, un estudio más prolijo sobre los actores reales que, desde su inicio, hicieron posible esta obra de ingeniería, puesto que se necesitaron muchos ingenios políticos, jurídicos, técnicos y financieros para diseñar y ejecutar semejante construcción.

Los manizaleños iniciaron esta obra ejemplar en un momento propicio de su desarrollo, y con ella se estimuló la energía emprendedora y el liderazgo de esta ciudad para favorecer no sólo las comunicaciones con el comercio que venía por el río Magdalena desde Barranquilla y el exterior, y viceversa, sino también su crecimiento industrial y financiero. Los pormenores que se encuentran detrás de este cometido son muchos y diversos. El libro de Gustavo Pérez Angel, *Colgados de las Nubes*, (1997), que será citado aquí varias veces, agotó casi en su totalidad el tema de los cables aéreos en Colombia, y es un formidable texto de ayuda para los investigadores².

La idea de construir un cable aéreo fue el inicio de una etapa de afanosos dirigentes que le dieron al nuevo departamento de Caldas, creado en 1905, una fisonomía propia y progresista. Aunque hubo intentos en el siglo XIX de darle forma a este transporte por cable, (por ejemplo, el primero que se diseñó fue un cable aéreo entre La Mesa, Cundinamarca, y la estación de San Javier en el ferrocarril de Girardot, línea que nunca se vio consumada), los proyectos definitivos sólo se realizaron con Mariquita ya entrado el siglo XX.

Como veremos, los cables que llegaron más adelante fueron el Gamarra-Ocaña y el de Mariquita-Manizales. Aunque este último se inició en 1913 desde Mariquita, su desarrollo fue lento: a fines de 1917 (es decir, cuatro años después de comenzada la obra) un viajero de a caballo registró que sólo se había llegado hasta el kilómetro 37, en la llamada estación de Frutillo. Ello se explica porque hubo demasiados problemas de financiación que detuvieron el proyecto, además de situaciones políticas y en cierto momento, la resistencia de los arrieros.

El cable Gamarra-Ocaña, por su parte, proyectado para 47 kilómetros, se comenzó a construir a principios de 1925, y sólo hasta 1928 se dio al servicio público en el primer trayecto comprendido entre la población de Gamarra y la Estación Lindsay (apellido del mismo ingeniero constructor del cable de Manizales), situada en el kilómetro 36 de dicha vía. Por esa misma época (1929) se estaba levantando, con un kilómetro de longitud, el famoso funicular de Monserrate, que aún existe, el cual tenía, desde luego, una finalidad puramente turística en Bogotá. Por su parte, el servicio del cable de Gamarra se suspendió solamente en 1943.

El cable aéreo unió por cinco décadas a Manizales con el río Magdalena. Fue una empresa técnica, económica y de realizaciones, que tenía como propósito principal articular el eje cafetero con Honda, el puerto fluvial más importante de la época, a pocos kilómetros de Mariquita, con sus grandes bodegas en los embarcaderos de Arrancaplumas y de Caracolí. Las exigencias de la exportación cafetera estaban, de hecho, aseguradas con esta obra.

FINANZAS Y TÉCNICAS EXTRANJERAS

² PÉREZ A. (2003). Pág. 1073 y ss.

Nadie discute que fuese en aquella época el cable aéreo más largo del mundo (hecho de notable orgullo para los prósperos manizaleños que ayudaron a financiarlo), pasando por profundos abismos y parajes escarpados, y con cerca de 800 vagonetas en funcionamiento buena parte del día. Por las 376 torres en acero pasaban los cables que movían nueve motores a vapor de veinte caballos de fuerza cada uno.

Los constructores del cable aéreo fueron técnicos suizos y británicos, incorporados a la compañía *Ropeway Branch*, quienes iniciaron sus trabajos en 1913 pero vivieron los inconvenientes de la primera guerra mundial (1914-18) en cuanto a la importación de la maquinaria requerida para terminar su construcción, lo cual retrasó su inauguración. Finalmente, se puso en funcionamiento en 1923, y el cable operó hasta cuando en definitiva se suspendió su explotación en 1968, derrumbaron sus torres, abandonaron las vagonetas y toda la red de acero se convirtió en chatarra para otros fines industriales.

La decisión de construir el cable aéreo de Manizales trae consigo una coincidencia que permite esbozar algunas hipótesis sobre las condiciones financieras que lo apoyaron. En efecto, los investigadores de la historia económica señalan que entre 1871 y 1923 –periodo que coincide con el inicio de los trabajos del cable aéreo-, se establecieron en Colombia cerca de noventa bancos comerciales en una época que solía denominarse como el de la “banca libre”. Los empresarios manizaleños, acuciados por el ejemplo de los antioqueños, se motivaron a fundar, primero en 1901, el Banco de los Andes y el Banco de Manizales, y luego, en 1915, el Banco de Caldas (que precedió al Banco del Ruiz), una banca comercial que operaba con los auspicios de la firma Félix Salazar e Hijos y la dirección de un activo e imaginativo ejecutivo, Manuel Mejía Jaramillo, quien le dio forma a la banca comercial de aquella ciudad.

No es de extrañar que parte de las razones del surgimiento de la banca caldense fuesen motivadas por la posibilidad de ayudar al financiamiento de la inversión inglesa en el cable. Pero hubo apogeo y crisis. En 1920, recién iniciadas estas operaciones bancarias, y el cable funcionando, sobrevino una crisis del café representada en una baja de precios que puso en tamaña dificultad a estas instituciones, al punto que apelaron al trueque de café por mercancías para sobrellevar las pérdidas del balance. Aún más: para paliar la crisis, el propio Banco de Caldas, fundado en 1915, llegó a emitir cédulas hipotecarias que en cierto modo hicieron de papel moneda en varios departamentos aledaños al Eje Cafetero.³ No obstante estas reflexiones, todavía se hace necesario un estudio más profundo que confirme el papel de esta nueva banca regional en todas las operaciones comerciales y financieras que precedieron la inauguración del cable aéreo de Caldas.

EMPRESARIOS INGLESES EN LA OBRA

³ García (1978). P.471 y ss.

Finalmente, el 22 de febrero de 1922, el cable desde Mariquita llegó a Manizales, una ciudad que en aquella época tenía cerca de 40.000 habitantes, quienes recibieron la obra con notorio júbilo. Paradójicamente, en ese mismo mes se celebró el arribo del tren a Pereira y el avance de la vía hacia Manizales lo cual comenzó de entrada a trastornar los esfuerzos y la utilidad del cable.

El proyecto caldense había tenido un inicio promisorio desde la primera década del nuevo siglo. Las intenciones de los gobiernos de entonces eran favorables a un proyecto de esta naturaleza. Por ejemplo, el 27 de septiembre de 1910 el ministro de obras públicas Eloy Pareja, y el empresario inglés Arthur Fitz Gibbon, ya habían firmado un contrato para hacer un cable aéreo *“desde cualquiera de los distritos de Armenia, Calarcá, o Salento hasta un punto situado a orillas del río Magdalena entre Girardot y Ambalema”*⁴.

Sin embargo, ninguna de estas ideas, inicialmente proyectadas desde el Quindío, fructificaron de manera definitiva. Pero tres meses más tarde, en diciembre de 1910, el nuevo ministro de obras públicas, Celso Rodríguez, y Frank Koppel, en representación de Thomas Miller, se comprometieron para una concesión de 50 años para construir y explotar un cable aéreo, esta vez desde Manizales hasta Mariquita. Al parecer la presión ejercida desde Manizales había tenido más suerte frente a las diversas propuestas extranjeras que se habían presentado al gobierno central.

Entonces se construyó, por idea de Lindsay, una torre de madera en el mismo sitio donde debía quedar ubicada la torre metálica. Para levantarla allí, actuaron como diseñadores, bajo las órdenes del ingeniero Mr. James Lindsay, su ayudante Frank Koppel, y los ingenieros colombianos Francisco Fajardo y Jorge Robayo.

Como la primera experiencia de la línea de cable hasta Mariquita se constituyó en un importante medio de transporte, en virtud de la carencia de vías terrestres y la facilidad de cruce aéreo por esas regiones, Gerardo Arias Mejía, siendo gobernador de Caldas y presidente de la junta del Ferrocarril, ordenó la construcción de un cable aéreo a Villamaría. Por esa misma época, se construyó el cable Manizales-Pacífico, hacia el Chocó, que sólo duró nueve años en servicio, con una extensión de 9,7 kilómetros. Es decir, inició operaciones en 1928 y se suspendió en 1935.

LOS TRABAJOS DE CAMPO

Varios antecedentes deben subrayarse. El siglo XX se había iniciado en Colombia cargado de diversas situaciones. La guerra de los Mil Días y la separación de Panamá, o mejor, la toma de Panamá que realizó Estados Unidos, dejaron un ambiente resentido en los colombianos. Simultáneamente, la emisión de moneda para atender los gastos de la guerra, llevaron al país a una situación económica y fiscal difícil.

Al incremento del nivel de precios, y al descenso de la producción económica, se sumó un enorme desempleo. Los colombianos eligieron al general Reyes en

⁴ *Diario Oficial* # 14.128, 1910. Citado por Pérez Ángel (1997), p.. 96.

1904, con el convencimiento de que su enorme pragmatismo sería muy útil para aliviar la situación. Por ese entonces, funcionarios de su gobierno dieron cuenta de un novedoso sistema de cable aéreo en Chile para el movimiento de carga de una mina, y de la construcción en Argentina de un cable de 34 kilómetros entre dos lugares llamados la Chilenita y la Mexicana⁵. Estos hechos le sirvieron de ejemplo al Gobierno de entonces para incentivar las vías de comunicación con medios como éste.

El 15 mayo de 1910, el entonces presidente Ramón González Valencia -quien había remplazado a Reyes por abandono del cargo, convocó una Asamblea Nacional. Resultó electo el presidente Carlos E. Restrepo cuyo ministro del tesoro, Tomás Eastman, propuso de nuevo los primeros cables aéreos⁶. No obstante, todavía se discute si deben considerarse como los precursores del sistema inglés de cables aéreos a Eastman, al viajero norteamericano Isaac Holton, quien hablaba de ferrocarriles y cable mientras recorría esta región hacia 1852; o a Salvador Camacho Roldan (1871), quien aludió a las experiencias europeas,.

Tomada la decisión, fue necesario un trabajo de campo para detallar la ruta, trabajo que llevó a cabo el ingeniero Teodoro Salisberg (1912), simultáneamente con la constitución en Londres de la sociedad *The Dorada Railway (Ropeway Extensión) Limited* con la cual se autorizó al señor Thomas Miller (ya comprometido por el ministro Celso Rodríguez) para iniciar el proyecto que cubriría una ruta desde Manizales a Mariquita por las estaciones de Esperanza, Cajones, Sorbetonal, Soledad (Herveo) y Fresno.

La técnica utilizada fue el sistema de monocable, elegido por quien habría de ser el jefe del proyecto, el ingeniero James Lindsay. Son muy prolijos los detalles del sistema de transporte escogido para este cable en cuanto a las estructuras de acero, las torres menores y mayores, el número de poleas y de vagonetas; la distancia entre las torres, el trazado de las estaciones y la potencia de los motores elegidos. El proyecto del recorrido de la línea tenía 73 kilómetros, lo que lo hacía posible, y las obras se iniciaron en la estación de Mariquita, alcanzando su máxima elevación en la estación de Cajones (Letras) a 3.675 metros, y terminando en Manizales a 2.060 metros, con una pendiente promedio de 6.2 % en la vertiente oriental y de 8.06 en la occidental.

EL MONTAJE DE LA MAQUINARIA

James F. Lindsay, nació en Nueva Zelanda en 1866, y murió en Londres en 1930; vivió y estudió en Inglaterra donde aprendió la técnica de construcción de cables; llegó a Manizales con su esposa y sus dos hijas en 1913, hasta 1922 cuando pasó a dirigir el proyecto de los nuevos cables de Gamarra, Ocaña y los que se planeaban para Caldas. Da gusto ver una fotografía de la época donde aparece el ingeniero Lindsay, en enero de 1915, transportándose en una vagoneta con su hija Ruby a lo largo de los primeros 5 kilómetros de la vía.

⁵ Pérez Ángel, (1997), p.g. 55.

⁶ Tomas Eatsman, *Informe del Ministro de Hacienda al Congreso de 1911*. Citado por Pérez Ángel (1997), p. 94.

Lindsay era la cabeza del grupo de ingenieros y técnicos, extranjeros y colombianos, que acometieron la dura tarea de llevar adelante la obra. Serían inenarrables los enormes trabajos de montaje y de transporte de los materiales, torres, rollos de cable, motores de vapor, ruedas impulsadoras, herrajes y herramientas llegados desde Inglaterra por el río Magdalena y por el ferrocarril de La Dorada hasta Mariquita; paradójicamente los bueyes y las mulas que el cable iba a ser remplazado sirvieron de mucha ayuda en la movilización de materiales y equipos.

Por ejemplo: el caso del tendido de los rollos de cable de varios kilómetros de longitud, se llevó a cabo con la ayuda de veinte mulas atadas entre sí mediante complejos arneses ingenieros precisamente por los arrieros de la zona. Para tensar los cables se construyeron novedosos sistemas de tornos propulsados por mulas, a manera de los antiguos trapiches de caña, en cuyo diseño fueron más útiles los baquianos que los ingenieros europeos. Parte de la superficie de los deleznable caminos construidos para el servicio de la obra, debió ser cubierta con trozos de madera rolliza, labor que los campesinos llamaban “empalancar”⁷.

Hablando de problemas, del mismo modo cabe imaginar las innumerables situaciones financieras con las cuales estuvieron enfrentados varias veces los constructores del cable, y los inconvenientes técnicos y sociales, de toda clase, que encontraron en la ruta. Las condiciones geográficas de la región y su difícil topografía, más los cambios en las temperaturas de la zona, eran también abrumadoras. No hay material suficiente y disponible para describir una odisea de tales dimensiones.

VAGONETAS VERSUS BUEYES

Operando cincuenta horas a la semana, y solamente durante el día, el cable estaba diseñado para una capacidad de acarreo de 52.000 toneladas al año. Comparativamente un buey transportaba en promedio 3 toneladas al año por animal. La velocidad, por consiguiente, también era diferente: cada vagoneta del cable recorrería en diez horas la distancia de 71 kilómetros en el trayecto Mariquita-Manizales con una carga de 125 kilogramos.

Hacia 1880, una carga de maíz de 120 kilogramos en Manizales valía dos pesos con diez centavos (\$2,10) *in situ*. Movilizar esta misma carga en recuas hasta Honda costaba \$5,60. Estos costos internos, por razón de los fletes de la arriería, obviamente incrementaban el precio del producto final⁸. La idea de competitividad, tan de moda ahora, exigía abaratar los precios del transporte de las mercancías para negociarlas en mejores condiciones en el exterior.

En el caso de los exportadores de café, incluyendo el flete por el río hasta Barranquilla, el costo interno llegaba hasta \$9.00. Si se le añade el valor del flete marítimo, el precio de nuestro café al llegar a Nueva York se incrementaba entre 25 y 35 por ciento. Pero en 1925 las cifras eran otras: la tarifa promedio de tonelada por cable, en la ruta Mariquita Manizales, era de \$ 37,50 por tonelada

⁷ Pérez Ángel, (1997), p.108.

⁸ Pérez Ángel, (1997), p. 90 y ss.

de café, incluyendo cargue y descargue; pero, por su parte, el flete de los bueyes era de \$60 por tonelada. Como puede observarse, las cifras matan las emociones.

Hacia la primera década del siglo XX, los bueyes eran lentos pero seguros para transportar carga en largas distancias de una jornada por caminos tortuosos. El dueño de una recua de treinta bueyes, en un viaje redondo desde Manizales hasta Honda, recibía \$420, pero los costos directos de este viaje no sobrepasaban los \$200⁹. Con estos datos a la mano se pretendía probar que las ganancias de los arrieros eran muy grandes y, por contraste, la de los productores agrícolas muy bajas.

Por ello mismo, Luis O. Londoño hizo las siguientes suposiciones: la movilización de la producción cafetera de Caldas hacia los mercados de exportación exigía una enorme cantidad de animales, bueyes y mulas, -en algunos casos se llegó a calcular que la movilización de 200 mil sacos, en 1910, requería al menos 8.300 bueyes,- en consecuencia, se necesitaba urgentemente un sistema nuevo de transporte de carga. Una vez más, el cable aéreo parecía satisfacer estos requerimientos.

VOLÚMENES DE CARGA Y PASAJEROS

En una primera etapa, la logística de carga del cable se agrupó en El Fresno donde se concentraba la mayor parte de la compra y beneficio del café de la antigua provincia de Manizales. Sin embargo, este auge decayó en los años treinta, cuando el tráfico cafetero se desvió, por obvias razones de comercio exterior, hacia Buenaventura. Gracias a la ventaja situacional del Pacífico, en este momento empiezan a crecer los cultivos cafeteros en Manizales, Pereira y el Quindío: vale decir, por su cercanía al puerto vallecaucano de exportación. Según V. M. Patiño, en 1921 se transportaron por este cable 19.767 toneladas para exportar; dos años después, en 1925, se habían movilizado 36.810 toneladas¹⁰

No obstante, con el correr del tiempo la aplicación de tarifas diferenciales (cable-ferrocarril) hizo más barato el transporte por la vía carretable o por los existentes caminos de herradura que por el cable,. El siguiente cuadro comparativo, resumido de A. García, muestra las diferencias en los volúmenes de carga por cable y por la vía férrea en un periodo de siete años¹¹:

⁹ Pérez Ángel, (1997), p. 56.

¹⁰ ¹⁰ Patiño, (1993), p. 54.

¹¹ García, Antonio, (1978), página 423. Para la Tabla 1, ver página 426. García habla en este libro del "ondulado anfiteatro del Quindío".

**CABLE VS. FERROCARRIL:
ÍNDICES DE CAMBIO EN AMBAS MODALIDADES DE TRANSPORTE**

Años	Cable a Mariquita 100= 19.145 tons.(1921)	Ferrocarril de Caldas 100= 17.307 tons.
1922	100	100
1923	150	123
1924	164	149
1925	187	-
	De este año en adelante, los <i>índices</i> cambian, así:	
1933	100	100
1934	102	118
1935	91	130

Fuente: A García, (1978), página 426.

Esta nueva situación comercial de cambios en los volúmenes de carga hizo que el cable aéreo del Norte (Manizales-Aranzazu) empezara a decaer hacia 1933 y sólo se dedicara a traer productos agropecuarios del norte, y a llevar algunas mercancías de importación cuando el comercio cafetero en esa región había bajado en importancia.

Desde luego que el cable del Norte desembotelló económicamente las zonas geográficas de Aguadas, Pácora, Salamina y Aranzazu, y las integró acrecentando el mercado de Manizales, pero no logró que las relaciones de intercambio se hicieran tan económicamente sólidas que permitieran la permanencia de esa vía aérea en dicha ruta.

Sin embargo, el movimiento de pasajeros fue diferente: a pesar de que se estaba construyendo la carretera Salamina-Aranzazu, el tráfico de personas aumentó por el cable aéreo. La dirección sur-norte pasa de 71.547 pasajeros, en 1930, a duplicarse en un periodo de cinco años, --lo cual de todos modos no justificaba financieramente el sostenimiento de esta vía sólo con el transporte de personas.

LA TORRE N° 20

Los juicios de expropiación iniciados para acceder a los terrenos necesarios fueron la causa de una parte del retardo en el avance de la obra, además de la refinanciación de los créditos. Pero, como se dijo, con ocasión de la guerra mundial, los fabricantes ingleses demoraron el envío de la maquinaria lo cual retrasó las obras del cable. Una torre metálica se perdió en el mar. Acosado por la necesidad de cumplir con las metas pactadas, y recibir los correspondientes reembolsos económicos, los ingenieros decidieron construir en su remplazo una torre de madera.

Se seleccionaron los mejores árboles de la región; se instaló un aserradero manual y un tanque para inmunización con breva con el fin de levantar la torre número 20 con 1.500 trozos de madera¹². La historia de la construcción de esa sola torre, que se cambió de metálica a una de madera, es una señal de la inventiva con la cual trabajaban los ingenieros de aquella época. La torre de

¹² Pérez Ángel, (1997), p. 115.

Herveo, ubicada en ese paraje, y según cuenta Ernesto Gutiérrez Arango¹³, debía ser una estructura metálica cuyos materiales originales eran de origen inglés. El cambio resultaba difícil, pero se hizo. Se desconoce aún la clase de reclamación de seguros que se presentó con respecto de esta pérdida, pero es muy probable que se hicieran gestiones de esa naturaleza.

La torre de madera se volvería famosa posteriormente cuando, al finalizar el apogeo, todo el cable fue desarmado y un grupo de profesores y estudiantes de la universidad la reconstruyeron para levantarla de nuevo al pie del patio de los bueyes de la antigua estación del cable de Manizales. Esa inmensa construcción de madera se trajo de Herveo hasta Manizales, y fue uno de los últimos vestigios del cable aéreo. La obra fue declarada Monumento Nacional en 1982.

LOS OTROS PROYECTOS

Un resumen de los proyectos de cable aéreo ejecutados y los realizados, unos completamente, otros a medias en el departamento de Caldas, es el siguiente

Cable Manizales a Mariquita: Se inició 1915 y se cerró en 1968: solamente se construyeron 71 kilómetros.

Cable Manizales el Pacífico. Este cable estaba proyectado para 68 kilómetros para llegar hasta el Chocó por la ruta de Pueblo Rico. Inició obras en 1925, se dio al servicio en 1928 y dejó de existir en 1935. Sólo se construyeron 7 kilómetros.

Cable al Norte: Se trazaron 59 kilómetros; su recorrido se hacía en tres horas entre Manizales-Neira-Muelas-y Aranzazu. Se terminó en 1939 y fue cerrado en 1942.

Cable Manizales – Villamaría: Solamente se construyeron dos kilómetros; se dio el servicio en junio de 1927 y finalizó en 1930. En 1929 se movilizaron 1.183 toneladas.

Cable Gamarra – Cúcuta: Se proyectaron 170 kilómetros pero sólo se construyeron 47. Los trabajos se iniciaron en 1929 y se interrumpieron en 1948.

La siguiente tabla sintetiza los datos correspondientes a kilómetros proyectados versus construidos, los años de terminación y los de servicio:

RUTAS Y KILÓMETROS DE LOS PROYECTOS DEL CABLE

CABLE	Kilómetros proyectados	Kilómetros construidos	Año de iniciación	Año de terminación	Años de servicio
Mariquita-Manizales	71.82	71,82	1913	1968	53

¹³ Gutiérrez Arango, (1987), p. 23.

Manizales- Neira-Muelas- Aranzazu	59.00	10.0	1929	1939	10
Manizales- Pacífico	68.75	9,74	1928	1935	7
Manizales- Villamaría	2.00	2,00	1927	1930	3
Gamarra- Cúcuta	170,50	47,35	1929	1948	19
TOTAL	372,07	153,73			

Fuentes: García (1978); Pérez Angel (1997).

TARABITAS Y CANASTOS

Las antecesoras del sistema del cable aéreo fueron las *tarabitas*, descubiertas por los conquistadores a su paso por nuestra tierra, y que construyeron los indígenas con tallos flexibles para el transporte de personas y carga entre ríos y desfiladeros. La tarabita consistía en una cuerda tendida entre dos orillas, a lo largo de la cual los viajeros se colgaban ayudados por un gancho de madera, atado al cuerpo, y avanzando con el impulso de sus propias manos agarrados a la cuerda.

Había unas tarabitas más elaboradas, con cuerdas de cuero de las cuales pendía un canasto que se deslizaba a lo largo de la línea cuando se halaba con una cuerda menor desde la otra orilla. Andrés del Campo Salazar, en 1648, fue quien primero registró esta modalidad de transporte sobre el río Páez¹⁴.

En 1823, el viajero G. T. Mollien describe así, durante su paso por el camino de Guanacas, qué era una tarabita:

*“...en ambas orillas se fijan en el suelo unos postes a los que se atan unas correas. Sobre esta tarabita (este el nombre que se da a estos puentes tan especiales) se coloca una tabla, pendiente de una polea, provista de correas que sirven para atar al pasajero y, según la dirección en que se valla (sic), se tira de ella desde la tierra en un sentido u otro. Esta manera de pasar produce espanto al principio pues causa estremecimiento el verse suspendido sobre un abismo y asegurado con unas cuerdas que la lluvia pone tensas, dando la impresión de que van a reventarse; sin embargo, los accidentes no suelen ser frecuentes. Las caballerías pasan a nado”*¹⁵.

En los viajes de Manuel Ancízar por la Nueva Granada en 1850; de José María Cordovez Moure en su viaje en 1854; y de Luis Londoño, aludiendo a la fundación de Manizales, se habla de los distintos tipos de tarabitas y de cabuyas que se utilizaban para hacer el paso de los ríos.

El río Arma se pasaba de igual manera: colgados de un garabato de madera que se deslizaba por un cable de cabuya. El ex presidente Marco Fidel Suárez, por boca de Luciano Pulgar, manifestó su desacuerdo con el uso de la tarabita

¹⁴ Pérez. (1978), p.25

¹⁵ Pérez Ángel, (1997), p. 26 y ss.

porque la consideraba un método primitivo de transporte en momentos en que se comenzaban a usar los ferrocarriles.

EL PÉRFIDO PALOMO AGUIRRE

Fuera del problema de los costos financieros, una de las varias razones invocadas para la terminación del cable aéreo parece un cuento de héroes y villanos: se trata de los frecuentes asaltos de Reinaldo Aguirre Palomo, un bandido que con su cuadrilla asaltaba las vagonetas en la ruta, tal como mencionaron los testigos de su tiempo y los diarios locales de la época.

Eduardo Santa describe a Palomo Aguirre como un asaltante sagaz y persistente: primero se dedicó a robar en las grandes haciendas del camino a Honda, luego asaltó las recuas de los arrieros (interesado más en el correo y en las bolsas de dinero para los bancos), enseguida su objetivo fueron las nóminas de los maestros y de los soldados, hasta que descubrió el cable aéreo.

Todas las semanas se informaba en la radio y en los periódicos sobre sus fechorías: con la ayuda de sus cómplices internos paralizaba las vagonetas, tiempo durante el cual llegaba con su pandilla a despacharse en un santiamén el botín de los pasajeros y enseguida desaparecer entre los matorrales.

Hubo toda clase de esfuerzos para impedir sus asaltos, por ejemplo, se cambiaron los horarios de viaje. Pero el delincuente tenía informantes internos que lo mantenían al día, dado que el “Palomo Aguirre”, como finalmente terminaron llamándolo, hacía las veces de un Robin Hood repartiendo dineros entre los menesterosos. Como la gente lo escondía en sus casas, burlaba la persecución de la policía y se agenciaba el cariño del pueblo mediante complicidades de este tipo.

Santa (a quien le debemos esta apasionante crónica) recuerda haber visto al “Palomo Aguirre” en El Líbano y lo describe así:

*“Era de mediana estatura, ligeramente moreno, de nariz aguileña, delgado y ágil, usaba siempre su sombrero de fieltro, zapatos de calidad, vestido de dril, pañuelo rojo anudado al cuello y otro de seda, también rojo, en el bolsillo superior del saco”.*¹⁶

Pero un día de febrero de 1940, la policía sorprendió y rodeó al salteador en su casa campestre de Mariquita, acompañado de algunos de los suyos, y después de un breve intercambio de disparos, el “Palomo Aguirre” terminó sus días suicidándose en el interior de la casa para evitar la vergüenza de que, a una leyenda como él, lo capturasen vivo. No existen registros históricos que den cuenta de otros sitios donde se reconocieran asaltantes de cables aéreos como el “Palomo Aguirre”, de tal suerte que su historia ha permanecido por muchos años en el imaginario colectivo y la memoria viva de las poblaciones por donde pasaba el cable de Lindsay.

¹⁶ Santa. (2003). p. 8-10

En conclusión, la empresa de la creación y construcción del cable aéreo de Manizales e intermedias, es un importante capítulo de la historia del Eje Cafetero, que involucra no solamente los aspectos técnicos y sociales que se pusieron en marcha durante la existencia de este medio de transporte; comprende también las condiciones empresariales y financieras que lo hicieron posible, incluyendo los altibajos del café y la creación de compañías de seguros foráneas que se formaron durante esa época, todo lo cual, casi en forma inequívoca, fue un factor determinante para el manejo del flujo de capitales nacionales y extranjeros que ayudaron a la culminación de semejante obra.

BIBLIOGRAFÍA

GARCIA, Antonio. *Geografía Económica de Caldas*. Segunda edición. Publicaciones del Banco de la República, Bogotá, 1978.

GUTIÉRREZ A, Ernesto. *Manizales de Ayer*. Fondo Cultural Cafetero, 1987.

LONDOÑO, Luis O. *Manizales. Contribución al estudio de su historia hasta el septuagésimo quinto aniversario*. Manizales. Imprenta Departamental, 1936.

PATIÑO, Víctor M. *Historia de la Cultura Material en la América Equinoccial*. Tomo III, Vías, transportes, comunicaciones. Instituto Caro y Cuervo, Santa Fe de Bogotá, 1993.

PÉREZ Á. Gustavo. *Colgados de las Nubes*. Historia de los Cables Aéreos en Colombia. Fondo Cultural Cafetero, Santa Fe de Bogotá, 1997.

-----, Gustavo. "Empresas de Cables Aéreos en Colombia", en *Empresas y Empresarios en la Historia de Colombia. Siglos XIX y XX*. Tomo II. Carlos Dávila, Compilador. Ediciones Uniandes y Editorial Norma S.A., Bogotá, 2003.

SANTA, E.. *Palomo Aguirre. El bandido que asaltaba el cable más largo del mundo*. Revista Credencial Historia. Edición # 158; Bogotá, febrero 2003.

CAPÍTULO XIII

EL “MERCEDES” Y LOS BARCOS A PALETA

Ricardo de los Ríos Tobón

Los habitantes del Eje Cafetero casi siempre han asociado la exportación del café, que ha sido históricamente el motor de su progreso, con los arrieros, tren, al cable aéreo, y hoy en día con las carreteras. Pero casi siempre, se han olvidado del barco fluvial de paletas traseras que, por décadas, llevó los bultos del grano por el río Cauca, en barcos menores, desde La Virginia hasta Cali, para seguir en tren a Buenaventura y al Pacífico; o por el río Magdalena, desde La Dorada, en barcos mayores, hasta Barranquilla y al Atlántico.

En este capítulo se enfocará, entonces, la importancia que tuvo la navegación fluvial para el desarrollo del Eje Cafetero durante la primera mitad del siglo XX, como vehículo de conexión con el mar para exportar el café, y se demostrará que la región, merced a su esfuerzo y al respaldo de los inversionistas ingleses del cable aéreo a Mariquita, pudo disponer de dos rutas fluviales, una hasta cada océano, para exportar su producto básico e impulsar su desarrollo. En consecuencia, se mostrará que los tres puertos fluviales de la zona, La Virginia y Puerto Caldas en el río Cauca y La Dorada en el Magdalena, llegaron a ser polos de desarrollo, y de paso se hará una evocación de la navegación por ambos ríos, como un recuerdo romántico en la mente de los grandes caldenses.

EN EL VIEJO CALDAS TAMBIÉN HUBO NAVEGACIÓN

Los 80 metros de anchura del manso río Cauca se veían estrechos para la majestad del barco que avanzaba a 20 kms por hora, una mañana de 1928, por el centro de su cauce; aunque a veces, para seguir la línea de mayor profundidad, el canal como lo llamaban los lobos de río, debía acercarse con alguna dificultad a la orilla, casi rozando los barrancos. Casco metálico sobresaliente un metro sobre las sucias aguas del río; una arrogante chimenea de 15 metros de altura bombeando humo negro contra el cielo azulado de La Virginia; la caseta del capitán en el tercer nivel, desde donde altivamente guiaba al gran buque de 200 toneladas de capacidad de transporte, “pay-load” como trataban de pronunciar los ribereños; un segundo nivel con elegantes pasajeros de primera clase, ellas con pavas y ellos con sombrero panamá, apoyados en las barandillas metálicas pintadas de blanco; y abajo, en el primer nivel, varios centenares de sacos de café, bultos cuadrados forrados en papeles encerados, cincuenta pasajeros de tercera clase apilados como racimos, algunos de ellos tendidos en hamacas entre las columnas del barco, una pila de leña hasta el techo, y la negra y ardiente caldera donde hervía el agua para mover los pistones y transmitir el movimiento a la inmensa rueda trasera de paletas, que empujaba el barco.

El “Mercedes”, el mayor de los barcos a vapor que navegó por las aguas del río Cauca, con sus 40 metros de largo por 8 de ancho, era en verdad imponente. y Los ribereños sentían orgullo al ver la flamante embarcación iniciar su viaje hasta Cali, a 363 kilómetros de distancia, a donde llegaría en tres días; mayor satisfacción sentían sus propietarios, inversionistas de Manizales, al saber que

sus barcos eran importante herramienta regional para mover el intenso comercio cafetero de exportación.

Esta imagen del “Mercedes” o alguna otra de barcos a paletas, está sembrada en la imaginación de todo colombiano, por haberlos conocido en la infancia, por las descripciones de García Márquez en su “Crónica de una muerte anunciada”, o en “El amor en los tiempos del cólera”, o simplemente por haberlos recreado después de una película del Missisipi. Por ello los barcos fluviales a vapor son parte del imaginario histórico y afectivo de cada habitante de este país.

PRIMERO FUE EL CHAMPÁN

De manera natural todas las comunidades humanas han aprovechado los ríos para su desplazamiento y el de su comercio, por lo cual han desarrollado cantidad de soluciones diferentes. Nuestra primera solución importante, la fórmula nacional, fue el Champán, inventada por Alonso de Olalla y Hernando Alcocer, dos españoles recién llegados a la Colonia en 1560.¹

El problema que empezó a solucionar el champán, lo define Poveda Ramos, en abigarrada y pintoresca descripción:

“Desde cuando la Corona española constituyó la Real Audiencia de Santafé, en 1550, la navegación del río Magdalena comenzó a ser un factor crucial para la vida económica y administrativa del (futuro) Virreinato. Por el río comenzaron a subir funcionarios, esclavos negros, inmigrantes españoles, armas, papel, herramientas, libros, máquinas, mobiliarios, correo, vino, ganado y noticias procedentes de la Península, del Caribe y de Panamá. Y por el río bajaba a Cartagena el oro de Mariquita, Ocaña y Antioquia, así como el correo, los militares repatriados, la quina y los desterrados hacia España”²

De allí que por el río Magdalena se hubiera desarrollado el primer transporte organizado que tuvo el interior de Colombia, la industria de los champanes, los mayores de los cuales llegaron a tener 20 metros de longitud y 2,50 de ancho, Y cargaron 20 toneladas, con una fuerza motriz de diez o quince bogas. En el centro tenían una estructura fuerte, un arco de guaduas y varas, sobre las cuales estaba tejido un techo de palma. Su operación era exótica, pero con un gran sentido de las fuerzas mecánicas: el impulso motriz lo daba la suma continuada del esfuerzo de hombres, los bogas, que caminaban sobre el techo de la cabina; cada uno tenía una fuerte pértiga de cinco o seis metros que apoyaba contra su hombro mientras clavaba el otro extremo en el fondo del río y caminaba sobre el techo de la cabina del champán en sentido contrario al del desplazamiento de éste. Al llegar al extremo, elevaba la pértiga y se devolvía al comienzo de la cabina, para reiniciar su recorrido, cuidándose de no chocar contra los otros bogas que avanzaban haciendo el recorrido de impulso para la embarcación. Si se trataba de champanes grandes, dos filas paralelas de bogas impulsaban el avance, y el regreso se hacía por el corredor central que dejaban los mismos bogas impulsores, cuyo trabajo era tan arduo que un coronel inglés como se leía

¹ Ya se han mencionado en el capítulo X, como los primeros concesionarios de vías en el país.

² Poveda, (1998), p.8

en una especie de manual de viaje por el Magdalena que el militar extranjero se había inventado.³

“Esos pobres infelices verdaderamente lo merecen, porque impeler durante tantas horas bajo el sol abrasador, es un trabajo extraordinariamente pesado y sin duda mataría a cualquier europeo en pocos días”. Y lo que se merecían los bogas “siempre que trabajen bien (eran) dos o tres cigarros y un vaso de ron por la mañana y otro por la tarde”,

Así el champán recorría 30 ó 40 kilómetros en una jornada de 10 horas, mientras bajaba por el río, y 15 cuando lo hacía contra corriente, lo que resultaba que el viaje entre Cartagena y Honda, el puerto terminal antes de seguir a Santafé, duraba entre 70 y 100 días, según el clima, y entre 45 y 60 días cuando se avanzaba con la corriente, entre Honda y la Costa.

Las condiciones de viaje eran muy difíciles, según lo relata Miguel Poveda:

“El sol y el calor eran abrasadores de día. Bajo la toldilla el espacio era muy estrecho y había que compartirlo con otros pasajeros apiñados (alguno quizás enfermo), con la carga delicada, con tal cual boga sudoroso y a veces con animales. Dormir bajo la toldilla era casi imposible, aun cuando la noche fuera seca y sosegada. Pero en las noches de los torrenciales aguaceros y los huracanes propios de ese río, no había alternativa. Lo común era que, al ponerse el sol, se buscaba una playa o una orilla menos abrupta para pasar la noche. Allí se amarraba el champán a uno o dos fuertes árboles de la selva espesa...A veces los bogas hacían un rancho improvisado de varas y ramas, con un mal techado y sin paredes para pasar la noche. Los que no hallaban campo bajo la toldilla o bajo el rancho, o preferían no dormir hacinados, tendían un lienzo o un poncho en la arena y dormían (si les era posible) a la intemperie. En esa orilla se cocinaba la comida cuando no llovía a cántaros. Leña abundaba por todas partes, como abundaban las víboras, las arañas, los alacranes, los caimanes y los tigres que pululaban y que rodeaban día y noche a los viajeros. Sólo uno que otro varón audaz, y los bogas, se atrevían a bañarse en el agua corriente, donde podía estar sumergido un caimán, una raya o una serpiente”⁴.

Miguel Cané, viajero observador quedó impactado por la incomodidad que sufría el viajero en un champán, al tener que mantenerse casi echado en el caluroso fondo de la embarcación, según sus palabras: “en la misma actitud de un cadáver”:

“El viaje (de la costa a Honda) duraba en general tres meses, al fin de los cuales el paciente llegaba a Honda con treinta libras menos de peso, hecho pedazos por los mosquitos, hambriento y paralizado por la inmovilidad de una postura de ídolo azteca”⁵

³ Hamilton, citado por Poveda, (1998), p.18.

⁴ Poveda, (1998), p.16

⁵ Cané, (1979), p. 185.

La primera crónica sobre el recorrido en champán se le debe a Alejandro de Humboldt, en 1801; y de manera similar, la primera narración sobre el cruce del Camino del Quindío, como se mencionó en el capítulo 5 de esta obra, se le debe al mismo sabio alemán, lo que valora la importancia de los viajeros extranjeros para la historia de las comunicaciones nacionales.

ASÍ FUE HASTA 1823

El inicio del desarrollo neogranadino, en el siglo XVI, y del colombiano, en el siglo XIX, sólo llegó a ser posible por la navegación fluvial, ya que nuestra condición de país mediterráneo, donde las principales ciudades, excepto Cartagena, estaban ubicadas bien adentro de un inmenso y montañoso territorio, hacía difícil la comunicación y casi imposible la exportación de cualquier producto voluminoso o pesado. Por eso el oro había sido la única fuente de ingreso de divisas, por su alto valor con relación a su tamaño y a su peso, que facilitaba llevarlo en mulas desde el interior hasta los champanes, y por estos hasta los barcos marítimos de vela.

Así fue hasta cuando, en 1824, Juan Bautista Elbers cumplió su acuerdo con el vicepresidente Santander y puso a navegar sobre el río su barco a vapor “Fidelidad”, lo que hizo que el rendimiento del transporte, tanto en velocidad como en capacidad de carga se quintuplicara, porque ahora la fuerza motriz fue el vapor de las grandes y elementales calderas que quemaban leña como combustible, lo que dio origen a una medida unitaria que hace sonreír al leer documentos de la época, cuando se indica la capacidad térmica de un barco en “burros de leña”, llevados por los leñadores hasta la orilla del río, a donde arribaba el barco. El rendimiento típico de uno de aquellos barcos era, entonces, como decían los informes, de seis a siete burros de leña por cada cien kilómetros de navegación.

A causa de los beneficios de esta fuerza motriz, las cifras del impacto de la navegación fluvial sobre el comercio exterior del país son dicientes: en 1835 Colombia exportaba 823 toneladas; en 1859, 6.493; y en 1880, 15.063, todo por el Magdalena, crecimiento posible solamente con barcos a vapor de 200 toneladas de carga e imposible en champanes, así fueran de 20 toneladas.

CÓMO PROTEGERSE DE LOS MOSQUITOS

Pedro Gómez Valderrama, en “La otra raya del tigre”, enseña una técnica para defenderse del sistemático ataque de los zancudos en los viajes en champán por el río Magdalena, porque, como advierte el autor, el mosquito se esmeraba en picar a los europeos:

“La playa a las cuatro de la tarde parece de oro, hay que amarrar allí, no podemos seguir en la noche. En el fuego empiezan a preparar una sopa con la tortuga que ayer capturaron. Un boga les dice que por la mañana verán las huellas de las tortugas que van a enterrar sus huevos en la playa nocturna. El mosquito se esmera en picar a los europeos, la noche va cayendo, ven como los bogas hacen huecos en la arena blanca y húmeda y se cubren con ella, les dicen que es para el calor y para evitar el mosquito. Pronto quedan sepultados en la arena, la Nodier quiere hacerlo y metros más allá, ella y Lengerke dejan sus vestidos y se sumergen en la arena fresca, sepultados hasta el cuello, hasta el día siguiente; mientras pasa la noche y dormitan, sienten el silencio del tigre, pero ya el alba aclara, rosada, violeta e increíble, el perfume macerado de la

noche en la selva tiene toda la gama desde la flor hasta la descomposición, el agua les quita la arena y están otra vez tumbados en el horno del champán, cinco, siete días alucinados por el calor y desesperación hasta los turbiones de Honda donde ayudan a la maniobra para no naufragar, y por fin, en la tarde ven el descampado, las casas españolas, la triste y la alegre, la ciudad donde todo en el río comienza y acaba..”⁶

EL BARCO A VAPOR

Poveda Ramos, un experto en el tema, define bien la relación entre la llegada del buque de calderas a nuestros ríos y el desarrollo nacional:

*“Los vapores fueron la puerta por donde entró a Colombia la Revolución industrial. Ellos introdujeron y fueron la escuela práctica no sólo de la caldera de vapor y del motor de Watt, sino de muchas otras novedades técnicas y culturales que entraron al país desde comienzos del siglo pasado, hasta mediados del siglo XX: las unidades de medida inglesa, las herramientas metal-mecánicas, los conocimientos hidráulicos y náuticos, la contabilidad por partida doble, la meteorología práctica, la cartografía aplicada, la electrotecnia, la radiotelegrafía, la administración de empresas modernas, la refrigeración, el aire acondicionado, el turismo como empresa, el espíritu empresarial schumpeteriano, y mucho más. Es más: el río y sus barcos llevaron hacia el resto del mundo nuestras mal pagadas pero vitales exportaciones como el tabaco, el café, los cueros y el cacao; y en ellos entraron a nuestras ciudades mediterráneas las máquinas, los materiales, los técnicos, las ideas, la información y la cultura del mundo, que han ido modernizando y mejorando las condiciones de vida de nuestro país”*⁷

EL CAFÉ Y LOS BARCOS

Después de tímidos experimentos de exportación en pequeñas cantidades, y después de que el añil y el tabaco tuvieron que dejar de viajar hacia el exterior en el primer nivel de los grandes buques a paletas, al terminarse su éxito como producto de exportación, hacia 1880 el café se convirtió en la fuente principal de ingreso de divisas para Colombia. Cuatro razones han dado los especialistas para el auge inusitado de la producción del grano: la colonización antioqueña sobre las tierras más aptas para su cultivo; la construcción de ferrocarriles para unir las regiones cafeteras a los ríos navegables, fundamentalmente al Magdalena; el aumento progresivo del precio del café en Nueva York; y la devaluación del peso colombiano ante el dólar y la libra esterlina, orquestada por el gobierno de la Regeneración.

Es digno de análisis el cuadro siguiente, de la producción nacional de café durante varios años, en sacos de 60 kilogramos (o 62,5 para algunos), medida que ha sido desde siempre la nacional, por ser la mitad de la capacidad de una mula, que transportaba una carga, es decir dos sacos.

1875

72.180 sacos

⁶ Gómez, (1993), p.22.

⁷ Poveda, (1998),p. ix

1880	103.280	“
1894	324.217	“
1898	510.179	“
1909	678.739	“
1915	1.083.178	“
1919	1.616.423	“
1921	2.251.327	“
1930	3.173.560	“

Al comparar estas cifras con las indicadas anteriormente sobre el volumen de exportaciones nacionales, se observa que para 1880 el café exportado era cercano a las 3.000 toneladas, o sea que en dicho momento el café era la quinta parte de las exportaciones colombianas, principalmente por el Magdalena, porcentaje que llegará, en la mitad del siglo XX, al 70% y aún más.

Sólo hacia la tercera década del siglo XX hubo carreteras desde las zonas cafeteras hasta el mar; como consecuencia, el único medio para sacar hasta el mar tamaño incremento de un producto pesado como el café, durante más de medio siglo, fue la navegación fluvial, principalmente por el río Magdalena, con más del 70%, y en menor escala por el Cauca y el Catatumbo.

Por todo lo anterior, como se detalló en el capítulo en el que se habló de los ferrocarriles, la intención para construirlos fue la de comunicar las regiones cafeteras con el río Magdalena, en la mayoría de los casos; con el Lago Maracaibo por el río Catatumbo, en el Oriente, y con el río Cauca, para seguir por tren hasta Buenaventura.

El café desarrolló una acción recíproca con la navegación fluvial y con los ferrocarriles, pues al mejorar el transporte se incrementó la producción del grano y con más café se necesitó más transporte, lo que se suplió con los barcos en los ríos Cauca y Magdalena y las líneas férreas que atravesaron el departamento.

EL LEÑATEO DE LA DORADA

El leñateo fue un problema técnico y financiero de combustible para transporte, que debe mirarse con la misma seriedad con que hoy se analizan los aumentos mensuales del valor de la gasolina, o la búsqueda de soluciones alternas para remplazar al oro negro, así parezca un mero asunto de leña. Éste fue común al transporte fluvial, como aquí se indica, y al transporte férreo, como se señala más adelante.

En un trayecto de más de 900 kilómetros, con solamente tres poblaciones a la orilla del río Magdalena, el suministro de combustible era un problema serio pues los barcos no podían cargar el combustible que necesitaban, que era mucho por la ineficiencia de las máquinas. Se contaba con tres posibilidades: el carbón mineral, el carbón vegetal y la leña de los bosques ribereños.

El primer análisis financiero y logístico del señor Elbers, el iniciador de la navegación a vapor, fue desechar el carbón mineral porque sólo se explotaba en

la Sabana y en cantidades pequeñas; al tener que escoger entre la leña y el carbón vegetal, optó por la primera por razones explicables: evitarse la construcción de hornos de tierra en las orillas selváticas del río, no quedar en manos de precios impuestos por los díscolos leñadores, y disponer de un amplio proveedor, tan amplio como era tener al borde de sus barcos más de 100.000 kilómetros cuadrados de selva tropical. Ello a sabiendas de que es mucho más eficiente el suministro térmico del carbón vegetal que el de la leña y mucho menor su peso para el almacenamiento en el primer nivel del barco.

De dicho análisis financiero surgió el leñateo, una actividad económica nacional que fue inmensamente importante para el transporte y que podría equipararse, en idioma coloquial, a la Ecopetrol de ahora.

Es de imaginar aquel proceso de combustible: en un barranco de la orilla la leña apilada en paquetes que corresponden, cada uno, a lo que transporta un burro, cerca de 80 kilogramos, ya que existen dos unidades de medida: el burro de leña y la brazada, es decir, lo que abarcan los brazos abiertos. El grupo de leñadores mira con suspenso al buque que marcha por el centro del río, pues no siempre arriban las embarcaciones a comprar leña; aunque ahora la posibilidad es amplia porque en el leñateo anterior no ha comprado, según han sabido por su correo de la selva. El gran buque se acerca lentamente a la orilla y trata de aproximarse lo más posible al barranco; el “ingeniero” del barco desciende, mira la calidad de la leña y negocia; hecho el acuerdo la leña se transfiere en brazadas directamente al barco, o se transporta en canoas, si hay invierno y el río se ha ensanchado, todo bajo la supervisión del “ingeniero”, pues siempre fue llamado así. Enseguida se hacen cuentas, el uno con un lápiz y los leñadores con los dedos; el del barco paga en efectivo, bajo la mirada atenta de los leñadores y de sus expectantes burros, mientras en el barco la leña se acomoda entre un sector de columnas de hierro, en el primer nivel, para completar la pila existente, hasta que se toca el techo. Enseguida el barco aumenta presión, la rueda trasera gira y el aparato se aleja de la orilla, después de saludar, con un largo pitazo de vapor, a sus proveedores de combustible.

El argentino Miguel Cané, diplomático y buen cronista, tiene una visión menos poética del leñateo, en su crónica sobre su terrible viaje por el río Magdalena:

“Un vapor cualquiera del Magdalena gasta de 40 a 50 burros de leña diarios; el Antioquia consume el doble, pero en cambio anda la mitad menos que los demás....Una larga plancha une al buque con la orilla, a guisa de puente. Los marineros, desnudos de medio cuerpo, con una bolsa sujeta en la cabeza cayendo sobre la espalda como un inmenso capuchón, bajan a tierra, reciben en el espacio comprendido entre el cuello, el hombro y el brazo izquierdo, una cantidad increíble de astillas, las sujetan con una cuerda, amarrada en la muñeca de la mano libre, y, cediendo bajo el peso, trepan laboriosamente al vapor y arrojan su carga junto a las hornallas.

A veces el río ha crecido y los depósitos de leña se encuentran bajo las aguas, teniendo los bogas que trabajar con la mitad del cuerpo sumergido. Rara es la ocasión, cuando trabajan en seco, que no se interrumpan para matar las víboras sumamente venenosas que se ocultan entre la leña. Pero cuando ésta se

encuentra bajo el agua, no tienen defensa, estando, a más, expuestos a las picaduras de las rayas”⁸

Así sucedió por más de un siglo de historia colombiana, así se movió el área de los combustibles para la exportación nacional; y tan importante fue la actividad del leñateo que de allí surgieron más de diez puertos del río Magdalena: uno de ellos, muy importante para la historia que se está narrando en este texto, La Dorada, que fue simplemente la ampliación del puesto de leñateo de La María, el primero cuando se viajaba de Honda para la Costa y el último cuando el viaje era hacia Bogotá. La experiencia había demostrado a los capitanes de los barcos que era necesario tener un puesto de leñateo cada 25 o 30 kilómetros. Por esta última razón en Caldas hubo otro puerto de leñateo, Buenavista, en la desembocadura del río La Miel en el Magdalena.

UNA FICHA TÉCNICA SOBRE EL LEÑATEO Y LA POTENCIA DE LOS BUQUES

Motor típico de un barco mediano (Para aplicar a la rueda de paletas y mover el barco)	40 HP (caballos de fuerza)
Eficiencia del sistema leña, caldera, motor (Es decir el porcentaje de energía del combustible que se transforma en trabajo para el motor- En las máquinas modernas se logran eficiencias del 85%)	10%
Poder calorífico de la leña	3.000 kilo-calorías por kilo
Consumo de leña por hora a toda máquina	85 kilos de leña por hora
Capacidad de carga de leña de un burro	80-85 kilos
Consumo de leña en jornada de 14 horas	14 burros de leña
Velocidad normal de un buque	15-18 kilómetros- hora
Recorrido diario de un buque	200 kilómetros
Consumo de leña para 100 kilómetros	6 a 7 burros de leña

(Lo anterior en condiciones normales. Pero subiendo por el río la situación se complicaba, en verano se producían encallamientos en la arena que gastaban mucha energía, etc, por lo cual lo prudente era tener “Estaciones de servicio” de leñateo cada 30 kilómetros) ⁹

BARCOS EN EL RÍO CAUCA

Quien primero se animó a la aventura de crear una empresa de navegación por el río Cauca fue el alemán Karl Hauer Simmonds, a finales del siglo XIX, tema del que era conocedor por su experiencia igual en el río Magdalena en 1852, cuando no había “navegado” con éxito.¹⁰ En 1883 creó la “Compañía para

⁸ Cané, (1979),p.190

⁹ Poveda, (1998),p. 75 y 85

¹⁰ El río era navegado en canoas con buen tráfico, tanto que Germán Patiño afirma que en el año de 1874 se transportaron por el Cauca OCHO MIL CARGAS de mercancías extranjeras y

Navegación a Vapor en el Río Cauca”, antes de lo cual, con mucha lógica, contrató al gran ingeniero Francisco Javier Cisneros, el de los ferrocarriles y los barcos en el Magdalena, para que recorriera en canoa el Cauca, entre Cali y Cartago, y estudiara la navegación por el río.¹¹

El alemán ya había hecho dos intentos, uno en 1875, que fracasó por la guerra y los políticos; y otro en 1880, que tampoco pudo consolidarse, aunque quizás buscando éxito, puso como gerente al presidente Julián Trujillo.

Ante el fracaso con líderes cívicos y con políticos, Simmonds apeló al capital, y lo encontró en el futuro Eje Cafetero, en la persona de Bartolomé Chávez, rico gamonal de Supía, minero, concesionario de vías y puentes, terrateniente y comerciante, quien aportó \$32.250, a los que sumaron \$20.65 trece inversionistas del notablato caleño, para conformar el capital requerido.¹²

Para la presente historia es de alto interés la presencia de un capitalista de la región en el inicio de la navegación por el Cauca, porque indica que entre los habitantes del futuro Eje Cafetero había conciencia de su aislamiento obligado por la topografía, y la necesidad de proyectarse hacia el exterior, por una vía de más envergadura que los simples caminos de arriería.

Con el concepto favorable, encargó el primer barco a Inglaterra, el cual, en gesto poco inglés, una vez estuvo listo para despachar en partes a Colombia, los mismos fabricantes lo vendieron para una misión militar en el Nilo. Vuelto a fabricar se despachó a Colombia un año después, lo cual tomó cerca de un año para transportarlo en partes y en turegas de bueyes entre Buenaventura y Cali. Al fin quedó armado y quizás hubo que completar su casco porque un día de febrero de 1888 zarpó, con humeante chimenea, el vapor “Cauca”, por el río de su nombre, en el actual Paso del Comercio, a la entrada de Cali, pequeño puerto que empezó a llamarse Puerto Simmonds. Con su capacidad de carga de más de diez toneladas, el barco entró a remplazar el viaje de dos semanas del equivalente a cien mulas, en viaje de tres días hasta Cartago. De esta manera se logró que la empresa tuviera éxito durante ocho años, hasta que el pequeño barco se hundió el 26 de julio de 1896, en las cercanías de Buga, en un famoso remolino, apodado Bum-bum.¹³

Otra empresa, bugueña, la “Sociedad de Navegación por el Río Cauca”, intentó adelantarse y de un viejo barco traído también en partes, armó el vapor “Caldas”, lo lanzó al río en 1884, pero naufragó el mismo día del primer viaje, a pocos kilómetros de Cali.

El arranque, entonces, fue difícil ya que la navegación por el río Cauca no tenía las inmensas posibilidades de la similar por el Magdalena. En efecto, el río sólo es navegable de manera comercial por 363 kilómetros, entre Cali y La Virginia,

productos nacionales, es decir, el equivalente a ocho mil mulas cargadas. Citado por Valencia, (2004), p.5

¹¹ Poveda, (1998) p.160 y ss. con el soporte de Jaramillo,(1967),p. 377; y Jaramillo, (1997), p.. 253 y ss. .

¹² Valencia, (2004) p. 8

¹³ Poveda afirma que el “Cauca” flotó por primera vez en 1885 (p.164); José Jaramillo dice que en 1883 (p. 195).

es decir a todo lo largo del actual Valle del Cauca, pero su caudal y profundidad no son suficientes para barcos mayores a pesar de que el río sea manso, sin grandes corrientes, y sin selvas a los lados que llenen de troncos el cauce. Por eso el máximo calado que permite la profundidad del lecho no pasa de un metro, por lo que en los 45 años en que se desarrolló, se limitó la navegación comercial por el río a barcos cercanos a las cincuenta toneladas. Por tal motivo los barcos tenían que diseñarse y construirse específicamente para el río Cauca.

El fracaso de la pequeña empresa del alemán, más la Guerra de los Mil Días detuvieron el impulso de la navegación a vapor por el río, hasta 1904 cuando, un bono de fomento ofrecido por el presidente Rafael Reyes, permitió la creación de varias empresas fluviales en el Cauca, lo que hizo flotar por sus aguas a los buques “Chávez”, “Santander”, “Caldas”, “Sucre”, “Ricaurte”, “Cabal”, “Risaralda”, “Palmira”, “Manizales” y otros patrióticos nombres que contrastaban con los frívolos de la Compañía Fluvial de Cartagena, cuyos barcos por el Magdalena se llamaban, coquetamente, “Alicia”, “Helena”, “Eloisa”, “Margarita”, “Clara”, “Catalina”, “Julia”, “Berta”, “Flora” y “Adela”.¹⁴

Una descripción fotográfica

El viajero francés Jorge Brisson recorrió el río Cauca entre Cartago y Cali en octubre de 1891 en el barco a vapor del Sr. Simmonds. Brisson nos dejó un relato del cual se transcribirán algunos párrafos que describen lo que fue la navegación por el gran río del Eje Cafetero.¹⁵

“...por la larga tabla inclinada y embarrada que sirve de puente para embarcar...donde arriesgo caerme al agua, porque ha llovido toda la mañana...a un vaporcito sucio y desmantelado...(que) tiene 30 metros de largo por 5 de ancho. Se compone de dos puentes o cubiertas: la inferior a 30 centímetros de la línea de flote, sin balcón y donde está la máquina calentada con madera, una pequeña cocina muy desaseada; y el piso superior, montado sobre columnitas o barras de hierro, en donde se instalan los pasajeros de primera clase, en un pequeño espacio que les sirve de salón, comedor y dormitorio, y cuatro camarotes que pueden contener a lo más un pasajero y (que) son cajitas sin aire y sin luz; más la rueda del timón. Esta cubierta está provista de una barandilla de madera que permite dar la vuelta por un pasadizo estrecho, en el cual no cabe sino una sola persona”

El viaje del francés empieza cuando

“...por fin, después de haber soplado ronquidos desesperados y ensordecedores durante media hora, se levantan las amarras, ejecutamos con ligereza una media vuelta, y empezamos a bajar con una velocidad que estimo en diez millas por hora.”

¹⁴ Jaramillo, (1997),p.253; Poveda, (1998),p.75 y ss.

¹⁵ Brisson, (1995), en diferentes páginas todas las citas del tema.

Brisson, como buen viajero del siglo XIX, es atento observador del paisaje, porque pretende mostrarle a los europeos la realidad del Nuevo Continente, con sólo la descripción escrita:

“El ancho del río, sobre casi todo el trayecto que recorreremos, varía de 50 a 60 metros, entre dos márgenes elevadas, en este momento de merma de las aguas, de dos a tres metros; el agua es turbia, amarillenta y barrosa; las riberas se componen de potreros, rastros y algunas porciones de montaña poco vigorosa. Se ven plantaciones de cacao, sombreadas por platanales, mangos y totumos. En los potreros y mangas pastan hermosas reses que huyen espantadas al ver al vapor; en fin un ancho y fértil valle que no presenta nada muy particular ni muy pintoresco, (donde) al Este se divisa la cadena de las cordilleras orientales; (y) al Oeste, la Occidental, que hemos flanqueado viniendo a Cali.

Sobre las playas revolotean las garzas, aves blancas o rosadas, algo más gruesas que la paloma, y cuyo macho lleva un copete muy estimado por los fabricantes de alhajas y de modas....bandadas de patos de plumaje negro y pico agudo.... tortugas enormes que algunas, según me parece, pasan de 50 libras; familias de pequeños cerdos anfibios, llamados lanchas, (que se) zambullen al pie de las barrancas. No hay caimanes en el Cauca, pero sí muchas variedades de peces alimenticios: el bocachico, el bagre, la mojarra, la zabaleta, el barbudo, el capitán, el corroncho, la dorada, el pataló, (y hasta) el manatí (que es un) cetáceo.

La comarca es muy poblada, y a cada instante se ven casas, caneyes, trapiches, negros y canoas....y sobre los techos de las habitaciones hay muchos gallinazos que llaman también zopilotes... A menudo encontramos grandes balsas de guaduas que trasladan mercancías: cacao, café, cueros etc., o artículos de importación para los negociantes del interior. Estas balsas son conducidas por bogas que se sirven, para dirigirlas, de largos remos de guaduas y palancas que apoyan sobre las orillas o en el fondo...(y) son provistas en el centro de un rancho o techo de cañabrava. Estas embarcaciones bajan casi con tanta rapidez como el vapor, pero emplean para subir un tiempo triple o cuádruplo”.

Brisson reconoce bien los problemas de la navegación por el río Cauca y las dificultades iniciales de la misma:

“Noventa leguas nos separan de Puerto Sucre, frente a Cartago....(pero) desgraciadamente el Cauca no tiene en todas las épocas del año una cantidad de agua suficiente, y la navegación se halla a menudo interrumpida, por ejemplo, actualmente desde hace dos meses....El precio del pasaje es de nueve pesos de Cali a Cartago, en primera clase, sin camarote ni comida... Somos una docena de pasajeros y, cosa digna de risa, cuento veintidós hombres de tripulación y empleados, un poco menos que en los grandes vapores de la Costa del Pacífico”

El recorrido se hará en tres días, el primero entre Cali y Buga; el segundo entre ésta y Roldanillo; para llegar a las dos de la tarde del tercer día a Puerto Sucre, el embarcadero cerca de Cartago.

El viaje es agradable, a pesar de los pocos recursos, y mucho menos riesgoso que el similar por el Magdalena. Como dice Brisson:

“El río es muy sinuoso y continuamente ejecutamos curvas y culebros, a menudo muy cortos y reducidos, pero el piloto evoluciona con destreza y describe continuos arcos de círculo con una desenvoltura y habilidad dignas de elogio, (aunque) todo parece ya viejo y arruinado, a pesar de que el vapor tiene apenas tres años, a consecuencia de la falta de aseo y de cuidado”

Explica también el viajero que la caldera del barco consume madera para la combustión que produzca el vapor, por lo cual explica a sus lectores que:

“Los lugares de las riberas en donde el leñador corta y amontona la madera para abastecer a los vapores de combustible.... se llama leñateo. El metro cúbico (de leña) vale aquí seis reales (60 centavos)”

Sobre el comercio por el río, Brisson explica que en Palmira

“...cargamos doscientos zurroneos de tabaco en hojas, cosidos en cueros de res, con destino a Antioquia (y que) a medida que bajamos hacia el Norte, el tabaco se vuelve más y más caro”, lo que se complementa con fardos de cacao y tabaco en Roldadillo, y en otra parte describe que en aquellos días la mayoría del comercio era en balsas de guadua, pues el barco a vapor era el primero en establecer servicio, desde sólo tres años atrás.

Pero ha comido tanto plátano en su recorrido, que el francés ya protesta:

“El almuerzo está a la altura del vapor, es decir, malísimo: plátanos asados, fritos, tostados, partidos por la mitad, en ruedas, bajo todas las formas; la sopa de yuca y arracacha, que reemplaza aquí la papa que es muy cara, y arroz cocido en agua”, y más le llama la atención que a unos caballos que llevan en la cubierta inferior, con destino a Bogotá, es decir, para hacerlos atravesar el Camino del Quindío desde Cartago a Ibagué, les den, además de pasto y de maíz,

“...caña de azúcar cortada menudamente, y panela, que es el azúcar extraído de la caña, sin ser refinado, y cristalizado en forma de bola aplastada o de pan cuadrado”

Pero antes de bajarse del barco en Cartago, Brisson siente necesidad de cambiar de tono:

“Durante la noche me reconcilio algo con el Cauca; seguimos navegando hasta horas muy avanzadas y la media oscuridad presta a las orillas un aspecto más romántico bajo el resplandor de los chorros que salen de la chimenea y vuelven a caer en lluvia de chispas incandescentes sobre la superficie de las aguas mansas; se reflejan en ellas en otros tantos millares de puntos luminosos que parecen elevarse desde el seno de las olas y desvanecerse a flor de agua, confundiéndose con los que caen del cielo; los grandes árboles caídos en el lecho del río figuran viejos gigantes, dueños de estos dominios, que alargan sus brazos nudosos sobre la faz metálica de las ondas, como para agarrar al paso esta máquina infernal que viene a turbar el silencio de ellos; y el grito áspero de las aves nocturnas, asustadas e inquietas, rasga el aire tibio con un llamamiento desesperado y lleno de terror”

Jorge Brisson, el viajero francés, se ha reconciliado con el río, ha cumplido su viaje entre Cali y Cartago, y ha dejado a la posteridad un vívido retrato de la primera navegación a vapor por el río Cauca.

Brisson, un viajero que no se quejaba

(RDLR)

George Brisson, viajero francés llegó a Colombia por Buenaventura, después de haber dado la vuelta a América y pasar por Magallanes. Hizo el temido recorrido Buenaventura-Cali, el cual no le pareció tan azaroso como lo han visto otros autores, y ya en Cali embarcó por el Cauca hasta Cartago, para seguir a Pereira, Santa Rosa, Manizales, Neira, Aranzazu, Salamina, Pácora, Aguadas, Abejorral, Rionegro y Medellín. O sea que es, quizás, el viajero que mayor cantidad de territorio regional ha recorrido. Su más interesante característica, a más de no dedicarse a escribir sobre los muchos sufrimientos de su viaje, como otros, es que viajaba solo, sin las grandes comitivas de otros viajeros, siempre a pié, y sin equipos especiales, solamente con una mula donde llevaba su equipaje personal.

REYES Y EL ESPLENDOR DE LA NAVEGACIÓN FLUVIAL

El gran papel que el presidente Rafael Reyes desempeñó en el desarrollo del Eje Cafetero, empezando por la creación del departamento de Caldas en 1905, se incrementó con su apoyo decidido y práctico a la navegación por el Cauca, de manera similar a como lo hizo con todos los ríos de Colombia. El boyacense estaba convencido de que Colombia debía exportar su único producto del momento, el café, y ello sólo era posible si se llegaba al mar mediante una combinación de ferrocarriles y navegación fluvial.¹⁶

El mayor beneficiado fue el Magdalena que, merced a su apoyo y a un bono para las empresas, por operación de barcos, pasó de transportar 22.500 toneladas en 1904, primer año de Reyes, a 63.500 en 1906 y a 75.000 en 1908, penúltimo año del Dictador.¹⁷

Dado que el Cauca podía acercar en más de trescientos kilómetros el café antioqueño, caldense, y valluno a Buenaventura, había que promover la navegación para lograrlo, lo que hizo con el decreto de una bonificación de mil pesos, o dólares que era lo mismo, por cada barco-mes que operara en el río. Ello dio origen a la creación de empresas de transporte fluvial, para llevar el café desde Cartago o La Virginia y traer las mercancías extranjeras hasta Manizales, Pereira o Armenia.

Aprovechando entonces la promoción estatal se creó, en 1904, la “Compañía de Navegación del Río Cauca”, con capital de \$180.000 en 36 acciones, la que inició con los barcos “Sucre” y “Ricaurte”, de 59 toneladas cada uno y “Cabal” de 40 toneladas, mucho más pequeños que los del Magdalena, con recorridos permanentes entre Juanchito, a la entrada de Cali, y La Fresneda, el puerto de Cartago, junto a la desembocadura del río La Vieja. Ocasionalmente, cuando

¹⁶ Sobre la importancia de Reyes para la navegación fluvial en Colombia, ver Poveda, 1998, p.. 186 y ss. Poveda, (1993), p.29 y s.s..

¹⁷ Poveda, (1993) p.31

había café para embarcar, avanzaba hasta La Virginia, en el actual departamento de Risaralda, o un poco más al Norte, hasta Puerto Chávez, como se había bautizado el sitio más al norte del recorrido, unos kilómetros arriba de la actual La Virginia, en el mismo sitio donde ahora cruza el puente rígido de la carretera a Medellín.¹⁸

El parque náutico se fue incrementando por la bonificación mencionada y por el aumento de la demanda del servicio, ya que el desarrollo del Eje Cafetero, llamado Caldas en aquella época, era inmenso, la producción del café mantenía un incremento permanente, y la demanda de artículos del exterior tenía el mismo ritmo, por lo cual los barcos por el río representaban una mejora notable en comparación con los lentos viajes de las mulas.

Así se vivió lo que ha sido llamado el período de esplendor de la navegación del Cauca, en la década del diez al veinte del siglo XX, cuando cerca de diez embarcaciones, con capacidad de carga entre 15 y 60 toneladas recorrían permanentemente las tranquilas aguas del Cauca. Hay reportes de que en 1915 se realizaron 205 viajes entre Puerto Mallarino (Paso del Comercio, a la entrada actual de Cali) y Cartago, y de que, al año siguiente, había 6 buques con capacidad total de transporte de 274 toneladas, que transportaron un total de 4.860 pasajeros y 9.653 toneladas, lo que indica un promedio de 30 toneladas y 15 pasajeros, por cada barco. Es pertinente recordar que 30 toneladas son cerca de 500 bultos de café.¹⁹

LA IMPORTANCIA DE LAS VÍAS NATURALES

Antonio García aporta en un párrafo una auténtica síntesis de la importancia de la navegación fluvial en el Eje Cafetero, que complementa el análisis de los párrafos anteriores y anticipa el enfrentamiento entre las vías naturales y las construidas por el hombre:

“Es justamente en esta época en la que se destaca el papel de las vías naturales, tendiendo todo el sistema vial a complementarlas.

En La Virginia, Puerto Caldas y La Dorada, se concentra la red de caminos de herradura y se sitúan los puntos de apoyo para las nuevas vías. Sobre el Cauca se desarrolla intensamente el tráfico: exportación de café y cueros, importación de mercancías, cacao, tabaco, etc., del exterior y del Valle, comercio de la región occidental con Antioquia, estimulado por su ferrocarril, sección del Cauca. Dada esta situación, es clara la causa de la más rápida evolución tanto de las regiones vinculadas al río Cauca como a su sistema vial. El incremento del tráfico y el nacimiento de nuevas vías comerciales, planeadas con un criterio de competencia, obligan a la rebaja constante de tarifas fluviales y, por fin, construido el sector férreo Puerto Caldas-La Virginia, anulan definitivamente al río Cauca como camino”²⁰

¹⁸ Jaramillo, (1981), p.. 197;

¹⁹ Las cifras sobre carga y kilometraje, más los nombres de los barcos fluviales se han tomado de diferentes libros, incluidos en la bibliografía del capítulo, nombres y capacidad de carga en los que no siempre están de acuerdo.

²⁰ García, 1937, pág. 392

LOS FERROCARRILES Y EL CAUCA

Cuatro fechas son trascendentales, dos para el auge, una para el principio del fin de la navegación por el río Cauca, y la cuarta para rematar dicho servicio. La primera fue la finalización de la vía férrea entre Buenaventura y Cali, lo que anuló a las mulas como intermediarios de carga entre el mar y los buques del río. La segunda fue la conexión férrea entre Puerto Caldas, sobre el río, con Pereira, el centro de acopio cafetero, lo que anuló más intermediación equina. La tercera, la conexión de rieles entre Cali y el Eje Cafetero, cuando se inauguró el puente sobre el río La Vieja, es decir la continuidad férrea entre los productores del grano y el mar. Y la cuarta, la prolongación de los rieles hasta La Virginia, el puerto fluvial de exportación del café de la región occidental.

El 1º. de enero de 1915 llegó el tren a Cali, desde Buenaventura, lo que aumentó los volúmenes de carga que se debían mover, porque una cosa es llenar o vaciar un barco con carga de mulas y otra muy diferente hacerlo con vagones. El 7 de agosto de 1922 el Ferrocarril de Caldas unió a Puerto Caldas, sobre el río Cauca, con Pereira, la ciudad se volvió el centro de acopio cafetero de la región, lo cual dejó más recuas fuera de servicio y mejoró la eficiencia del sistema río-rieles.

El 22 de julio de 1924 se abrió al servicio el puente férreo sobre el río La Vieja, con lo cual el café caldense se cargaba en Pereira y se descargaba directamente en los barcos de Buenaventura, sin los difíciles trasbordos a los buques fluviales.

Y algún día de 1929, los mismos propietarios del Ferrocarril de Caldas prolongaron los rieles, por el borde del río Cauca, entre Puerto Caldas y La Virginia, con lo que el último servicio fluvial de exportación de café quedó anulado, al presentarse la opción ferroviaria como la más directa.

LA LLEGADA DEL BUQUE A LA VIRGINIA

Pero no todos en La Virginia vieron con gusto el arribo del barco. Cuando, en 1906, el primer vapor llegó al pueblo, en ese momento un villorrio de negros en una esquina de la selva, los cimarrones que llevaban allí más de tres décadas, supieron que había terminado su vida salvaje pero apacible, como bien lo describe Arias Trujillo:

“Aquella tarde, linda de verdura y de trópico, estando los ancianos en familiar convivio, y a su alrededor todas las gentes del puerto, fumando cachimbas al compás de sus cantares, aparecieron unas luces por allá, en el horizonte, sobre las aguas del Cauca. Al principio, todos creían en visión, ensueño o encantamiento de un fantasma, por arte del monicongo. Pero no era así...El jadeo de las máquinas, su tamaño colosal, comparado con sus balsas pobres, y la chimenea que exhalaba tirabuzones de humo como saliendo de un gran cigarro, les arrancó los velos y les mostró la dura realidad.

Era un buque y los que no conocían ese monstruo, los que nacieron y nunca se alejaron de Sopinga, aterrorizados, comenzaron a dar gritos de pánico, a medida que el barco se acercaba.

-Es un buque. Ahí vienen los blancos, armados hasta los dientes...

-Sí. Es un buque y son los blancos los que vienen. Ahora sí, nos jodimos.

El buque llegó hasta la playa. Desembarcó un centenar de civilizados, ante la temerosa curiosidad de los noveleros que rodeaban al gigante. Los cuales eran chiquillos que se acercaban temerosos a la ribera.

Del buque desembarcó un tropa saraviada de mestizos y blancos, con lunares de tal cual negro envilecido que a órdenes del blanco estaba. Formaron tiendas triangulares de campaña, vivaques como de guerra, a guisa de toldos faranduleros de gitanería. Cada soldado portaba fusil, cantimplora y equipo de retén, señal de larga temporada.

-El gobierno me manda a poner orden en este infierno de bandidos y de contrabandistas. Ya no podemos tolerar tanto abuso, inmoralidad y guachafita y ha llegado el momento en que ustedes anden derechos y dejen de hacer lo que les dé la gana. Entendieron, negros guasamayetas?..

Hubo un silencio más negro que la tribu, un silencio profundo, cargado de venganzas, y los viejos de Sopinga, amargados y adoloridos, penetraron calladamente a sus cabañas, recónditos de rabia, lívidos de despecho.

Era que llegaban los eternos enemigos, a los dominios conquistados por el negro con bravura y con sudores. Era que arribaba la langosta blanca, era la raza maldita y perseguidora que todo lo destruye, transfigura, daña, pudre, exprime, desmoraliza y envilece.

Eran los blancos canallas, sembradores del odio y del terror, que venían al puerto querido a descargar sus equipajes de vicios, ambiciones y falacias, y a turbar la placidez permanente de un valle feliz en donde habitaban hombres dichosos y libres.²¹

Los primeros dos factores enunciados, más la mejora en el diseño y tecnología de las máquinas de vapor, hizo que por aquellos años, navegaran en el Cauca los buques mayores, y las empresas de capital: la "Compañía de Navegación Río Cauca", con los vapores "Cabal", "Ricaurte" y "Sucre" de 59 toneladas cada uno; "Pinzón y Cia", del empresario cafetero manizaleño Antonio Pinzón propietario del "Calí" y el "Ceilán" de 75 toneladas, más el "Danubio" de 70, el "Manizales" de 80, el "Palmira" de 110, el "Santander" de 46 y el "San Julián" de 33, este el más rápido de la época. Además, surcaron las aguas del río la "Naviera del Cauca", de los hermanos Estrada, que aportó la nave reina del río, el "Mercedes" de 200 toneladas; también navegó por el Cauca Alfonso Vallejo González, quien debía ser quindiano, con el barco "Armenia" de 80 toneladas y el "Calarcá" de 50; "Garcés Patiño y Cia", con el "Pereira" de 60 toneladas y finalmente la "Compañía Marinera del Río Cauca", con el "Valle" un pequeño bajel de sólo 35 toneladas.²²

²¹ Arias, sf, p.97.

²² Valencia, (2004) p.18. Jaramillo, (1997) p. 253 y ss.

Fueron los ferrocarriles que dieron origen a la bonanza de la navegación por el Cauca, los que se encargarían de acabarla porque el día en que se unieron en el puente sobre el río La Vieja los Ferrocarriles de Caldas y del Pacífico, fue posible que el café del centro y sur de Caldas pudiera viajar sin trasbordo entre Pereira y Buenaventura, lo que originó una guerra de tarifas donde llevó la peor parte la navegación fluvial, mucho menos eficiente.

Desde La Virginia, puerto natural del Occidente caldense sobre el Cauca, siguió saliendo café; pero un día de 1929, el mismo Ferrocarril de Caldas, en actitud que muchos criticaron, prolongó la línea férrea desde Puerto Caldas hasta La Virginia, con lo que el producto de la región también tuvo ruta directa por tren hasta Buenaventura. Aquel día fue el fin de la navegación fluvial de tipo comercial por el río Cauca, en el territorio del Eje Cafetero.

Empresarios navieros caldenses

Se mencionó antes que los líderes económicos del Eje Cafetero habían terminado siendo “armadores” de buques, con tal de poder exportar su café. Esta es una importante historia empresarial que tuvo su comienzo en las andanzas famosas de don Pacho Jaramillo Ochoa.

El sitio por donde cruza hoy el puente rígido sobre el río Cauca, en la carretera de Cerritos hacia Anserma, antes de que hubiera puente, se llamaba Puerto Chávez, en honor del importante y rico don Bartolomé Chávez, el mismo socio de la primera empresa fluvial del río, y queda a dos kilómetros del viejo puente colgante que llega a La Virginia, el “Bernardo Arango”. Se había llamado *puerto* porque allí existía uno rudimentario, por ser el punto más al Norte de la navegación por el río Cauca porque de allí en adelante empezaban los raudales. Por eso, con frecuencia, los barcos comerciales subían hasta ese punto a cargar café del Occidente caldense, lo que ahorraba varias horas de costoso viaje en mulas. Pues bien, en dicho sitio, se desarrolló la primera y rudimentaria empresa fluvial de la historia del Eje Cafetero.²³

Francisco Jaramillo Ochoa, don Pacho, fue el más importante colonizador del siglo XX en el Eje Cafetero, y uno de sus mayores empresarios. Convirtió en dehesas los ardientes guaduales del valle del Risaralda, explotó minas de oro en Marmato, instaló empresas cafeteras en varios municipios, fue rematador de rentas caldenses y de otros departamentos, gerente del Ferrocarril de Caldas, colonizador en el Magdalena Medio, padre de dos gobernadores caldenses y, para el caso actual, el primer empresario naviero de la historia regional.

Sucede que para los primeros veinte años del siglo pasado el desarrollo del café en la región se hizo inmenso. Los pueblos del Occidente, Apía, Belén, Santuario, Belalcázar, Anserma empezaron a llenarse de cafetales, y todo el grano debía salir por mulas hasta la Virginia. Los habitantes de la región iban a Pereira para sus gestiones comerciales, pues la ciudad del Otún ya se había convertido en el centro comercial de la zona; sus ferias tenían las más importantes concentraciones de negocios del Occidente colombiano, y por eso era corriente

²³ Jaramillo, (1990),p.151

traer ganado flaco a engordar en los valles del río Risaralda, y sacarlo luego a Pereira a las ferias. Por todo lo anterior, el tránsito entre Pereira y la zona occidental era muy alto y a través de caminos difíciles.

De Cerritos a La Virginia existía una trocha pantanosa y difícil, por medio de una espesa y sombría montaña que pertenecía a la hacienda La Lorena, y toda intercomunicación entre Pereira y el Occidente de Caldas tenía que atravesar esta infernal trocha, para encontrarse con el paso del Cauca, donde era necesario hacer nadar al ganado y a las mulas por más de 200 metros, mientras los pasajeros y la carga se pasaban en grandes canoas que manejaban expertos bogas, sin que ello los eximiera de altos riesgos.

Por eso hacia 1915 don Pacho consiguió una concesión para explotar aquel paso obligado, lo que inició con una barca, construida con madera de comino aserrada, secada al aire, y quilla moldeada a vapor y fuego. Debíó de ser una gran barca, porque allí cabían quince mulas con su carga, quince o veinte novillos gordos y muchos jinetes con su cabalgadura. Pero como un peso tan grande necesitaba de un motor, en épocas en que no existían en estas tierras, entonces se decidió que la fuerza la pondría el río, por lo cual se trajo desde Cartago uno de los buques de vapor del Cauca, el cual llevó de una orilla a otra un fuerte cable de acero, que se templó en sus extremos sobre gruesos troncos; enseguida se unieron cable y barca mediante una gruesa cadena, rematando ésta con una polea que rodaba sobre el cable. Por efectos de la colocación de la barca y de algún timón bajo el agua, la barca pasaba de lado a lado, deslizando la polea sobre el cable y con igual velocidad y eficiencia en cualquier sentido de la travesía, aprovechando la fuerza de avance del agua.²⁴

Con toda seguridad, fue la primera empresa de transporte fluvial de la región. Don Pacho, como empresario que era, estableció una tarifa para el paso, construyó una casa a un lado para su administrador, organizó una fonda como restaurante para los cansados viajeros y, sobretodo, construyó una bodega de acopio de café, para concentrar allí la carga de las mulas hasta que hubiera cupo para un barco; en fin, del cruce inseguro y desorganizado del Cauca, creó una empresa tecnificada y rentable, que logró que todo el tráfico de mulas que necesitaba cruzar el río prefiriera el paso seguro por la barca de Puerto Chávez. Según las crónicas de la época, hubo momentos en que entre ambas orillas, tres mil reses esperaban su turno para cruzar al otro lado. De esta manera, aumentó la importancia del puerto como el extremo norte de la navegación por el río Cauca.

Los mismos usuarios terminaron por cambiar el nombre de Puerto Chávez por Puerto Dagua, tal vez porque lo asociaron a soluciones similares en el río Dagua, en la ruta de Cali a Buenaventura. El puente moderno que hoy cruza el sitio, fue inaugurado con el justo nombre de "Francisco Jaramillo Ochoa"; y la barca amarrada fue tan práctica y digna de imitar que aún hoy cruzan automotores, sobre una barca de hierro, en el cruce de San Miguel, del río La Miel, cerca de La Dorada.

²⁴ Jaramillo, (1997), p.149 y ss

DON PACHO Y SUS BUQUES CONTRA LOS FERROCARRILES

Don Pachó pronto llegó a ser dueño de una importante flota de barcos a vapor sobre el río Cauca.

En unas coplas regionales se decía:

Luego instala una enorme exportación
(antes de establecer la firma Larga)
y en sus esfuerzos funda con Pinzón
la Compañía de Navegación
para movilizar su propia carga.²⁵

A don Pachó se le presentaba un problema: por las 8.000 cuerdas de su inmensa hacienda de Portobelo, los arrieros que traían el café desde la cordillera en los alrededores del actual Balboa, llamado El Rey en aquellos días, reventaban las cercas para tratar de crear servidumbres de hecho, y bajar de manera directa hasta La Virginia. Era la época del esplendor del café y de Caldas, y el desarrollo cafetero superaba todas las expectativas. Entonces don Pachó se volvió cafetero y exportador.

Primero construyó una vía cercada a través del gran territorio de su hacienda, apuntando directamente hasta el sitio donde el río Risaralda desemboca en el Cauca, muy cerca de La Virginia, y permitió que las recuas atravesaran su territorio sin dañar la propiedad. Enseguida abrió agencia de compra de café en seis municipios cercanos. Luego levantó una gran bodega en la orilla, junto a la unión de los dos ríos, con equipo de pesa y administrador propios; y finalmente empezó a exportar café desde este sitio, contratando el cupo completo de los tres barcos de la "Compañía de Navegación del río Cauca", que no daban abasto para la gran producción del Occidente caldense.

Cuando se demostró la incapacidad de transporte de la empresa fluvial, se asoció con su amigo Carlos Pinzón, el gran empresario cafetero rico, de Manizales, quien ya tenía experiencia con barcos, y juntos fundaron la "Compañía Antioqueña de Navegación", para llevar hasta Cali, y hasta el tren a Buenaventura, las inmensas cosechas del grano del occidente de Caldas y de la zona alta del Quindío.²⁶

Entonces navegaron por el Cauca los barcos caldenses "Santander", "Palmira", "Manizales", que tuvo fama de lujoso, "Mercedes", el mayor de todos, con 200 toneladas de capacidad, y "El Danubio" y "Ceilán", nombres puestos en honor a dos grandes haciendas que don Carlos Pinzón tenía en el mismo valle del Risaralda, actividad a la que se sumaron capitalistas de Pereira y Armenia.

²⁵ Jaramillo,(1963),p. 27. "

²⁶ Los investigadores vallecuacanos, que son quienes han estudiado la navegación por el Alto Cauca, no mencionan la empresa fluvial de Jaramillo Ochoa, aunque sí la de Pinzón, los dos manizaleños. El testimonio escrito de tres hijos de Don Pachó: Rafael, Luis y Gilberto aportaron los datos citados en la bibliografía de este capítulo.

Como se narró anteriormente, en 1929 llegó el tren hasta La Virginia, ofreciendo una ruta sin trasbordos entre dicho Puerto y Buenaventura, lo que dio origen a una lucha de tarifas por la carga cafetera. A tanto llegó aquel enfrentamiento comercial que el Ferrocarril del Pacífico llevaba la tonelada de café hasta Buenaventura por el mismo precio que la empresa naviera la llevaba sólo hasta Cali, en cuyo caso, allí debía pagar fletes muy altos por el transporte, por el mismo Ferrocarril del Pacífico, hasta el puerto sobre el océano.

Entonces fue el fin no sólo de las empresas caldenses de navegación, sino también de la misma navegación comercial en el río Cauca. Habían pasado cerca de cuarenta años entre el barco de Simmonds y el triunfo de los rieles. Cerca de veinte barcos habían señoreado las tranquilas aguas del Cauca en aquellos tres centenares de kilómetros fluviales y le dieron un soporte inmenso al desarrollo regional.

LA LUCHA DEL TRANSPORTE FLUVIAL

Antes de morir, el transporte fluvial dio una larga batalla de competencia ante el arrollador empuje de los rieles y el inminente de las carreteras.

Antonio García trae una estadística que lo demuestra al hacer un estudio porcentual del costo de las tarifas de carga fluvial a partir del momento en que el ferrocarril compite. Partiendo de las fletes del año 1922, como el 100%, éstas fueron las tarifas para la carga fluvial entre Cali y La Virginia:²⁷

1922	100,00%
1923	65,63
1924	46,88
1925	31,25
1926	37,50
1927	43,75
1928	39,38
1929	31,25
1930	25,00
1931	25,00
1932	10,00

Un transporte que por necesidad y sin que haya desarrollado nuevas modalidades tecnológicas, haya tenido que rebajar sus tarifas en un 90% en una década, debe desaparecer. Eso le sucedió a la navegación por el río Cauca.

Pero como colofón, Valencia Llano trae un dato que valora, él solo, qué representó la navegación por el Cauca para el Eje Cafetero: entre 1920 y 1926, se transportaron, por el río Cauca, 2.053.667 bultos de café caldense.

UNA TRAGEDIA EN EL CAUCA

²⁷ García, (1937) p. 234

Para celebrar sus siete años de matrimonio, don Celso Ocampo y su esposa decidieron viajar desde Pereira hasta Cali, en ese diciembre de 1924. Y a pesar de que ya había tren, la ocasión ameritaba hacerlo por barco de vapor, para lo cual escogieron el vapor “Cabal”, quizás el más lujoso de la época.²⁸

El “Cabal” pesaba casi 60 toneladas. Su estructura era de hierro colado y estaba complementada con madera y láminas de acero que revestían sus tres amplias cubiertas abrazadas por fina baranda metálica. Poseía alojamiento para pasajeros y depósitos para materiales y víveres. Al final de la popa estaban instaladas las paletas giratorias de la mariposa la cual producía el impulso de la lujosa y elegante embarcación. La caldera estaba empotrada en la parte delantera y descargaba por una sola chimenea. En el piso más alto, colgado, con fondo blanco, aparecía impreso en negro el nombre del barco. Los salvavidas estaban dispuestos en la baranda metálica que rodeaba la nave en la primera cubierta, donde se distinguía la insignia de la nave. Y para protegerse del frío y de los zancudos en la noche y del sol en el día, el buque poseía cortinas que la tripulación extendía a lo largo del perímetro de la cubierta principal.

La pareja viajó en tren desde Pereira hasta Puerto Caldas y allí abordó el lujoso barco para su romántico viaje. Pero dos días después, cerca de Guacarí, el barco “Cabal” se hundió en horas de la noche, y su casco quedó invertido a flor de agua. A buscar sobrevivientes se presentaron las tripulaciones de los barcos a vapor “Ceilán” y “Ricaurte”, quienes no tuvieron mayor éxito. Y hasta hubo un héroe, un mozalbeta, aprendiz de marino de agua dulce, de sólo 13 años de edad, quien salvó a varios de los naufragos, por lo cual Su Majestad Leticia I, reina social de Cali, le entregó, días después, un cheque por valor de cincuenta dólares americanos en presencia de distinguidas personalidades.

La pérdida de orden económico, como consecuencia de la catástrofe, ascendió a cincuenta mil pesos oro, pues la nave no estaba asegurada. Cargaba 746 bultos de café y uno de empaques. Su maciza caja de caudales protegía seiscientos pesos oro y la nómina quincenal de la tripulación.

Días después, dinamitaron el oxidado casco invertido que se había convertido en un peligro para la navegación por el río. Desde hace diez años existe en Cali un grupo de personas dedicado a encontrar el sitio del naufragio, en busca de fragmentos del gran barco, para darles su sitio en un museo naval.

El café caldense y una importante pareja de paisanos fueron partícipes de la mayor tragedia de la navegación por el Cauca.

UN FERROCARRIL PARA EL SALTO DE HONDA

Si la navegación fluvial por el río Cauca había perdido su batalla ante el ferrocarril, la del río Magdalena seguía en aumento, y hasta llegó a usar soluciones férreas para poder implementarse, como sucedió con el Ferrocarril de La Dorada.

²⁸Museo Nacional del Transporte, <http://www.museodetransporte.org/barcos.htm>

Durante cuatrocientos años Honda fue el principal puerto nacional, así estuviera en el centro del país, al borde de un raudal y sin muelles propios; pero era la puerta del interior, el término de la navegación fluvial, el centro de acopio y la estación de los viajeros que entraban a la Capital o salían de ella.

Al tiempo Honda, con su largo raudal mal llamado Salto, era la interrupción forzosa de la navegación por el río Magdalena, eje del transporte nacional, lo que creaba una discontinuidad de comunicaciones entre las partes alta y baja del gran río.

Por eso era una necesidad nacional la solución del asunto y de allí resultó el primer ferrocarril que recorrió el territorio del Eje Cafetero, el segundo del país, que se llamó Ferrocarril de La Dorada, porque el primero había sido el de Panamá.

Por eso en 1881 se inició un corto ferrocarril cuya misión era “saltarse” el “salto” de Honda, cuya dirección estuvo a cargo del gran ingeniero Cisneros. Iniciaba en el sitio de Caracolí, al norte de Honda, más arriba de los raudales y llegó hasta la quebrada de El Peñón, abajo de los mismos, un año después.

De esta forma, la carga del sur del país podía buscar el Atlántico haciendo primero el recorrido fluvial por el Alto Magdalena, luego el corto trasbordo férreo de 15 kilómetros y enseguida el resto del recorrido en los barcos del Magdalena Bajo hasta el Atlántico.

Al año siguiente se le añadieron ocho kilómetros para llevarlo a un puerto mejor, Yeguas y posteriormente una empresa inglesa *The Dorada Railway Company Limited* (de la que se dijo que era más largo su nombre que el recorrido de sus rieles) reanudó la obra, en 1893, hasta llevarla a La María, aquel sitio de leñateo que se había convertido en un puertecito que, con la llegada del tren, empezó a llamarse La Dorada.

Este suceso de la llegada del tren a La Dorada es importante para la historia del Eje Cafetero porque fue el origen del más importante puerto fluvial de la región. En efecto, La Dorada se convirtió en centro de acopio del café que llegaba en mulas del oriente caldense; del café de Manizales que llegaba en bueyes después de haber atravesado la cordillera; del tabaco que llegaba desde Ambalema, primero por barcos y luego en el corto tren; y en general, de todos los productos del centro y sur del país que buscaban su exportación.

Además, todos los productos de importación que llegaban al centro del país, lo hacían por La Dorada amén de todos los viajeros que hacían ruta de salida hacia el mar o llegaban desde afuera, porque en La Dorada debían trasbordar desde los grandes buques de la parte baja del río, hasta el tren, de menor capacidad, lo que exigía la instalación de bodegas y alojamientos.

Quien llevó la parte negativa del asunto fue la misma Honda, como lo confirma esta cita de Eliseo Reclús, viajero de la época:

“Poblada antes por 20.000 habitantes, Honda no cuenta hoy sino la cuarta parte de esta cifra, y no parece que el porvenir le prometa nuevamente esa grandeza, porque el ferrocarril llamado de La Dorada, que evita los raudales, originó como consecuencia natural mudasen de sitio las bodegas. Ese ferrocarril, de 20 kilómetros de longitud, recibe en Yeguas, incómodo puerto de abajo, las

mercancías que traen los vapores, y las llevan a su estación Terminal de arriba, Arrancaplumas, frente a Pescaderías”²⁹.

Sin embargo, el asunto no quedó allí porque bien pronto los ingleses notaron que por causa de las dificultades de navegación por el Alto Magdalena, el tabaco, producto que estaba en auge exportador, frecuentemente tenía problemas para llegar hasta Arrancaplumas y por consiguiente hasta la Costa. Entonces, con el patrocinio del gran motor de las comunicaciones colombianas, el presidente Rafael Reyes, resolvieron prolongar el corto ferrocarril de La Dorada hasta Ambalema, con lo que la línea, inaugurada en el año 1911, quedó de 111 kilómetros.

Ahora sí el ferrocarril tuvo soporte financiero más sólido, y La Dorada incrementó su importancia, la que mantendrá hasta la mitad del siglo XX.

CABLE AÉREO, FERROCARRIL Y BARCOS

Una famosa enfermedad dio al traste con la apreciada calidad del tabaco de Ambalema, la exportación disminuyó, y los financistas ingleses vieron disminuidas sus ganancias.

Entonces se les ocurrió la gran idea: si Manizales, para principios del siglo XX, era el primer centro exportador de café, del cual una buena parte viajaba en bueyes hasta Mariquita, para embarcarlo en el mismo ferrocarril de los ingleses, rumbo a La Dorada, entonces un vehículo de comunicación más rápido alimentaría mejor al sistema férreo. Y el vehículo seleccionado fue un cable aéreo desde Manizales, para llevar de manera segura y constante el café caldense hasta el tren y hasta los barcos.

La idea se vendió entre los inversionistas de Londres con buen éxito, hasta que se integró una sociedad entre el ferrocarril y el nuevo cable, la The Dorada Railway and Ropeway Company Limited, que ahora sí tenía nombre y extensión largos.

Había que correr con el proyecto porque se sabía que desde 1911 los caldenses habían decidido comunicar a Manizales con el río Cauca mediante un ferrocarril, para llevar el café hasta los barcos y luego por tren hasta el Pacífico, En otros capítulos de este libro se ha narrado la historia económica y política del tren y del cable aéreo; aquí interesa cómo se combinaron las soluciones para el fomento del transporte fluvial, dando beneficios a las regiones y además a los inversionistas en transportes férreos y fluviales.

El Cable se inició en 1914, previsto para cuatro años de construcción, pero la guerra mundial llevó su inauguración hasta 1922. Como solución para Manizales y para la parte central de Caldas fue inmensa ya que el Ferrocarril de Caldas, iniciado en 1915, llegó a Pereira en 1921 y sólo tocó Manizales en 1927, o sea que el comercio cafetero manizaleño pudo resistir la ventaja competitiva que le planteó Pereira al convertirse en centro exportador de café desde la llegada del tren. Después de 1927 Manizales tuvo una ventaja importante: ser la única

²⁹ Reclús, (1983),p.188

ciudad colombiana que tenía posibilidad de exportar su café a cualquiera de los dos océanos.

De todo lo anterior puede concluirse, una vez más en este capítulo, que la navegación fluvial fue decisiva como motor de impulso para el desarrollo económico y social del Eje Cafetero.

LA VIGENCIA DEL MAGDALENA Y DE LA DORADA

A lo largo del siglo XX el río Magdalena fue incrementando su importancia como vía de comercio interno y externo para todo el país, y por consiguiente para el Eje Cafetero, valía que se hizo mayor cuando empezó la producción de petróleo y de combustibles en Barrancabermeja, la que, a su vez, aumentó sensiblemente el tráfico por el Magdalena. De esta bonanza de transporte y combustible algo tocó al Eje Cafetero: la única refinería de petróleo de su historia, instalada en La Dorada, para procesar crudo que llegaba por el río, se transformaba en el puerto del Eje Cafetero y se despachaba en carrotaques y en cable aéreo hasta el interior de la región cafetera, vía Manizales.

Hasta los años setenta del siglo XX, el Magdalena siguió representando la columna vertebral de las comunicaciones nacionales y el Eje Cafetero y continuó enviando buena parte de su café, algo menos de la mitad, hacia el Atlántico.

Si bien en su flota fluvial tuvieron mínima participación los habitantes de la región, a diferencia de lo sucedido en el Cauca, la navegación siguió representando un soporte económico de importancia para el desarrollo del Eje Cafetero.

EL EJE CAFETERO Y LOS RÍOS

La intención de este capítulo era demostrar que la navegación fluvial no sólo había sido parte del imaginario de los habitantes de la región, sino también un importante soporte de su economía de exportación y de importación.

La cercana, aunque corta, época dorada del río Cauca para el Eje Cafetero y la más larga, aunque más lejana, del río Magdalena fueron la demostración del aserto.

Además, se pretendía en el capítulo, y debe haberse logrado, mostrar la íntima relación, positiva al principio y negativa al final, entre los diferentes tipos de vías con respecto de la navegación por los ríos que bañan al Eje Cafetero: el uno en su extremo oriental, y el otro por todo su centro. Se deja la advertencia, eso sí, que a todos terminará por derrotarlos la carretera, hasta el siglo XXI, cuando nuevas corrientes económicas tratarán de revivir ferrocarriles, navegación fluvial y aún cable aéreo.

BIBLIOGRAFÍA

CANÉ, Miguel, *Por el Magdalena, a bordo del vapor Antioquia*, en Las Maravillas de Colombia, Tomo III, Editorial Forja, Bogotá, 1979.

GARCÍA, Antonio, *Geografía económica de Colombia, Caldas*. Imprenta Nacional. Bogotá, 1937

GÓMEZ Valderrama, Pedro, *La otra raya del tigre*. Grupo editorial Norma, Bogotá. 1993.

HAMILTON, John P., *Viajeros extranjeros por Colombia, Siglo XIX*. Carvajal, Cali, 1970

JARAMILLO Montoya, Gilberto, *Memorias de Gil*, Fondo editorial del Risaralda, Pereira. 1997

JARAMILLO Montoya, Luis, *Reminiscencias y Apuntes*, Biblioteca de escritores caldenses, Imprenta departamental, Manizales, 1981.

JARAMILLO Montoya, Rafael, *Fragmentos de un Diario Íntimo*, Bogotá, offset. 1963.

MUSEO NACIONAL DEL TRANSPORTE, *Al rescate del Vapor Cabal.* , <http://www.museodetransporte.org/barcos.htm>

POVEDA Ramos, Gabriel, *Vapores Fluviales de Colombia*, Tercer Mundo-Colciencias, Bogotá, 1998.

-----, *Rafael Reyes, Gran Constructor de Colombia*, Universidad de Medellín, Medellín, 1993.

RECLUS, Eliseo, *Viajeros por Colombia*, Bogotá, 1992.

VALENCIA Llano, Alonso, *La Navegación a Vapor por el Río Cauca*, página Internet, Banco de la República, Cali, 2004.

CAPITULO XIV

LAS RUTAS ENTRE LAS NUBES

Alfredo Cardona Tobón

En menos de tres décadas, los habitantes del Viejo Caldas pasaron de la mula al avión. Inicialmente alzaron vuelo a Medellín, a Cali y a las ciudades costeñas, después extendieron el vuelo a los Estados Unidos y ahora viajan por miles a España, a Inglaterra y a los países lejanos en una diáspora que parece impulsada por genes atávicos.

Así como el pasado estuvo ligado a los caminos, a las recuas y a los tambos, el futuro aterriza en los aeropuertos y sigue su ruta entre las nubes. Es necesario volver hacia atrás para recordar a los pioneros que hicieron posible el desarrollo de la aviación y traer a la memoria as gestas ciudadanas que tuvieron la visión de ese futuro.

Desde tiempos inmemoriales las comunidades de esta región se desarrollaron en forma aislada en un territorio fragmentado por una topografía agreste y accidentada. Los indígenas no conocieron la rueda ni las bestias de carga y se movilizaban por trochas rectas y fragosas; cuando los europeos vinieron con las mulas y los bueyes las trochas se convirtieron en caminos que rodearon las montañas y buscaron los climas benignos de las serranías.

En la época colonial hubo coches de caballos en las mayores ciudades, pero ese tipo de transporte no comunicó entre sí las villas y caseríos. En la República los trenes rompieron el aislamiento de los valles y del altiplano central, y cuando Europa y los Estados Unidos llenaron sus vías de carros a motor, nuestros abuelos hicieron la hazaña de cortar las montañas y desafiar los abismos para abrir las carreteras.

Ni los trenes ni los carros fueron capaces de integrar a Colombia, fue el transporte aéreo el eslabón que unió sus regiones. Por el aire Colombia se sintió en Amazonas; mediante el avión Mitú o Vaupés se sintieron parte de la Patria. Colombia empezó a expandirse dentro de sí con los aviones, y con aviones defendió la soberanía amenazada en los confines del Putumayo.

EMPIEZA LA ERA DE LA AVIACIÓN

La historia de la aviación colombiana empieza en 1919 con un avión biplaza Curtiss Standard, que importaron de los Estados Unidos los empresarios Carlos Obregón y Ulpiano Valenzuela. Ese pequeño aeroplano bautizado "Bolívar" surcó por vez primera los cielos entre Barranquilla y Puerto Colombia en la mañana del 18 de julio de 1919 con William Knox, como piloto, Julio Mario Santodomingo, de pasajero, y un saco de correo como equipaje.

En 1919 cinco colombianos y tres alemanes fundan la empresa SCADTA cuyo primer avión, fabricado por la Junker de Alemania, llega a principios de 1920. En septiembre de ese año empieza la operación comercial de SCADTA con el vuelo

piloteado por Fritz Hammer, Guillermo Schnurbusch de mecánico y Stuart Hosie como primer pasajero, que sobrevoló el río Magdalena y cubrió la distancia entre Barranquilla y Puerto Berrío en cinco horas y media con acuatizajes técnicos en Zambrano y en El Banco.

Un mes después de ese vuelo, el presidente Marco Fidel Suárez viajó con sus ministros a Girardot a recibir un hidroavión piloteado por el capitán Hellmuth Von Krohn. Meses más tarde Hellmuth aterrizó en Bogotá con un Junker F13, al que le había cambiado los flotadores por las ruedas de un viejo automóvil Hudson.¹

Las noticias llegadas del exterior y el entusiasmo de los empresarios barranquilleros propagaron la fiebre de la aviación por el territorio nacional. Los bogotanos fundaron el Club Colombiano de Aviación y en Medellín, Guillermo Echavarría y otros paisas, no solamente botaron "caspas", o hablaron de aeroplanos, sino que formaron una compañía con cuatro aviones que llamaron "Goliath", "Cartagena", "Santa Marta" y "Antioquia"

El interés por los asuntos del aire también llegó a Manizales, una ciudad trepada en la montaña que por ese entonces tenía gran importancia económica en Colombia. En agosto de 1919 el Concejo municipal destinó mil pesos de premio al primer aviador que tomara tierra en Manizales, donde sus habitantes hacían planes para movilizarse en las nubes.

LA HAZAÑA DE RENÉ GUICHARD

El primer piloto que logró la hazaña de aterrizar en Manizales fue René Guichard, jefe de la misión francesa que dirigió la Escuela de Aviación promovida por el presidente Suárez.

El seis de mayo de 1920 Guichard despegó del campo de aviación de Flandes, en el Tolima, con el manizaleño Humberto Hoyos Robledo como copiloto. El avión era un "Caudron", fabricado en París en 1914, con alas forradas en género blanco, motor de 35 caballos de fuerza y velocidad máxima de 80 kilómetros por hora. Los osados aeronautas volaban a "ojímetro". Los instrumentos de vuelo eran una brújula y la pericia de Hoyos Robledo, que fijaba el rumbo de acuerdo con las quebradas, las cañadas, los peladeros y tambos que conocía por sus viajes en mula hasta la población de Honda, a orillas del Magdalena.

Volaron hasta Mariquita sin problemas, allí la gente se botó a la calle para contemplar su llegada, pero al sobrevolar la población el avión empezó a fallar y los aeronautas tuvieron que posarse en el primer potrero que encontraron.

Repuestos del susto y después de arreglar los daños en el aterrizaje forzado, los arrojados aguiluchos despegaron con destino a Manizales. Atrás quedaba el llano y poco a poco fueron ascendiendo para trasmontar la cordillera, pero al llegar a Herveo una gruesa capa de neblina les impidió la visibilidad y desorientados y con peligro de un accidente mortal, retornaron al potrero que los había despedido en Mariquita.

El once de mayo, un sol radiante les dio el visto bueno. Con un horizonte despejado, los vivos de los mariquiteños y un buen jugo de mango, Guichard y el joven Hoyos Robledo volvieron a enfilar motores hacia la mole montañosa.

¹ Farías M. Mendoza, p. 23

Siguiendo el cauce del río Guarinó y con las señas del Ñato Hoyos, que no sabía francés, el avión pasó por el páramo de Aguacatal, sobrevoló la población de Neira y desvirgó cielo manizaleño

Eran las diez y media de la mañana; Manizales estaba a la expectativa del grandioso suceso por las noticias llegadas de Mariquita que daban cuenta de las peripecias de los aviadores. El aeroplano de lona dio varias vueltas sobre la población en busca de un sitio donde aterrizar, hecho difícil en un pueblo aferrado a las lomas. Al fin, en un pequeño sitio plano, Guichard vio unas sábanas blancas en hilera y enfiló el avión hacia el aeropuerto improvisado en la finca el "Tesoro", de la vereda Gallinazo, propiedad del Doctor Julio Buitrago².

Las vacas y terneros corrieron despavoridos ante el trueno que se descolgaba de las alturas, la máquina brincó entre matorrales y boñigas hasta que una piedra encubierta en el rastrojo la frenó destrozando parte del tren de aterrizaje. Los aventureros con algunos rasguños y una sonrisa de triunfo bajaron del avión y saludaron a la multitud que los recibía como héroes.

En triunfal caravana los manizaleños acompañaron a Guichard y al "ñato" en su recorrido hacia la ciudad. En la quinta "La Alhambra", don Manuel Piedrahita sirvió una copa de champaña. Luego la comitiva continuó el recorrido, en tanto que decenas, centenas de caminantes y jinetes se unían a la caravana dando vivas a Francia y a la patria colombiana. Al llegar al "Alto del Perro", la Banda del "Regimiento Ayacucho" interpretó La Marsellesa y el Himno Nacional y al terminar el concierto acompañó la romería interpretando las mejores piezas de su repertorio. Fue un delirio, ¡fue un carnaval fuera de tiempo!

La gruesa multitud llenó la Avenida de Cervantes; en la quinta "La Merced", Guichard y Hoyos pasaron bajo arcos de triunfo adornados con hermosísimas flores, hubo otro brindis y dos bellas jovencitas los condecoraron con medallas de oro. El piloto francés y su ayudante, en agradecimiento, estamparon sonoros besos en las mejillas de las dos lindas muchachas.³

Manizales no había visto un entusiasmo tal. De los balcones de la calle "La Esponsión", cayeron sobre los intrépidos visitantes una lluvia de flores, de ramos y de coronas... El desfile continuó... en el parque del Libertador los saludaron con hermosas oraciones, algunas pronunciadas en francés... porque en ese entonces era francés el idioma que hablaban los ilustrados y Manizales, entonces, estaba lleno de ilustrados.

Los agasajos posteriores fueron innumerables. El domingo 15 de mayo el Concejo convocó una sesión solemne y después de nuevos brindis entregó a Guichard el premio de mil pesos que tenía prometido el primer aviador que aterrizara en suelo manizaleño.

EL PRIMER AVIÓN EN PEREIRA

El 21 de abril de 1921 el aviador Ferruccio Guicciardi aterrizó en Cali en un pequeño biplano llamado El "Telégrafo" y con la misma máquina llena de

² Londoño Luis, p. 181.

³ Ibidem , p-181

remiendos y parches aterrizó en una manga de Buga; después hizo lo mismo en la población de Tuluá.

Pereira no podía quedarse atrás del Valle y menos de Manizales, además, los vecinos querían ver de cerca un aeroplano y aplaudir al aguilucho que se atreviera a desafiar el poder de las alturas. Como las autoridades no se movían, surgió un ciudadano osado, Don Vicente Bernal Botero, alias "Tico", que viajó a Tuluá a conversar con Pacho González, propietario del avión "Antioquia" para invitarlo a viajar a Pereira.

Después de tres días de fatigante jornada a caballo, llegó Tico a Tuluá, donde estaba el "Antioquia" con las alas de lona llenas de esparadrapos y el tren de aterrizaje asegurado con alambre de púas. Arreglados precio y fecha, los interesados escogieron un campo de llegada aledaño al antiguo Club Campestre en Dosquebradas, donde se acondicionaría el provisional aeropuerto.

Se dieron las instrucciones por telégrafo y "Tico" quedó comprometido de avisar la hora y el día de llegada a Luis Lozano y a Lucas Ocampo, dos telegrafistas que en las próximas semanas estarían pendientes del acontecimiento.

Tico no pudo comunicarse con Pereira, pues un daño en la línea impidió avisar oportunamente, así que los ansiosos pereiranos tuvieron que estar atentos atisbando el cielo para conocer cuándo llegaba el avión y correr a recibirlo. A las diez y media de la mañana de un miércoles de mercado, se sintió el ruido del avión. Media población con la boca abierta y la otra mitad santiguándose vieron que el avión giraba como un gallinazo en el cielo y luego enfilaba hacia la finca "La Víbora" en la vereda de Dosquebradas.

El avión descendió lentamente y al fin se posó en un potrero, donde entre brincos y cimbronazos recorrió el pequeño potrero, se detuvo y silenció el motor ante el asombro de la multitud, el susto de los caballos y la cosecha de aplausos, que convertidos en abrazos, arrojaron a Tico y a Ferdinand Machaux, piloto del destartado aeroplano, veterano de la primera guerra mundial y as de combate en la guerra contra el Perú.

Al domingo siguiente, fresca la hazaña de Tico y de Machaux, dos bellas señoritas pertenecientes a la crema y nata de la sociedad pereirana subieron al pequeño monomotor para hacer un recorrido sobre la ciudad. Olga Mejía Botero y Rita Marulanda vestidas a la última moda y cuidadosamente abrigadas para evitar el catarro provocado por el viento, ocuparon la cabina y alzaron vuelo con Machaux, en un acto de coraje que sobrecogió a todos sus paisanos para convertirse en las primeras mujeres del Viejo Caldas que volaron en aeroplano.. Días más tarde Machaux y el "Antioquia", como las golondrinas del poema de Becker remontaron vuelo para jamás volver a suelo pereirano.

MACHAUX ATERRIZA EN MANIZALES.

El 12 de julio de 1921 los aviadores Francisco González y Ferdinand Machaux aterrizaron en una pista improvisada de Chinchiná, que por entonces se llamaba San Francisco. Allí preparan el vuelo a Manizales y dos días más tarde toman altura a más de 800 metros, dan algunas vueltas por la zona y regresan a San Francisco donde aterrizan con gran dificultad con una llanta casi desinflada.

González viaja a Cali a conseguir una llanta de repuesto y a contratar otro aviador, pues tiene serias desavenencias con Machaux. Entretanto el piloto arregla la llanta como puede y sin contar con González levanta vuelo, fija alerones y el 21 de julio de 1921 se posa en la capital caldense.

El periódico "La Patria" registró el importante suceso:

"Por segunda vez rasgó un aeroplano el azul de nuestro cielo. Fue una grata sorpresa. Cuando Manizales se divertía de lo lindo viendo saltar caballos regidos por cucos jinetes de pantalón blanco y cachucha de paño, el ruido potentísimo del motor y la figura del pájaro metálico se llevaron tras sí todos los ojos y los corazones, y el festival se deshizo como por encanto. Era Machaux, Machaux el atrevido, otro valiente hijo de Francia, que se aventuraba hacia una región desconocida, a posarse en un campo peligroso, y con fama de tal, donde no hace muchos días se estrelló el aparato de Guichard.

Pero había algo más, que daba atractivo a la maniobra, se trataba de un vuelo clandestino, de un vuelo hecho contra el querer del dueño del avión, contra el querer del jefe. González, por diferencias con Machaux, llamó al aviador italiano Guicciardi para que piloteara el "Antioquia" y el paisano de Don Luis Ronga se vino rápidamente para Cali. González fue a encontrarlo y cuando el italiano y el antioqueño llegaron a San Francisco, Chinchiná, el pájaro había volado. ¡ Vaya si había volado!

Machaux se dijo: Tengo una deuda con esos señores manizaleños, les he dejado esperando más de cuatro veces, eso no se compadece con mis ideas sobre exactitud. Soy francés, ahí viene un italiano a volar sobre Manizales, en ese "Antioquia" que me ha acompañado a tantas partes. Hoy es veinte de julio.

Y arregló las llantas del aeroplano con rellenos de paja, puso en movimiento el motor, se lanzó sobre el campo y fue elevándose. Y con las noticias que tenía del campo de aterrizaje de "La Enea", allá fue a dar, preciso y seguro media hora después, entre aplausos y flores, entraba a la ciudad."

Como lo hicieron con Guichard y el Ñato Hoyos, los manizaleños se volcaron a recibir a Machaux. A las cinco de la tarde el piloto francés encabezó un desfile de autos, coches y camiones que colmaron la Avenida Cervantes y levantaron tal polvareda que nada se distinguía a distancia.

Días después del aterrizaje llegó a Manizales Fernando González quien entre agasajos y fiestas se reconcilió con Machaux

LA AVIACIÓN EN MANIZALES

Después de los aterrizajes exitosos, Ferruccio Guicciardi y Pedro Emilio Toro iniciaron los trámites para fundar una compañía de aviación que prestara servicio entre el campo de "Capurro" en Cali y Manizales y se empezó a escoger el sitio para el campo de aterrizaje.

Las propuestas llovieron: se pensó en dos sitios de la Enea, en un punto cercano al Cementerio Viejo, otro por el lado del Carretero, también por la entrada de Minitas y uno cerca de la Estación del Cable Aéreo.

Se hablaba sin ton ni son. Todos se creían técnicos en aeronavegación y como buenos grecoquimbayas hasta literatura le mezclaban al proyecto, un periodista decía, por ejemplo, que el campo de aviación debía construirse en “La Cuchilla”, “donde si no bajan los aeroplanos, al menos se sentiría bajar la inspiración, la alegría, la higiene y el ensueño” y un deportista le apuntaba al Cementerio Viejo, arguyendo que si por desgracia no servía para aviones se podría destinar a un campo de tenis.

Guicciardi inició los vuelos comerciales de Manizales con el trajinado avión “Antioquia” y utilizó como aeropuerto la manga de “La Enea” donde habían aterrizado Guichard y Machaux. El fogueado italiano volaba los domingos y cobraba treinta pesos por persona en viajes de un cuarto de hora sobre la ciudad. En Manizales también hubo heroínas que arriesgaron su vida en el destartado avión de Guicciardi, se recuerda a la bella Sola Villegas, que vestida a la última moda desafió las alturas y voló impávida sobre Morrogacho y San Cancio. En la memoria ciudadana quedó impreso el nombre de Benjamín Velásquez, que al pasar muy cerca del Alto del Perro se llenó de pánico y se paró del asiento poniendo en grave riesgo al aeroplano, Guicciardi le gritó que se quedara quieto y dejara las payasadas; Velásquez, descompuesto y pálido, sin caer en cuenta que flotaba en los aires, le contestó: “Si me ha de seguir regañando, mejor pare que yo me bajo.”

LA CONQUISTA DE LOS CIELOS

Cuando el país aún se movía a lomo de mula y apenas nacían ferrocarriles y carreteras, la SCADTA extendió sus vuelos al extranjero. En 1925 el piloto alemán Von Buddenbrok acuatizó en la península de La Florida en el primer viaje efectuado entre Suramérica y Norteamérica. De regreso tuvo que desarmar el avión y traerlo en barco, pues el gobierno de los Estados Unidos no autorizó su despegue. En 1928 el piloto Herbert Boy en un vuelo de reconocimiento de la ruta al sur, cruzó por primera vez en la historia nuestra línea ecuatorial.

Los pilotos de la SCADTA fueron magos que se sobrepusieron a la limitada potencia de los motores, los rústicos campos de aterrizaje, a las comunicaciones primitivas y a ojo buscaban un “hueco” en las montañas para poder atravesarlas.⁴ Esos pilotos además de ser los pioneros de nuestra aviación comercial, fueron el embrión de la fuerza aérea colombiana y héroes cuyo esfuerzo permitió que nuestra Patria conservara parte de los territorios amazónicos.

En 1930 SCADTA cubre gran parte del territorio colombiano y vuela al Ecuador y a Centroamérica, es una empresa en expansión dirigida por alemanes a quienes los Estados Unidos mira con recelo, pues temen su intromisión en una zona cercana al canal de Panamá. Los norteamericanos compran las acciones alemanas de la SCADTA sin que el presidente Eduardo Santos lo sepa e integran los modernos DC- 3 a las operaciones de la flota. En esa forma salen los alemanes que tanto hicieron por Colombia y los remplazan pilotos y funcionarios

⁴ Farías M. Alberto, p. 20

de la PANAM, desaparece SCADTA y el 14 de julio de 1940 nace la compañía AVIANCA.⁵

NUESTRAS VÍAS VISTAS POR UN GRINGO

En enero de 1944 el ciudadano norteamericano Herachel Bickell visitó la región y en una crónica publicada en La Patria dejó la impresión sobre las vías caldenses y el futuro aeropuerto de Manizales:

"Tan difícil es el acceso a la capital del enérgico Caldas- escribe Mister Bickell- que antiguamente dependía para sus comunicaciones con las comarcas vecinas de los cables aéreos, y los pasajeros más valientes que pueda imaginarse montaban en carritos que colgaban como péndulos a través de los abismos sin fondo, yendo de torre en torre en su peligrosa jornada. Ya no existen esas góndolas de pasajeros y sólo una sobrevive en toda la república entre Gamarra y Ocaña. Pero la carga todavía se mueve a lo largo de 45 millas desde Mariquita hasta Manizales sobre un cable que cruza la cordillera central. Ahora es posible hacer todo ese recorrido desde Bogotá a Manizales por una carretera en una jornada de un día y desde Medellín a Manizales en el mismo tiempo. Pero la comunicación más segura y más fácil por tierra es el ferrocarril desde el Valle del Cauca.

El aeropuerto más próximo de Manizales está en Cartago, pero la ciudad se ocupa ahora en nivelar la tierra necesaria para que la Avianca pueda llevar sus aviones a sus alrededores. El chiste favorito en Manizales es que la región tiene una sola industria: hacer solares para la edificación. Y con esta práctica constante la construcción del aeropuerto es simplemente hacer un solar más grande.

Pero si el aeródromo se construye, como probablemente los será, siendo como son los caldenses, gente resuelta, los pilotos que cubran la ruta tendrán que ser excelentes para el tiro al blanco, porque en muchas millas a la redonda no habrá otro sitio para aterrizar."

La indecisión enfrió los ánimos de muchos manizaleños que aspiraban a tener un aeropuerto y una empresa aeronáutica. No obstante algunos persistieron: En 1923 Guillermo Gutiérrez V., Manuel Mejía, Justiniano Londoño, Eduardo Vallejo y otros socios constituyeron una empresa de aviación para enlazar a Manizales con el resto de Colombia y para sus operaciones compraron en Barranquilla el avión Goliath, un verdadero gigante en esos tiempos, con capacidad de dieciséis pasajeros..

Ferruccio Guicciardi y el mecánico Humberto Hoyos Robledo hicieron mantenimiento al "Goliath", salieron con el aparato hacia Medellín y en Montería aterrizaron de emergencia. Luego de algunas reparaciones el "Goliath" emprendió vuelo nuevamente y otro percance lo hizo tomar tierra en una hacienda del municipio de Cáceres perteneciente al general Pedro Nel Ospina, entonces presidente de la república.

Tras una larga parada la nave decoló y continuó el viaje a Medellín donde se le recibió con gran alborozo. Al salir hacia Cali falló de nuevo el avión y al aterrizar

⁵ ibidem, p. 34.

quedó inservible. Con el fracaso del “Goliath” se frustró la primera aerolínea manizaleña.

La ley 8 de 1929, sancionada por el presidente Abadía Méndez, permitió a los municipios la cesión de terrenos para construir aeropuertos. Tras idas y venidas, cabildeos y discusiones los manizaleños escogieron, por fin, el sitio de Santágueda en predios de Palestina, para construir allí un aeropuerto.

Los ciudadanos apoyaban la obra; pero ahora la oposición venía de Bogotá, que consideraba inapropiado el proyecto por la topografía, el clima y la cercanía del campo de aviación de Santa Ana en Cartago. El caramelo fue continuo; llegaron como treinta comisiones entre 1929 y 1945, con cada solicitud llegaba una comisión del Ministerio de Guerra que los manizaleños agasajaban con banquetes y copas de champaña... venía la comisión, miraba las lomas y en Bogotá daban su informe adverso.

El senador Alberto Arango Tavera insistió sin lograr aprobación del gobierno central. Cuando el presidente López Pumarejo lo llamó para ocupar el Ministerio de Guerra, Arango Tavera volvió a la carga, y con la sartén por el mango produjo el milagro.

El ministro comisionó al coronel Gustavo Rojas Pinilla, un destacado ingeniero del ejército, para que emitiera su concepto sobre el aeropuerto de Santágueda y el militar pasó el siguiente informe:

“Francamente considero los terrenos de Santágueda excelentes para la construcción del aeródromo. No encuentro inconvenientes técnicos y el terreno, se sujeta a las especificaciones exigidas... el campo prestará servicios para cualquier máquina.”⁶

A mediados de 1945 el ingeniero manizaleño Víctor M. Giraldo, con veinte peones, inició el movimiento de tierras. Como el sistema era lento, el Cabildo contrató a la compañía Panamericana de Construcciones, gerenciada por Alberto Jaramillo Sánchez, quien aceleró el trabajo con tractores y maquinaria pesada.

LOS AVIONES DOUGLAS EN NUESTROS CIELOS

Andrés Ramírez

En tierra el jeep Willis se convirtió en el símbolo de nuestras carreteras; fue el remplazo de la mula en las vías destapadas y el único vehículo capaz de rodar por las trochas escarpadas y estrechas de la región. El Willys fue el amo de las montañas y en el aire y nuestros limitados aeropuertos el amo fue el avión Douglas, en sus versiones DC-3 y DC-4. Hablemos un poco del Douglas. En julio de 1933 la compañía Douglas Aircraft Co. produjo un avión conocido como el "Douglas Commercial 1" o simplemente, DC-1. Era una máquina de dos motores, con diseño de ala baja y de construcción metálica (a excepción de algunas superficies de los planos de vuelo), con flaps, tren de aterrizaje retráctil y capacidad para 12 pasajeros.

En 1934 se alargó el avión en un metro y se aumentó la capacidad en dos pasajeros y el DC-1 original se convirtió en el DC-2, cuya acogida fue en aumento pues combinaba comodidad, confiabilidad, y rentabilidad, pese a su diseño poco aerodinámico.

⁶ La Patria Nov 27 de 1945

La compañía American Airlines encargó a la Douglas un avión parecido al DC-2, pero con la capacidad de los aviones Curtiss Condor que operaban en esos momentos y se creó el DST (Douglas Skysleeper Transport, "El Cohecama de los Cielos") para 21 pasajeros y 50% más de capacidad de carga útil.

Al DST se rebautizó como DC-3, nombre que se immortalizó en la Segunda Guerra mundial cuando su producción alcanzó niveles nunca vistos. Al acabar la guerra las fuerzas militares de los países en conflicto vendieron los DC-3 sobrantes a precios muy bajos. Ello ayudó a que pilotos desempleados pudieran adquirir esos aparatos y crear sus propias empresas. Así se incrementó el transporte aéreo en América Latina, en África y en Asia. Los DC-3 fueron unos "caballos de batalla, fuertes, con gran estabilidad de vuelo, que podían despegar y aterrizar en un campo corto y rústico".

En octubre de 1939 SCDATA incorporó los primeros DC-3 en sus vuelos nacionales Y posteriormente lo hizo SATENA. Los DC-3 atendieron el transporte aéreo en Matecaña, Santágueda, el Edén y la Nubia. Han pasado décadas y a pesar de los años de servicio y del trajín a que se los ha sometido esos aviones siguen volando en la Orinoquía, en la Amazonia y en los Llanos Orientales, en tal forma que Villavicencio se conoce como la capital mundial de operaciones de los DC-3.

Después del DC-3 apareció el DC-4 con cuatro motores y capacidad para cincuenta y cinco pasajeros. El DC-4 operó en Matecaña y en Santa Ana, y mientras los DC-3 continuaban volando dentro de las fronteras nacionales, los DC-4 de AVIANCA extendieron sus alas a Quito, Lima, Ciudad de Panamá, Miami, Nueva Cork y Europa

Con la modernización, otras naves de mayor potencia surcaron nuestro espacio aéreo y ocuparon nuestras pistas, pero en la mente de nuestros padres y abuelos permanece la imagen de esa aeronave, poco aerodinámica, con figura de "pájaro bobo", que remontó los Andes y le hizo el quite a los picachos y a las cimas nevadas de nuestras cordilleras.

EL AEROPUERTO MATECAÑA

En 1927 el Concejo de Pereira y la Sociedad de Mejoras de la ciudad liderada por Carlos de la Cuesta propusieron un aeródromo en terrenos del hipódromo de Matecaña. El proyecto encontró enconados adversarios ante lo cual se propuso la obra en Dosquebradas, proyecto que se descartó prontamente por la proximidad de los riscos de la cordillera.

En 1941 una comisión técnica volvió a considerar el sitio de Matecaña y Carlos de la Cuesta con José Carlos Ángel, Esteban Valencia, Camilo Mejía Duque y otros ciudadanos conformó una Junta Constructora. Para vincular a todos los habitantes de la "Capital Cívica de Colombia" el escritor Benjamín Ángel Maya organizó un convite para el 28 de junio de 1945, movilización popular que señaló el principio de tan magna y decisiva obra en la historia de Pereira

EL CONVITE DEL MATECAÑA

⁷ Farías M. Alerto, p. 48

“Un enorme desfile, en masa compacta, a lo largo de toda la ciudad, compuesto por gente de edad, sexo y condición diferentes, portando cada quien herramientas y utensilios de trabajo y luego en el sitio elegido, la dama encopetada compartía la lucha con la humilde sirvienta y el sacerdote virtuoso llenaba la carreta al escéptico señorón, y los niños le ayudaban al maestro y la policía en admirable fraternidad con los soldados, preparando refrescos y formando cadenas humanas para botar terrones, raíces o cepas de caña.

Veinte mil personas unidas con un solo título, con igual pensamiento, con idéntico deseo, con el mismo fin. Cada uno quería servir, vincularse, hacer suya esa obra redentora, regada con su propio sudor e impulsarla.

Cuatro mil almuerzos lujosos preparados por las señoras y cuidadosamente empacados en cajas de cartón, fueron repartidos a los hombres humildes y fuertes que llegaron de todos los contornos campesinos y las fábricas de gaseosas, de cervezas distribuyeron varios camionados de bebidas a lo cual se agregaron frutas de toda clases, cigarrillos de Cotabaco y cigarrillos de la Colombiana.”⁸

Por restricciones de la Segunda Guerra Mundial los trabajos en el aeropuerto de Matecaña se iniciaron con carros de tracción animal, posteriormente el Doctor Ángel Marulanda, Secretario de Obras Públicas de Caldas, prestó maquinaria del departamento para adelantar la obra con la protesta de Manizales, que reclamaba los equipos para su aeropuerto. Hubo grandes movimientos de tierra y un relleno en el sector central que se hizo bombeando agua de la acequia de Llanogrande utilizando un sistema empleado por los ingenieros caldenses

ODA A LA CARRETILLA DEL MATECAÑA

“Alzó un día una ciudad mediterráneo sus ojos al infinito y decidió construir un puerto de tierra y roca y cielo. Y para que en la obra hubiese más vínculos entre la vida y la sangre no escogió la máquina sino las manos de sus mujeres, de sus niños, de sus hombres, de sus ancianos.

Y cuando casi con las uñas se esculpía en la colina de Matecaña la cinta de visos lacustres, llegaste tú, carretero con tu carretilla y tu caballito criollo, para realizar una obra de titán o de monstruo mecánico.

Hombre, caballo y carreta que por entre el lodo, jadeante el pecho, sudoroso el ijar, rechinantes las viejas ruedas que ya no impulsa la rosa mecánica sino el pulpejo sensible, moviste de un lado a otro una montaña, con paciente ir y venir, cada vez más lejos, en la creciente llanura artificial, del volcadero de tierra arrancada de la tierra.

Cien mil veces fuiste de un extremo al otro del Matecaña... y cojeando sobre tus disparejos neumáticos del viejo camión corroído, tú, que tienes vida en tu hombre y en tu bestia, hiciste esta obra que es tu obra.

Carretilla pereirana: tú que viste tan grande la montaña cuando empezaste a transportar la cima al abismo, te ves ahora grande, muy grande, sobre el horizonte que transformó tu constancia.”⁹

El ocho de noviembre de 1946, con una pista afirmada de seiscientos metros, el capitán Luis Carlos Londoño Iragorri visitó a Matecaña en misión oficial. El Jefe de Aeródromos Nacionales miró el trabajo, observó el firmamento y antes de regresar en carro a Santa Ana en Cartago, le dijo al ingeniero de La Cuesta: si

⁸ Benjamín Ángel Maya. La Patria , agosto 7 de 1947

⁹ Ibidem

me quitan esa piedra grande que hay en el centro del campo, les aterrizo mañana en Pereira.

De la Cuesta hizo retirar la piedra y al otro día, nueve de noviembre de 1946, once meses antes de la inauguración oficial del Matecaña, el capitán Londoño Iragorri aterrizó en La Perla del Otún, piloteando el monomotor N. 740 de la FAC. Como el suceso estaba anunciado, la ciudad entera, con el Concejo en pleno, se volcó al campo aéreo; fue un día de fiesta para los pereiranos.

Los trabajos del Matecaña avanzaron a tropezones por problemas económicos; el municipio acudió a la empresa privada y AVIANCA y COLTABACO concedieron en préstamos importantes sumas que permitieron adelantar la obra. Por ese entonces había empezado la violencia política en el occidente del Viejo Caldas y a Pereira estaban llegando campesinos desplazados en busca de seguridad y de trabajo. La construcción del Matecaña fue una oportunidad para muchos desempleados y para importantes ingenieros que participaron en la obra, entre ellos Rafael de la Calle, Tiberio Ochoa, Carlos de la Cuesta, Alfonso Hurtado y Samuel Salazar que no encontraron acomodo en Santágueda, donde la Panamericana de Construcciones adelantó la obra con profesionales extranjeros.

LA INAUGURACIÓN DEL AEROPUERTO MATECAÑA

El 23 de junio de 1947 aterrizó un avión Douglas de AVIANCA en un viaje de prueba, y como ocurrió cuando aterrizó el capitán Londoño Iragorri, los pereiranos atestaron el campo de aviación, que además de la novedad era un símbolo del empuje y el civismo de la ciudad.

En las horas de la mañana del sábado 12 de julio de 1947, el director de la empresa SOCOMEX, Rafael Herrán, partió del campo de Farfán en Tuluá y aterrizó en Matecaña con el monomotor N. 20b, el ingeniero Carlos de la Cuesta subió al avión que levantó nuevamente el vuelo, dio algunas vueltas sobre Pereira, se aproximó al campo y se asentó en el Matecaña. A partir de entonces se intensificaron las pruebas, el 21 de julio toma pista en Matecaña el avión militar N. 21 piloteado por el capitán Londoño Iragorri, Jefe de Aeródromos Nacionales y el piloto que probó por vez primera el campo de Matecaña da el visto bueno para que empiece la operación comercial del aeropuerto.

El 22 de julio se inaugura el Matecaña, a la diez de la mañana aterriza el avión "Antonio Nariño", un Douglas de la empresa VIARCA, que había despegado de Cali. Con la expectativa general se abre la puerta y en medio de los aplausos aparece la azafata Alba Lucia López V; desciende Wyne Ingram, capitán de la nave y numerosos pasajeros. Tras una escala de diez minutos la nave vuela a Medellín despedido por un mar de pañuelos blancos. A las cuatro y veinte de la tarde, llega el DC-3 "Antonio Ricaurte" procedente de Bucaramanga, con el capitán Prescott de piloto, y la delegación de Santander que se dirigía a Manizales al Tercer Campeonato Nacional de Baloncesto.

La celebración continúa: el 23 de julio llega un DC-3 de LANSÁ proveniente de Barranquilla con el piloto pereirano capitán José J. Ramírez. Sus coterráneos lo recibieron con aplausos, en el centro de la ciudad le ofrecieron un cordial homenaje en tanto que el Concejo Municipal lo declaraba huésped de honor.

La inauguración oficial del Matecaña se realizó el siete de agosto de 1947. La ciudad se engalanó, se decretaron cuatro días de festejos cívicos y como invitados especiales llegaron el Ministro de Hacienda, Francisco de Paula Pérez; el Ministro de Economía, Moisés Prieto; el general Ocampo, gobernador de Caldas, los secretarios de despacho y periodistas de toda la nación.

En el acto oficial, aviones de AVIANCA, LANSA y VIARCO cruzaron los cielos pereiranos. Desde la base de Guavito, en Cali, voló una escuadrilla de la FAC y otra escuadra de SOCOMEX despegó de Tuluá con el alcalde de dicha ciudad y personalidades del Valle del Cauca.

Ha transcurrido más de medio siglo y el modesto Matecaña se convirtió en el aeropuerto que concentra el 75% de las operaciones aéreas en la región, atiende 400.000 pasajeros nacionales y 70.000 internacionales al año, lo que representa el 63% de las personas que se movilizan por aire. Cuenta con vuelos charter, helitaxi, escuela de aviación, servicios de inmigración y emigración, control fitosanitario, cambio de divisas, renta de autos, restaurantes, cafeterías y locales comerciales.

La pista central del Matecaña es de 2020 metros de longitud cuya resistencia permite el aterrizaje de aviones de gran tonelaje. Con tráfico diurno y nocturno el aeropuerto recibe aeronaves de Avianca, Aerorepública, Satena, Aires, Aeroexpreso del Pacífico y Aeromel, que cubren las rutas domésticas y tiene conexiones con España, los Estados Unidos y Centroamérica y vuelos domésticos a Bogotá, Medellín, Cali, Ibagué, San Andrés, Quibdó y Nuquí

El presente del Matecaña es venturoso pero varias incógnitas tejen un manto de incertidumbre sobre su futuro. La mayor de ellas es su ubicación dentro de una ciudad en expansión, estar rodeado de urbanizaciones y con una hondonada al lado que impide la ampliación de sus pistas

EL AEROPUERTO DE SANTÁGUEDA

Un año antes de la inauguración unos aviones peruanos inauguraron el campo de aviación de Santágueda. El 17 de julio de 1947 tres aviones del país hermano salieron de Panamá con escala en Cartago, cargaron combustible en Turbo y tres horas y media más tarde descendieron en Santágueda creyendo que estaban en el campo de aviación de Santa Ana.

Los empleados de la Compañía Panamericana de Construcciones atendieron a los pilotos, que al ver que no podían aprovisionarse de combustible continuaron vuelo a Cartago. El concepto que les mereció la resistencia y la longitud de la pista fue excelente. Aterrizaron sin ningún inconveniente y les sobró pista pues la nave militar No. 514 recorrió 800 metros de pista antes de detenerse y la No. L515 y la L516 recorrieron 400 metros antes de parar.

La terminación de las obras tuvo sus demoras por falta de recursos. Hubo necesidad de acudir a la empresa privada, la empresa AVIANCA concedió un préstamo y LANSA financió la torre de control.

El nueve de noviembre de 1947 el capitán Londoño Iragorri ensayó oficialmente la pista de Santágueda en un avión de la FAC. Fue el primer piloto colombiano que descendió en el aeropuerto donde lo esperaban el alcalde de Manizales y altos funcionarios de Caldas, que veían, por fin, la concreción de la obra tan anhelada por los manizaleños.

El 17 de enero de 1948 la Panamericana de Construcciones entregó las pistas de Santágueda, que aunque no estaban asfaltadas, estaban firmemente macadamizadas. El 29 de enero de ese año, aviadores de Manizales pertenecientes a la escuela de aviación Socomex, lanzaron volantes sobre la ciudad exigiendo la pronta terminación del aeropuerto, cuyas obras estaban muy atrás de las ejecutadas en Matecaña de Pereira y en el aeropuerto del Edén en Armenia.

Llegó la fecha de la operación comercial de Santágueda; con días de anticipación la ciudadanía comenzó a movilizarse hacia el campo de aviación, se levantaron carpas en las cercanías y centenares de vehículos colmaron los alrededores en la mañana del sábado 29 de julio de 1948.

A las ocho y cinco minutos de la mañana llegó la primera nave al aeropuerto, era un avión de LANSA comandado por el capitán José Olivares, que apenas se bajaron los pasajeros levantó vuelo hacia Medellín. En el despegue la gente se agolpó en la carretera de acceso y entre aplausos despidió al primer vuelo comercial que despegaba de Santágueda.

A las nueve y doce minutos de la mañana tomó pista el C118 de AVIANCA conducido por el capitán Enrique Fajardo y a las once y veinticuatro minutos llegaron el jefe de la oficina de AVIANCA de Pereira y el jefe del aeropuerto Matecaña. Luego aterrizó un aparato con el alcalde y miembros de la Sociedad de Mejoras Públicas de la ciudad vecina. A partir de esa hora, un flujo continuo de aeronaves llegó a Santágueda que contabilizó en ese día 22 aviones de LANSA y AVIANCA, tres avionetas particulares, cinco cazas de la FAC, el avión presidencial y un transporte Luckheed de la fuerza aérea.

A través de los micrófonos de Radio Manizales el padre Adolfo Hoyos bendijo las instalaciones; la delegación de Pereira presidida por Don Marcelino Ossa viajó en un bimotor de Avianca y gentilmente entregó al alcalde de Manizales una bandera de Pereira, un ramo de flores y una resolución de felicitación del Concejo de La Perla del Otún.

El sueño del Matecaña fue más allá de los horizontes locales. En 1959 el Concejo presidido por Don Gonzalo Vallejo, Don Alonso Valencia A y otros notables constituyó la Junta del Aeropuerto Internacional con la misión de estudiar y promover una pista que permitiera el aterrizaje de aviones a reacción. La Junta, en asocio con el ingeniero Alfonso Hurtado Sarria visitó los terrenos aledaños y convino la compra de terrenos contiguos al Matecaña. La pista se prolongó a 2400 metros, lo que implicó el traslado de la estación de ferrocarril de Nacederos y la ampliación de los terraplenes laterales.

COMPAÑÍAS AEREAS MANIZALEÑAS¹⁰

Ante el retiro de AVIANCA del campo de Santágueda por la poca rentabilidad del aeropuerto varios empresarios fundaron a “Aerotaxi” que operó en ese campo de aviación y en La Nubia. Otra compañía fue “Aerocaldas”, línea aérea que funcionó muy poco tiempo y fue patrocinada por los Gómez Arrubla, Carlos Escobar y Gustavo Larrea y otros prestantes ciudadanos.

En 1961 Gustavo Cuervo, propietario de “Empresa Arauca”, el mayor retirado Germán Peñaloza y el capitán Luis Pérez Castaño constituyeron una sociedad de taxis aéreos denominada “TARCA” que empezó a volar el 25 de noviembre de ese año con dos aviones Cessna y que prestó eficientes servicios durante diez años.

El 30 de agosto de 1971 se fundó la Sociedad “Aerolíneas Centrales de Colombia”, ACES Ltda., que inició operaciones en febrero de 1972, con capital mayormente manizaleño y cuyos aviones prestaron servicio entre Bogotá, Medellín y Manizales con cumplimiento, buen servicio y seguridad.

En 1976 ACES adquirió su tercer TWIN OTER; en 1981 iniciaron operaciones sus jet 727-100 y diez años más tarde contaba con una flotilla ATR-42 para 47 pasajeros, cuyos vuelos se suspendieron en La Nubia en 1994 por disposición de la AEROCIVIL, causando un enorme perjuicio a la empresa.

ACES quedó en manos de varias entidades de la Federación de Cafeteros. El 20 de mayo de 2002, AVIANCA, SAM Y ACES conformaron la ALIANZA SUMMA que se liquidó en noviembre del 2003. ACES desaparece y AVIANCA queda totalmente en manos extranjeras.

EL OCASO DE SANTÁGUEDA

El mal estado de la vía de acceso al aeropuerto y los continuos derrumbes señalaron el fin de Santágueda

Fue una lástima pues tenía tres pistas: una central de 1500 metros de longitud y dos laterales de 1200 metros, contaba con servicio de radioteléfono a Manizales, amplias instalaciones, oficinas y cafetería. Además del reclamo de los usuarios por la distancia y el continuo cierre de la vía de acceso, Santágueda no satisfizo jamás a la Aeronáutica Civil, que sistemáticamente se opuso a la operación de los aviones DC- 4 en sus pistas.

Pero en Santágueda sí podían aterrizar los DC-4 como lo probó el capitán Jaime Duque Grisales, un piloto natural de Villamaría, que sin autorización de la Aeronáutica aterrizó con uno de esos aparatos el lunes 17 de diciembre de 1951, con el capitán Jaime Duque Olarte como copiloto y como observadores oficiales los capitanes Guarín y Livingston.

El ingeniero Germán Hoyos describe la llegada del capitán duque con su DC-4 a Santágueda: ¹¹

“El aterrizaje se realizó en perfectas condiciones a eso de las doce del día.

¹⁰ Arboleda G. Carlos, Manizales 150 años.

¹¹ Conferencia en abril de 2005 en el Centro de Historia de Manizales.

El DC-4 aterrizó y recorrió la pista, para volver a levantar vuelo y aterrizar de nuevo, haciendo así un chequeo de la pista y de los defectos de la misma. Quienes venían en dicha nave se bajaron por espacio de varios minutos, estuvieron departiendo con los empleados de AVIANCA, entre los cuales estaba el gerente de Manizales y luego emprendieron su regreso por la vía de Pereira”

Los observadores rindieron un informe a la gerencia general de AVIANCA, para que la empresa decidiera sobre la conveniencia de operar con los DC-4 en Santágueda. Según expresó el capitán Jaime Duque Grisales los expertos no habían visto inconvenientes para aterrizar esas aeronaves en el aeropuerto manizaleño, pero la Aeronáutica no tuvo en cuenta sus observaciones y multó con \$ 300 al capitán Duque G. por haber aterrizado sin aprobación oficial el DC-4 en Santágueda. “Si en Manizales no pueden operar DC-4- dijo el capitán Jaime Duque a la Aeronáutica civil- entonces tendrán que cerrar muchos aeropuertos más”

UN PILOTO PIONERO

El capitán Jaime Duque Grisales nació en Villamaría con apellidos de rancia cepa colonizadora.

Empezó como piloto de la SCADTA y por cuenta de AVIANCA estudió en el año 1942 en la Universidad de Pardue. De regreso de los Estados Unidos Jaime Duque se vinculó a esa empresa aérea, donde en 1958 era Jefe de Pilotos, posición destacada que por primera vez ocupaba un colombiano.

El capitán Duque inauguró las rutas de Avianca a los Estados Unidos, a Ecuador, Panamá y Perú, Madrid y Lisboa. En 1949 piloteó el primer vuelo de su aerolínea a Roma. Un periodista le preguntó en el aeropuerto de Techo, en Bogotá, sobre la hora de llegada a la Ciudad Eterna y respondió:

“El viernes a las tres de la tarde estaré volando sobre el Vaticano”

Pero se dañó un motor del avión en Barranquilla y hubo un retraso de ocho horas en el puerto colombiano.

“La buena suerte me ayudó- dijo el aviador al regresar a su patria- llegué a la plaza de Ostia, diez minutos adelantado y faltando treinta segundos incliné mi avión sobre el Vaticano, en el primer viaje de un avión colombiano a Roma. No le falté al periodista en las estimaciones del vuelo”

El capitán Jaime Duque acumuló miles de horas de vuelo. Su labor nacionalista fue extraordinaria; cuando inició su labor como Jefe de Pilotos de Avianca, la empresa solamente empleaba dos pilotos nacionales; al retirarse Duque había en nómina 76 aviadores colombinos.

Además de sus méritos profesionales se le suma al capitán Duque su filantropía y generosidad y el amor por su tierra. En Villamaría fundó y sostuvo escuelas, dotó al municipio de edificios públicos y proyectó parques y avenidas que no pudo realizar por los celos políticos de algunos coterráneos.

CIERRAN A SANTAGUEDA Y CONTINÚA LA NUBIA

El pésimo estado de la carretera que llevaba a Santágueda suministró los argumentos a quienes desde décadas atrás consideraban el sitio de la Enea como el más apropiado para la construcción del aeropuerto. Descartado

Santagueda se dio vía libre al campo de aviación de La Nubia con solamente 1150 metros de pista y capacidad para avionetas y aviones DC-3.

En 1953 las autoridades aeronáuticas aprobaron el campo de La Nubia, se hicieron los movimientos de tierra y el 30 de mayo de 1956 estuvo listo para el aterrizaje de la avioneta Cessna HK 475, comandada por el capitán Luis Pérez Castillo. Después de pasar la prueba de pista, el capitán Pérez, empresario de los Llanos Orientales y propietario de la empresa LAP, hizo las gestiones para que el general Gustavo Sierra Ochoa inaugurara oficialmente el aeropuerto

El 15 de julio de 1956 se inaugura La Nubia con bombos y platillos. Infortunadamente una tragedia opacó el magno acontecimiento, pues una avioneta Piper Comanche, piloteada por el capitán Jaime Caicedo, al despegar atropelló a varios espectadores que se atravesaron imprudentemente en la pista, falleciendo en el acto Etelvina Arango y Julio Peralta.

Algunos dirigentes manizaleños se opusieron al desmantelamiento del aeropuerto de Santágueda y en forma enérgica protestaron por la mala voluntad de AVIANCA que ponía todas las trabas, las mismas que obviaba cuando se trataba de otros campos de aviación. El 29 de julio de 1965 el gerente de la Empresa Colombiana de Aeródromos solicitó el retiro de los equipos técnicos de Santágueda para trasladarlos a La Nubia. En un comunicado dirigido al alcalde de Manizales, el funcionario dio las siguientes razones para justificar la medida:

- El bajo promedio de vuelos que apenas llega a tres semanales.
- Las dificultades de transporte entre Santágueda y Manizales
- El abandono de las instalaciones del aeropuerto, hasta el extremo que las autoridades de higiene están a punto de solicitar su clausura.

En octubre de 1965 la Sociedad de Mejoras Públicas de Manizales da el puntillazo a Santágueda al apoyar la posición de la Empresa Colombiana de Aeródromos. No obstante el alcalde Fabio Trujillo Vélez vuelve a insistir en el aterrizaje de aviones DC-4 en Santágueda, en tanto que la Junta Pro- Hotel de la Rochela, pedía a las autoridades que impidieran el crecimiento de la zona de recreo en cercanías del campo de aviación, pues luego será imposible pensar en una ampliación del aeropuerto debido a las edificaciones y el alto costo de los terrenos adyacentes.

AEROPUERTO LA NUBIA

Es un campo de aviación para el servicio de Manizales y su zona de influencia, funciona en horas diurnas, cuando la neblina y el tiempo lo permiten. Su pista está limitada por las calles del barrio de La Enea y sus operaciones son riesgosas debido a las construcciones aledañas. En julio de 1996 la Aerocivil solicitó derruir las terrazas de las casas vecinas a La Nubia y posteriormente sugirió la demolición de 168 viviendas, la señalización con luz roja de la cruz del Cerro de Sancancio y la reubicación de las torres de alta tensión situadas en los cerros vecinos. Hubo resistencia de los vecinos y apenas pudieron tumbarse las terrazas y señalar el cerro.

LA AVENTURA DE VIAJAR POR LAS NUBES

Hace unas décadas el viaje por avión era una aventura y un tremendo riesgo. Pocos habitantes del interior del país se arriesgaban a movilizarse por aire a las costas caribeñas y para la gente del litoral era una hazaña llegar por aire a la sabana de Bogotá. En tiempos pasados esos viajes se hacían por etapas, para aclimatarse y acostumbrarse al nuevo ambiente. Había tiempo para asimilar costumbres, acento y comida desconocidos, o a los que no se estaba acostumbrado.

Eso sucedió en tiempos coloniales y en el siglo XIX, pero en el siglo XX con el avión todo cambió. No se realizaba escala en Guaduas para llegar a Bogotá o ir a tierra caliente, ni se contaba con la larga travesía por el río Magdalena para que el cachaco se fuera acostumbrando al trópico. Todos esos cambios se presentaron de sopetón y el colombiano tuvo que acostumbrarse de un día al otro al acento rolo y al ajiaco, al sancocho con ñame o a los frijoles con tocino en la tierra paisa.

El avión borró las fronteras culturales, no solamente las colombianas sino las del mundo entero. En los años treinta unos pocos privilegiados salían del país. Quienes tenían esa fortuna, venían con un sello especial: eran “viajados” y este solo hecho les confería una categoría diferente dentro de la sociedad. Se distinguían por sus modales, maneras desenvueltas e inclusive en su forma de vestir, de comer, de actuar en sociedad pues habían estado en Francia, conocían la Quinta Avenida de Nueva York o en el Soho de Londres. Como viajar estaba relacionado con la riqueza, el hombre “viajado” era, en alguna forma, una persona económicamente superior a sus vecinos y amigos.¹²

Con la popularización del transporte aéreo todo lo anterior ha cambiado. El desarrollo de la aviación nacional y la facilidad de movilizarse por aire han borrado muchas fronteras culturales. Nos hemos acostumbrado a los rolos y a los costeños; hemos descubierto a los llaneros, a los santandereanos. Y los paisas de la estirada Manizales, de la desabrochada Pereira o de la descomplicada Armenia, inundan las costas, San Andrés y se aventuran por Casanare o la jungla amazónica.

Los compatriotas que llegan del exterior ya no tienen pinta de “viajados” y se desenvuelven de manera distinta a como lo hacían los privilegiados de antaño. Al Aeropuerto Internacional Matecaña en Pereira llega nuestra gente, emigrada o de paseo, procedente de Europa, Asia y los Estados Unidos. Su llegada es todo un espectáculo: Con horas de anticipación los familiares, los amigos y antiguos vecinos esperan al viajero en las instalaciones del aeropuerto; la abuelita en silla de ruedas se deleita con un roscón mientras un grupo de chiquillos revolotean por todos lados chupando paletas y conos; la tía gorda carga un enorme ramo de flores y un muchacho largo e imberbe lleva a lo largo del salón, en idas y venidas, una pancarta de bienvenida. El avión toca pista y la abuelita, las tías, los vecinos y amigos, seguidos de la chiquillería, se agolpan en las vidrieras y saludan con pañuelos y besos.

Después de los trámites aduaneros el recién llegado aparece radiante por un pasillo. Viste una camisa de colores y un pantalón corto con la bandera de los

¹² Farías Alberto, p.15.

Estados Unidos o de Inglaterra. Trae morral y botas como para escalar el Everest y en una mano una bolsa con regalos inmediatos. La pancarta se agita, la abuelita llora de felicidad, el perro ladra excitado con el bullicio, los muchachitos saludan a gritos, las jovencitas con el ombligo al aire se comen a picos al feliz viajero, que medio atontado con semejante recepción, empieza a saludar con acento enredado.

EL AEROPUERTO EL EDÉN EN ARMENIA

Para no quedarse atrás de Pereira y Manizales los quindianos constituyeron una junta Pro- Campo de aterrizaje, compuesta por el Doctor Carlos Londoño Gutiérrez y los señores Alfonso Tobón y Julián Velásquez.

El alcalde Bernardo Ochoa consiguió un gran lote en la finca El Edén del Doctor José Jaramillo y a fines de 1946 empezó el movimiento de tierras. Se trabajó al ritmo de la “Ciudad Milagro” y el dos de agosto del año siguiente un avión de SOCOMEX, identificado con el Número 217 levantó vuelo en Cartago y con el capitán Rubén Fernández Villarreal al timón y Tomás Herrera Olózaga como pasajero, voló varios minutos sobre Armenia y se asentó finalmente en el Edén. Centenares de buses, automóviles y camiones de Armenia y municipios vecinos se dirigieron al campo de aviación, una multitud abigarrada copó la pista y ciudadanos entusiastas pasearon en hombros al piloto y al pasajero que por vez primera descendieron de las nubes a la tierra quindiana.

El 18 de diciembre se inauguró el aeropuerto El Edén. Desde las cinco de la mañana miles de curiosos esperaron la llegada del primer vuelo comercial; la Voz de Armenia y La Voz del Comercio con micrófonos instalados en el propio campo transmitieron en cadena todos los detalles del extraordinario suceso. A las ocho de la mañana aterrizó una avioneta con ejemplares del periódico La Patria de Manizales, que realizaba tan magno acontecimiento. Minutos después tocó tierra un avión de LANSA procedente de Cali con “cuyabros” que querían ser testigos de la inauguración.

La mañana transcurrió en son de fiesta, nadie quería perderse detalle, campesinos alelados miraban los aviones y la plana mayor de la ciudad apuraba los detalles para recibir al gobernador de Caldas, Carlos Arturo Jaramillo, que descendió de una avioneta como a las dos de la tarde, en compañía de varios diputados y de personalidades del departamento a quienes se ofreció una copa de champaña.

Después del terremoto del 25 de enero de 1999 hubo que reconstruir gran parte de la ciudad de Armenia y también el aeropuerto El Edén que se modernizó y se mejoró para atender el creciente turismo en la zona cafetera.

El Edén recibe vuelos domésticos de Aerolíneas de Antioquia, Aires, Avima y EasyFly y desde el 13 de noviembre la aerolínea Spirit Airlines empezó a ofrecer servicios entre Armenia y Fort Lauderdale en Estados Unidos.

La pista del Edén, situada en territorio del municipio de La Tebaida tiene una longitud de 2320 metros que lo capacita para recibir aviones Boeing 737 y 727, Airbus 319 y 320, Embraer 190, Fokker 100.. La Agencia de Seguridad de Transportes de los Estados Unidos, TSA, autorizó el vuelo de los aviones de ese país al aeropuerto del Edén, lo que permitirá en un futuro próximo extender las rutas a varias ciudades norteamericanas.

EL AEROPUERTO SANTA ANA DE CARTAGO

Cartago ha sido un punto clave en la región por la topografía y su ubicación como centro caminero, carretero, férreo y fluvial. Allí se construyó el primer aeropuerto de la zona y por varios años el campo de aviación Santa Ana de Cartago constituyó el centro aéreo adonde confluyeron los pasajeros del Viejo Caldas y norte del Valle.

Para los pasajeros de transporte aéreo Cartago fue la puerta de entrada a la zona cafetera. Allí venían de Cali, de Medellín y Bogotá los empresarios y funcionarios que se dirigían a Manizales, Pereira y Armenia. Uno de esos viajeros fue el presidente Olaya Herrera que el cuatro de julio de 1933 viajó en avión de Cali a Cartago y allí tomó un tren que lo condujo a Manizales

En enero de 1937 el presidente López Pumarejo viajó por tierra a Manizales. Fue un viaje difícil en medio de la lluvia. Una comisión pensó que era el momento oportuno para conseguir su apoyo para construir un aeródromo. Nada se logró en esa oportunidad pues el presidente les dijo que no lo creía conveniente por las condiciones orográficas y atmosféricas de Manizales y que tampoco era necesario pues tenían cerca el campo de aviación de Santa Ana.

Los manizaleños utilizaron muchísimo el aeropuerto de Santa Ana. En abril de 1947 Manizales aportaba el setenta por ciento del movimiento de carga y pasajeros y para atender a los clientes de esta ciudad la empresa AVIANCA contrataba una flotilla de automóviles y camiones que transportaba pasajeros, correspondencia y mercancías entre la capital caldense y Cartago.

El 10 de agosto de 1971, aterrizó en Cartago el primer avión de propulsión a chorro y poco tiempo después la empresa URRACA inauguró una línea diaria entre Bogotá y Cartago con el avión "Mariscal Robledo" cuya capacidad era de cuarenta y tres pasajeros. El Obispo Monseñor José Gabriel Calderón bendijo la nave y las instalaciones del moderno hotel "Mariscal Robledo", que se abrió al público en la misma fecha que empezó operaciones la empresa URRACA. Los vuelos de Santágueda y Matecaña marcaron el descenso paulatino de la actividad en el aeropuerto de Santa Ana que siguió funcionando con aviones cargueros y esporádicamente atendió pasajeros.

Con una pista de 2.200 metros de longitud el aeropuerto Santa Ana recibe aviones de carga Douglas DC-8 y Boeing 757 que requieren especificaciones de pista que no tienen los otros aeropuertos de la región.

La compañía EasyFly reanudó el servicio de pasajeros en enero de 2008, pero suspendió el servicio dos años después. En 2011 la administración municipal está empeñada en la construcción de una terminal de pasajeros para reanudar operaciones de ese tipo con horarios diurnos y nocturnos.

Santa Ana atiende vuelos charter y es el centro de escuelas de aviación de Antioquia y del Pacífico. Cuenta con luces de aproximación visual, iluminación del borde de la pista y radar de control aéreo.

El aeródromo puede operar de noche pero carece de un adecuado terminal de pasajeros y necesita extender la pista en otros ochocientos metros.

El 85,9 % de las acciones de Santa Ana pertenecen a Cartago; el Valle posee el 10 % y el municipio de Obando y “Emcartago” tienen el 1,1%.

OTROS CAMPOS DE AVIACIÓN

En agosto de 1945 los habitantes de Supía propusieron un pequeño aeródromo que sirviera a su pueblo y a los municipios vecinos. Con el visto bueno del gobierno central se iniciaron las obras en la llanura de Benítez, o plan de Supía; trece años después la pista estaba afirmada y una cómoda caseta con oficina y un bar esperaban a los viajeros.

El 28 de noviembre de 1958 el gobernador de Caldas, Gilberto Arango Londoño acompañado del Secretario de Gobierno, se desplazaron en un avión Helio Courier de Aerotaxi con algunas avionetas particulares y se inauguró oficialmente el aeropuerto “Las vegas del Río”, con asistencia de personalidades de todo el occidente caldense

En marzo de 1959 el Ministro de Obras Virgilio Barco y el gobernador de Caldas dieron al servicio una pista para aviones DC 3 y el 18 de mayo de ese año, AVIANCA incluyó a Supía en los itinerarios y conexiones con Medellín, Pereira y Manizales

Al igual que varios municipios de la región la población de Salamina quiso tener su aeropuerto. Una Junta Pro- Campo de Aviación consiguió el aval de la nación con el respaldo de la ley 192 del treinta de octubre de 1962 que daba carta blanca para construir el aeropuerto.

Salamina vivía su bonanza de la papa y a la orilla del Cauca y en la tierra fría los ganaderos extendían sus dehesas; todo hacía imaginar el éxito de la obra. El primero de septiembre de 1964 el gobernador encargado Oscar Vélez Marulanda viajó con el Doctor Aurelio Tobón, representante de la colonias, a iniciar oficialmente la construcción del aeropuerto ubicado en la Quebra, camino a San Félix, distante ocho kilómetros de la ciudad y con una pista programada de 900 metros de longitud.

Los proyectos de Salamina, de Pensilvania, Viterbo y La Celia se quedaron en el papel. El aeropuerto “Las Vegas del Río “de Supía fracasó al no contar con el respaldo ciudadano. Cuando la única avioneta que lo utilizaba quedó fuera de servicio la maleza invadió la pista y las instalaciones.

ALGUNAS TRAGEDIAS AÉREAS

Un domingo de marzo de 1936, el ruido de motores estremeció los cielos de la población de Quinchía. Los feligreses que asistían a la misa mayor abandonaron el templo como si se tratara de un terremoto y entre el asombro y el pánico observaron la caída de un avión mientras otro rugía a su lado.

Todo mundo corrió a la manga de Don Vicente Garcés, cerca del casco urbano, para ver la nave accidentada, la pequeña aeronave de alas de tela se había incrustado en el ramazón de un enorme aguacate y el piloto, con un brazo destrozado, pugnaba por salir de la cabina con un morral al hombro y un revólver en la mano sana.

Los espectadores conservaron distancia prudente y solamente al llegar la policía el piloto bajó el arma y entregó el morral con el correo a las autoridades. Luego se tendió en el pasto y diligentes campesinos llevaron en guanda al aporreado aeronauta a la mejor casa del pueblo para que le hicieran las curaciones del caso.

El accidente de Quinchía, parece que fue el primero en esta región. Luego empezó un rosario de caídas que han ido disminuyendo en la medida que la tecnología hace más seguros los aparatos. En marzo de 1939 una avioneta se estrelló en las montañas de Manizales y el 25 de octubre de 1941 un avión Boeing, de dos motores, que salió de Santa Ana con rumbo a Bogotá cayó cerca de los termales del Ruiz con saldo de cinco muertos oriundos de Manizales, Santa Rosa y Pereira.

A principios de 1944 un avión procedente de Panamá perdió el rumbo y se accidentó en el valle del río Risaralda, por fortuna el piloto se salvó al lanzarse en paracaídas. El 10 de marzo de ese año, un avión norteamericano se perdió entre las nubes, pasó rozando la catedral de Manizales, y ya sin combustible, planeó y aterrizó con daños menores en una manga de Pereira

El 19 de octubre de 1970 el luto envolvió al aeropuerto de La Nubia. A las nueve y media de la mañana un avión de la FAC se estrelló en una loma cercana, murieron cinco oficiales y dos quedaron gravemente heridos. Once meses más tarde un avión de Aerotaxi chocó contra el cerro "Los Ecos" en la región de Tesorito, en cercanías de La Nubia y murieron siete personas, se dice que le negaron el permiso de aterrizaje por la neblina y los vientos y haciendo caso omiso trató de tomar pista con resultados catastróficos.

El 16 de diciembre de 1971 le tocó el turno a la ciudad de Armenia. Otro avión de Aerotaxi cayó cerca del aeropuerto El Edén y fallecieron nueve pasajeros. El 21 de noviembre de 1978 el subteniente manizaleño Fernando Ortiz Londoño, voló imprudentemente sobre su casa en el barrio de La Rambla, no pudo controlar la maniobra y el avión cayó en picada sobre la cancha de la Escuela de Carabineros

El 23 de septiembre de 1982 un nuevo accidente enlutó a la Fuerza Aérea Colombiana. Ese día el avión FAC 123 volaba sobre la cordillera central y el mal tiempo hizo estrellar el aparato sobre los cerros de "Los Bálticos" en el límite entre Quindío y el Tolima, con el saldo trágico de cinco oficiales fallecidos. El rescate de los cadáveres fue una hazaña debido a lo quebrado del terreno y a las lluvias inclementes que azotaron la zona durante varios días.

HACIA EL FUTURO

La cercanía entre las principales ciudades del Eje Cafetero y su rápida comunicación mediante la doble calzada que une a Manizales con Pereira y Armenia y otra amplia vía que una a Pereira con Cartago apuntarían hacia un aeropuerto internacional que atendiera eficientemente sus intereses. Pero cada ciudad quiere tener su aeropuerto internacional: Los pereiranos proyectan

ampliar y modernizar el Matecaña; lo mismo están haciendo los quindianos con El Edén; Cartago intenta establecer una alianza entre los aeropuertos de Santa Ana y Matecaña, y Manizales empezó a construir otro campo de aviación en la serranía de Palestina.

Los aeropuertos actuales distan entre sí menos de cincuenta kilómetros lo que da como resultado la mayor densidad de campos de aviación de Colombia y una de las mayores de América.

El Eje Cafetero se convirtió en el segundo destino de los turistas colombianos y crece continuamente la demanda turística de extranjeros que vienen a ver sus bellezas naturales, a visitar los parques temáticos y a descansar en las fincas y en los termales. Todo esto ha aumentado la demanda del transporte aéreo. Por otro lado, la emigración de ciudadanos del Eje Cafetero a Europa y a los Estados Unidos es la que lleva más compatriotas al extranjero y el transporte es por vía aérea.

Lo anterior ha permitido la proliferación de aeropuertos en la zona, ¿pero en un futuro alguno de ellos podrá atender la demanda creciente, ofrecer los servicios y dar la imagen que corresponde a la tercera conurbanización colombiana?-

BIBLIOGRAFÍA

FARIAS M. Alberto, Historia de la Aviación en Colombia, Círculo de Lectores, Bogotá, 1986.

ARBOLEDA G. Carlos, Manizales 150 años, Instituto Caldense de Cultura, Manizales, 2006.

DIARIO DEL OTÚN, periódico de Pereira

LA TARDE, periódico de Pereira

LA PATRIA, periódico de Manizales.

LA VOZ DE CALDAS, periódico de Manizales

LONDOÑO Luis, Historia de Manizales, Imprenta Departamental, Manizales, 1936.

CONFERENCIA DEL INGENIERO GONZALO DUQUE, mayo 2006 en U. Nal Manizales

CONFERENCIA DEL INGENIERO GERMÁN HOYOS, abril 2005, Centro de Historia de Manizales.

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 aguandales 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 ondeando 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:

"Hay 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

.

CAPÍTULO XVI

EL JEEP, UN CARIÑO VERDADERO

Jaime Lopera

Fiel como un perro, duro como una mula y ágil como un gato.
-Dicho popular

El Jeep es uno de esos vehículos que más ha diferenciado el transporte público de pasajeros y de mercancías en el Eje Cafetero. Aunque existe muy poca bibliografía en torno a este tema, y aunque tal vez las anécdotas abundan, en este capítulo sólo haremos una breve reseña de su descubrimiento y su llegada a esta región, donde ha dominado por muchos años hasta convertirse en un símbolo del acarreo de campesinos, café y plátano por los difíciles terrenos de la abrupta geografía que caracteriza al Eje Cafetero.

Este capítulo revisa la llegada del Jeep a Colombia, y la clase de vehículos que se conocieron aquí. No descartamos que existan muchas anécdotas en torno a cada modelo, en especial a los más antiguos. Pero el norteamericano Payne, creador de este campero, nunca se imaginó la clase de usos que tendría en Colombia, incluso como una peculiar unidad de medida que aún subsiste en muchos rincones de la producción del grano. Como la historia de los caminos de esta región está pletórica de narraciones en torno al Jeep, por el transporte de jornaleros, cogedores y peones a las fincas cafeteras, y luego por la conducción de los bultos hasta los mercados municipales de cada zona, es apenas natural que aparezca en este libro. Las siguientes seis secciones del presente capítulo aspiran a procurar una breve mirada sobre un vehículo que aún vive en las tareas de los caficultores.

La importancia del Jeep no sólo radica en los elementos populares que contiene su uso, sino también, como veremos adelante, en los absurdos tratamientos de mecánica a que se ve sometido para cumplir sus funciones entre las veredas y los municipios donde suele llegar con las provisiones de los mayordomos y los peones. Contrariando las normas técnicas, existen muchos talleres de mecánica donde se hacen reparaciones insólitas con el ensamble de piezas modernas a los antiguos diseños para conservar la utilidad de este medio de transporte, y de contera mantener unas tarifas bajas que se encuentren al alcance de los campesinos.

El efecto cultural es de tal naturaleza que ya existen fiestas dedicadas al Jeep, y concursos donde el “Yipao” (en Armenia y Calarcá) es una muestra de la habilidad para estibar mercancías, “corotos” y personas en el reducido espacio de su carrocería. Miles de habitantes salen a las calles, durante las fiestas de la cosecha, con el objeto de admirar las proezas que sus conductores realizan para resaltar la importancia de este vehículo singular.

En las diferentes áreas rurales del Eje Cafetero suele ser frecuente encontrar todavía a los Jeeps, o vehículos Willys, con más de cincuenta años de antigüedad, (con razón se los llama también “cariño verdadero”, porque dicen que duran toda la vida), adornados con diversos elementos, cargados hasta con 1.200 kilos, y trepando elevados repechos por lo menos con 16 pasajeros agarrados a la carrocería, hablando entre sí y compartiendo las fortunas y desdichas entre un pueblo y otro.

DE CAPORALES A CHOFERES DE WILLYS

Alfredo Cardona Tobón

En la zona cafetera, las veredas y caseríos se conectaron con la cabecera municipal mediante carreteras que siguieron básicamente el trazado de los caminos de arriería. A medida que esas carreteras se fueron extendiendo las recuas cedieron el campo a los Willys y los arrieros se transformaron en choferes.

Parodiando la vieja organización de transporte, el ayudante o “pato” vino a ser el sangrero, el chofer asalariado, el arriero raso; y los propietarios o dueños de las “flotas” serían los antiguos caporales.

Pese a los drásticos cambios, la filosofía de los arrieros y los choferes no ha variado. Unos y otros han sido correos, portadores de buenas y malas noticias, encargados de los “mandaos” y las “vueltas”; y, al igual que los arrieros, los choferes siguen consolando viudas, enamorando cuanta vieja o quinceañera esté a la vera del camino, contando exageradamente cómo se salvaron de un alud, de los encuentros cercanos con el Enemigo Malo y con los pasajeros misteriosos —que quizás fueron famosos bandidos o sabios extraviados en el vericuetto de nuestras montañas

El arriero bañaba, cepillaba y mimaba a sus animales; el chofer hace lo mismo con su vehículo. Si lo dudan, observen a un yipero responsable, después de la jornada, y verán que después de echarle trapo y limpiar al jeep le da una palmadita en el bomper trasero para despedirse.

El chofer de jeep lo mismo carga café que aguacates, transporta el cerdo cebado al matadero y la marrana en celo para que la sirva el padrón. Es enfermero cuando toca, edecán de las reinas en las fiestas del pueblo, se entristece cuando conduce cadáveres y se ríe con los novios montañeros cuando los lleva a tierra caliente a la luna de miel.

CHARLES PAYNE, EL CREADOR

La historia del Jeep merece recordarse. Meses después de haber estallado la segunda guerra mundial, en julio de 1940, el Estado Mayor del Ejército de EE.UU. decidió convocar a un concurso para el diseño y construcción de un nuevo vehículo de combate. Fueron 135 fabricantes de automóviles los que recibieron las condiciones para la oferta para producir solamente setenta vehículos; la mayor parte de los industriales convocados se abstuvieron de participar porque el plazo de cincuenta días para presentar la oferta, era demasiado corto.

Pero la Bantam Motor Co., con Charles Payne a la cabeza de los diseñadores, aceptó el reto de iniciar la fabricación. Por algunas diferencias de criterio sobre el motor, se dio una asociación o fusión entre la Bantam y la Willys-Overland, firma que finalmente terminó por fabricar el primer modelo MA (1940) y luego el MB (1941), del cual se hicieron, hacia julio de ese año, en la fábrica de la Ford, miles de unidades del MB-GPW.

Al finalizar la guerra, la Willys-Overland se percató de la aceptación general de este vehículo y por ello decidió adaptarlo a la vida civil. Así fue como nació el primer 4x4 que, a principios de 1946, se presentó para el mercado civil (el CJ 2A, o sea, Civil Jeep 2A), al cual siguió el Station Wagon AS y enseguida el Jeepster creado en 1948.

Cuando, en 1953, la Kaiser absorbió a la empresa Willys, el primer resultado fue el modelo CJ-3B con cambios en la carrocería principalmente. Ya en 1954 aparecen los famosos CJ-5, más anchos, con mejores suspensiones, los cuales se mantuvieron en producción hasta 1980. Entretanto se hicieron modelos como el Wagoneer, de 1962, con cambios automáticos, dirección asistida y seis cilindros, o sea, el primer todo terreno de lujo.

Más adelante, y ya en propiedad de la *American Motor Co.*, AMC, hacia 1970 con la marca Willys producían 660 Jeeps al día, hasta la aparición de la Cherokee, uno de los mayores éxitos en el mercado mundial. De allí para adelante, todos han sido cambios de modelo y de prestaciones automáticas que le han dado al Jeep, de todos modos, una resonancia mundial en este tipo de vehículos. Una división de Daimler Chrysler tiene hoy registrada la marca.

Pero hay muchas versiones sobre el origen del nombre. La primera fue GP (General Purpose) que fonéticamente derivó en Jeep. Para otros autores, la G proviene de Gobierno y la P se refiere a las 80 pulgadas de su carrocería. Hay más: algunos encuentran el origen del nombre en la tira cómica Popeye donde un personaje, *Eugene the Jeep*, es un perro que puede caminar por las paredes y cielorrasos, subir a los árboles y volar. La versatilidad del vehículo le dio a los soldados de la Armada norteamericana la idea de nombrarlo de esa manera, aunque también ha tenido otros apelativos como Pee, Pygmy y Blitz Buggy.

LLEGADA A COLOMBIA

Los primeros Jeeps Willys entraron a Colombia en 1950, fueron cien unidades importadas dentro del plan "Alianza ara las Américas" y eran modelos militares fabricados entre 1944 y 1949 reconstruidos y vendidos a diferentes países.

En la segunda guerra mundial el jeep Willys por su agilidad, versatilidad, tracción en terreno embarrado, robustez y resistencia se utilizó en el combate, como ambulancia y como transporte. Era, por consiguiente, el mejor vehículo para la escarpada topografía y las pésimas carreteras que comunicaban las veredas de la zona cafetera.

Cuatro toneladas

***El ingenio popular ha sido muy creativo con respecto de los vehículos Jeep. En cierta ocasión, un pasajero curioso le preguntó al chofer por el significado de las palabras "4 Wheel Drive" que aparecen en la parte de atrás del Jeep. El conductor, sin inmutarse, le respondió:
--"Eso quiere decir que este carro puede cargar cuatro toneladas y media. Súbase".***

Gracias a la red de almacenes de Leonidas Lara e Hijos, hacia los años cincuenta, este vehículo particular se pudo agenciar, en muchos municipios del país, pero en especial en los del Eje Cafetero. Con el correr del tiempo, el Willys parece haberse ganado un lugar no sólo en la cultura de la zona cafetera, sino también en los coleccionistas de vehículos, los verdaderos cultores, que lo exhiben con su figura achatada y fea. Tal es el caso de José Guillermo Jaramillo en Calarcá, quien tiene más de 600 fotografías de todos los modelos que han circulado en esta zona y es el principal animador del llamado “festival del Yipao”-

Con todo, hoy son más de 30.000 los Willys que continúan moviendo la economía especialmente de la zona cafetera, cargados con bultos de grano, un racimo de plátano o transportando gente de un pueblo a otro. Otros están en poder de gomosos que “se dan pinta” en paseos de fin de semana. El Jeep Willys es pues un clásico vigente que continúa dando la pelea a sus primos más modernos en Colombia y en varios países del mundo.

LOS MODELOS EN COLOMBIA

Los primeros Jeeps llegaron, como dijimos, hacia 1946. La Caja de Crédito Agrario y la Federación de Cafeteros importaron los Willys 1959 con el fin de venderlos a campesinos y agricultores no sólo de la zona cafetera sino en general, en el campo de toda la geografía colombiana; popularmente los llamaron “Willys Caja Agraria”. El gobierno nacional, a través del entonces Ministerio de Guerra, adquirió cerca de 300 unidades de Jeep entre los años 50 y el 68, los cuales utilizaron r los diferentes batallones para el transporte de sus tropas, en logística y patrullaje así como para la Fuerza Aérea Colombiana.

En la actualidad existen en Colombia¹, hasta el modelo 1952, aproximadamente unas cuatro mil unidades. Del modelo 52 en adelante, hasta el modelo 1959, se promovió un *boom* de compradores que lo hicieron muy popular en esa época. En verdad, los modelos Willys han tenido su preponderancia en el Eje Cafetero; los modelos rusos (Gaz, Uaz y Aro Carpati)², con sus respectivos mecánicos y repuestos, son muy apreciados en Cajamarca, Anaime, El Líbano, Fresno y Chaparral y asimismo en los Llanos orientales.

En cambio, los posteriores modelos Toyota tienen más reconocimiento en Andes, Fredonia, Jericó y Bolívar. Al Toyota le hicieron compañía el Nissan Patrol (japonés) y el Land Rover Santana, producido en España. Aún existen talleres especializados de Willys en Caicedonia, Calarcá y en Dosquebradas, donde replican las carrocerías a la perfección.

A tal punto ha sido la fiebre por el Jeep que un empresario quindiano, que había conocido la fábrica de estos vehículos en Toledo, decidió registrar la marca Willys en Colombia y construyó una fábrica en las cercanías de La Tebaida para

¹ Del modelo CJ-2A, de 1946, existe todavía un ejemplar de colección perteneciente a José Guillermo Jaramillo, con placas HUUJ-210 de Armenia, llamado también El Dragón Rojo, el cual fue restaurado con todas sus partes originales que incluyen el doble winche (Winch=malacate delantero) de los primeros modelos. Agradecemos a este coleccionista quindiano su aporte notable a esta investigación.

² Este tipo de Jeeps, los rusos, por su origen fueron todavía más aceptados que otros en regiones predominantemente rojas como el Sumapaz y Viotá.

producirlos (a imagen y semejanza de los auténticos) con motores y repuestos importados directamente de los Estados Unidos.

Lorenzo Jaramillo, ese sagaz empresario, se vio obligado a cerrarla cuando tenía varios pedidos para la India y otros países: acosado por las deudas y por las autoridades fiscales, se frustraron así las esperanzas de abrir una nueva línea de exportaciones colombianas. Hace muy poco, se fundió como chatarra, una máquina original dobladora de carrocería, propiedad de esta fábrica, importada de la primera fábrica norteamericana, que nadie quiso siquiera apreciar para un museo de antigüedades.

RAZONES TÉCNICAS

Algunas razones técnicas que han dado lugar a la leyenda inmortal del Jeep - nombre que por extensión cobijó con tal denominación a todos los camperos de otras marcas-, no sólo se debe a la calidad de sus materiales, sino que también se exigió a los primeros fabricantes que el vehículo tuviera piezas intercambiables con otros vehículos militares: el regulador, el filtro de aire, el de aceite y el dinamo, por ejemplo, eran intercambiables con las de un camión, con lo cual se rebajaban los costos del mantenimiento.

Cuando se pensó que el vehículo podía ser de recibo para los civiles, los fabricantes se limitaron a mantener las características del modelo militar pero se incluyeron algunas modificaciones: por ejemplo, el piso de atrás se aplanó para carga y se reforzó el chasis en la parte trasera, de tal modo que se pudiera transportar hasta 250 kg.; se cambiaron los amortiguadores, la palanca de cambios se ubicó en el piso y se instalaron farolas más grandes ³.

Posteriormente, se añadieron: la polea trasera para mover plantas eléctricas, trapiches, bombas de agua, peladoras de café etc., y algunos aditamentos para los arados y rastrillos a fin de remplazar los bueyes utilizados para estas últimas prácticas en las zonas agrícolas.

El Jeep tiene 4 WD (doble tracción) y caja auxiliar o “bajo”, lo que le da menores revoluciones y más potencia: esto le permite aumentar su fuerza (efecto tractor), que corta la distancia entre ejes y el sistema de resortes y muelles traseros, le permite hacer el “pique” y rodar una buena distancia en sus ruedas traseras sin voltearse. Los modelos iniciales tenían batería de 6 a 8 voltios y un dinamo para la producción de la energía. Este sistema se cambió por batería de 12 a 16 voltios y alternador para su carga. El sistema de frenos era muy deficiente, en su mayoría le han instalado frenos de doble bomba originales de los CJ6.

Por su parte, los colores rojo y azul tuvieron su predilección entre los miembros de los partidos tradicionales en la época de la violencia política de los años 50; los más neutrales los preferían verdes para no identificarse con un partido

³ Los modelos MA y MB, del 41 al 53, conocidos como los de “capó bajito”, tenían un motor 2.200 c.c., cuatro cilindros, culata plana, válvulas en el bloque, una potencia de 60 caballos a 4.000 revoluciones y contrapesas en el cigüeñal con el objeto de aumentar el torque.. La instalación eléctrica era convencional de 6 voltios.

político. En el departamento del Quindío, por ser más liberal, se ven muchos Jeep rojos.

En Risaralda y Caldas muchos han sido “troqueados”, es decir, se les ha cambiado el motor, la caja y la transmisión por elementos de mayor potencia. Cierta cantidad de ellos utilizan transmisión de Ford-250 y algunos tienen transmisión de Ford-350 que es de doble llanta. En el caso de algunos CJ6 o “Extralargos”, por ser muy “tragones” de gasolina, los han convertido a Gas Natural Vehicular y ya se ven otros con motor Diesel de A.C.P.M.

EL “YIPAO” COMO UNIDAD DE MEDIDA

El “Yipao” se ha convertido, en muchas partes del Eje Cafetero, en una peculiar unidad de medida. Por ejemplo:

--En época de cosecha, el mayordomo de una finca puede pedirle a su patrón que le traiga del pueblo, para esa semana, dos “Yipaos” de cosecheros (equivalente a quince jornaleros en cada viaje):

--Un “yipao” de plátano	40 – 45 racimos;
--Un “yipao” de banano	35 – 40 racimos;
--Un “yipao” de naranja, mandarina	20 – 25 bultos
--Un “yipao” de yuca	10 – 12 bultos
--Un “yipao” de carbón	25 – 30 bultos

Así mismo puede transportarse un trasteo completo de una casa campesina en un solo viaje (armario, radiola, cama, máquina de coser, cuadros, juego de sala y comedor, animales domésticos, etc.).

Los vehículos Willys en esta zona en general, tienen una capacidad de pasajeros sin igual en su género pues pueden transportar sin problema alguno hasta 16 pasajeros, tres en sus sillas delanteras, cuatro en su cajón y de ocho a diez de pie. O mejor, como dice el habla popular, “a un Jeep le cabe todo aquel que pueda apoyar el dedo gordo del pie y agarrarse de algún lado”.

Una de las mejores pruebas de su versatilidad se conoce durante el famoso *concurso del pique*, que consiste en adelantar la mayor distancia sólo en las llantas traseras, para lo cual se requiere gran destreza en la conducción, habilidad en la manera de cargar su vehículo, pero sobre todo, en el poderío de un gran Jeep Willys del cual no es raro decir que es casi indestructible.

David Sánchez Juliao

"Yo empecé. Y le conté, no sin ironía, que cuando en el año 50 llegaron los primeros Jeeps al Sinú, había que atravesar no menos de veinte potreros para ir de una población a otra. Entre Montería y Lorica, por ejemplo, los ocupantes de un Jeep tenían que bajarse veinte veces de vehículo para abrir las llamadas ¡puerta de golpe! que separaban los potreros. Flojos como eran, los Cabrales entonces, para evitarse el tener que saltar a tierra tantas veces a abrir puertas, optaron por escoger para los viajes en Jeep, el puesto de la mitad, entre el conductor y el ocupante de la silla delantera derecha. Hay que anotar que ese, el del centro, es el puesto más incómodo en un Willys, pues queda uno con la barra de cambio entre las piernas y las patas de gallina de la doble transmisión a la altura de la espinilla. Pero a los Cabrales poco les importaba aquello, con tal de evitarse la jabrida de las puertas!, como dicen allá. Esa es la razón por la cual, aunque se tenga en el Sinú un Toyota, un Mitsubishi, un Nissan o un Lada, el puesto de la mitad, entre el chofer y la silla derecha, se sigue llamando... ¡El puesto de los Cabrales!"

Son muchas las narraciones que aún pueden contarse sobre el papel de este vehículo particular en la historia del transporte de personas y bienes en el eje cafetero, y en otros sitios del país. (Aún en las épocas lamentables de la violencia, en el Jeep se llevaban los cadáveres para la morgue, y tal vez se salvaban los heridos en el hospital cuando sus conductores alcanzaban a llevarlos hasta las escarpadas cumbres de aquella vereda donde se había sucedido la tragedia).

En verdad, la versatilidad ha sido una de las principales características del Jeep: pasajeros solitarios, niños en plan de primera comunión y matrimonios campesinos que van a la iglesia del pueblo; cargas de café, corotos, terneros, cerdos y perros, plátanos y yucas, y otros objetos rurales. Pero además aquellos accesos a las travesías alejadas de las ciudades y los pueblos, lo convirtieron en un medio de transporte inmensamente popular.

Junto con las candidatas al reinado del Café en Calarcá, el jeep Willys es la estrella de las festividades. En el desfile principal los Willys son la atracción de la fiesta, Además de acomodarles la mayor carga posible, como caballos finos levantan las ruedas delanteras, hacen piques y cabriolas ante el asombro de los visitantes que jamás han visto semejante espectáculo. Los calarqueños son enamorados fervientes de sus jeeps Willys y arman todo tipo de concursos con los vehículos, en febrero de 2006 se batió el Guinness Record en esa ciudad quindiana con la "Caravana más larga de jeeps" con un total de 370 vehículos Willys de modelos hasta el año de 1979.

LOS WILLYS Y LOS BUSES ESCALERA

Alfredo Cardona Tobón

El mundo de los Willys está en las trochas destapadas, los caminos empinados, los lodazales en invierno y las nubes de polvo en tiempo seco. Cuando las carreteras se amplían, el piso se endurece y la topografía se asienta, entonces, los willys ceden el paso a las escaleras o buses con carrocerías de madera.

Los ‘chasis’ para buses-escalera de marcas famosas como Ford y Dodge importados por empresas reconocidas como Caldas Motor, llegaron a Colombia un poco antes que los Willys. Aquellos vehículos llevaban pasajeros, y si se quitaran las bancas de asiento pueden llevar cargas de todo tipo. En la parte trasera hay una escalera, de allí el nombre que las distingue, por donde se sube al capacete, que bien transporta carga o acomoda pasajeros.

A los “chasis” de los buses escalera se les acoplaba una carrocería de madera que artesanos especializados pintaban con variados colores; en la parte frontal superior, un aviso señalaba la ruta. Al igual que en los jeeps, los propietarios de las escaleras las “engayan”⁴ con todo tipo de accesorios: sirenas o caballos en el capó, celajes en le vidrio delantero, acrílicos con cucarrones en el timón y pinturas en la parte posterior que no sólo identifican al vehículo sino también al chofer. Se ven cuadros del Corazón de Jesús o de la Santísima Trinidad con letreros como “Dios guía mi camino”; el campanario de un pueblo con leyendas de: Ciudad de Mistrató o Ciudad de La Merced; paisajes con frases tales como: “Pa’ que sufran”, “El Emperador de Occidente”, “El putas de Aguadas” o “El llanero Solitario”

Los jeeps, o yipes, y las escaleras, son símbolos culturales del centro-occidente colombiano. Mientras el jeep conservó un sabor local, la escalera saltó las vallas parroquiales y ahora vemos escaleras en Bogotá y en Nueva York como medios para giras turísticas de colombianos y latinos. Hay un bus-escalera en el Área Cultural del Banco de la República en Pereira, y tanto las escaleras como los jeeps son surtido infaltable en las tiendas de artesanías de ciudades y aeropuertos.

En conclusión, este breve capítulo es un homenaje al Jeep como una muestra de la importancia que el vehículo ha tenido en la construcción de la economía y la sociedad de la región que reseñamos. Todavía pueden pasar muchos años para que los Jeeps se conviertan en piezas únicas de museo, pues su uso es frecuente, sus dueños los conservan como patrimonio familiar y porque los campesinos tienen fuertes sentimientos de afiliación por ellos.

BIBLIOGRAFIA

ALLEN, JIM. *Jeep*. MBI Publishing Company, 2001.

FOSTER, PATRICK. *Standard catalog of JEEP*. Krause Publications, 2003. Traducido de Wikipedia, 2006.

Revista PODER & DINERO, julio 1997.

Testimonios de José Guillermo JARAMILLO, Tomás BERNAL LONDOÑO y Fernando JARAMILLO BOTERO (2006).

⁴ Diccionario de la Lengua Española.(2001), p.1127 col.1- Ver glosario.

CAPITULO XVII

NACE EL EJE CAFETERO

Jaime Lopera

Un capítulo obligado en este panorama en torno al eje cafetero y su desarrollo a través de los años, debe ser el que se ocupe de las diversas formas de fraccionamiento territorial que se sucedieron desde el siglo XIX hasta llegar a la situación actual de tres departamentos que conforman una unidad innegable por unas razones, pero aparente por otras. Lo primero, porque la percepción nacional es la de un conjunto homogéneo de regiones; la segunda, porque las diferencias de matiz tienen circunstancias de tradición histórica, aunque también poseen elementos económicos y sociales que las desigualan, como lo veremos en las secciones siguientes.

Alcanzada la autonomía, cada departamento trata ahora de diseñar su propio rostro para que la igualdad no les arrebatase un sentimiento de unidad, al cual aspiran las personas para diferenciarse de la masa anónima que las contiene. Para llegar allí, estas regiones han atravesado etapas de complacencia e insubordinación, como el niño que pasa hacia la adolescencia tras diversas transiciones que lo ubiquen en el borde de su edad adulta. En este capítulo vamos a describir esas sucesivas etapas, haciendo énfasis en los sucesos de los años sesenta cuando Risaralda y Quindío se arrancaron del tronco común y conformaron su propio territorio de esperanzas.

DE LA COLONIZACIÓN A LA INTEGRACIÓN

Con la guerra de la independencia y con la abolición de la esclavitud, la minería caucana de Antioquia ocupó el primer puesto en producción aurífera cuya obtención se basaba en mineros libres e independientes y en locaciones de mediana y gran magnitud¹. En la Colonia, la agricultura fue en realidad una actividad subsidiaria de la minería, la cual propició un cambio sustancial hacia un mercado más permanente y amplio, no solamente con productos agrícolas sino ganaderos. Después llegó la gran expansión cafetera en el occidente, a finales del siglo XIX, cuando la producción de Antioquia se multiplicó por 19,5 y la de Caldas por 73,4 veces entre 1892-1913². Asimismo, la ganadería substituiría muchas escaseces en los bienes de consumo.

La visión de que la colonización integró con el café una sociedad de propietarios medios, es parcialmente correcta. La colonización no democratizó del todo la propiedad de la tierra en Antioquia y Caldas: los concesionarios y terratenientes se las agenciaron para conseguir que el gobierno central les adjudicara tierras baldías donde los colonos permanecían mucho tiempo como ocupantes de hecho, más protegidos por el aislamiento geográfico en tierras lejanas que por

¹ Tirado Mejía, Álvaro, (1961), p.167 y ss.

² Arango, Mariano. (1977). p.. 73

un título de propiedad que el pequeño cultivador no podía conseguir fácilmente dada su precaria situación jurídica. Con el tiempo, los grandes usurpadores venden sus lotes, o despojan a los pequeños invasores, y titulan esas tierras.

La mano de obra de asalariados que fue nutriendo las sucesivas etapas de la colonización, apareció ligada a ese proceso por distintas razones: muchos minifundistas del oriente antioqueño ya sentían agotadas sus tierras; otros emigrantes huían del reclutamiento militar para esconderse en la selva; unos más persiguiendo guacas y oro; y un grupo especial de mano de obra que salía de las pequeñas ciudades y aldeas para escapar de las leyes contra la haraganería y sus estrictos reglamentos.

LEYES CONTRA LA VAGANCIA

Un hecho de curiosa relevancia social tuvo ocurrencia precisamente por aquella época. La colonización de la cuarta década del siglo XIX, recibió un impulso del gobierno por medio de las leyes contra la vagancia y las condiciones que se ponían para el estricto cumplimiento de tales normas. Estas leyes duras contra la vagancia (lo que hoy se denominaría desempleo) obligaron a mucha gente a emigrar casi en masa hacia la frontera sur del estado de Antioquia. Mariano Ospina Rodríguez formuló la norma y decía: *“el medio más seguro de destruir la vagancia con provecho del Estado y de los vagos es, en nuestro concepto, fomentar nuevas poblaciones en los terrenos baldíos que existen en la República, destinar a ellos a los vagos, señalándoles tierras y obligar a cultivarlas bajo la inspección de las autoridades”*.

Anota Tirado Mejía que dichas leyes antivagancia alentaron a los nuevos conquistadores agrícolas. Y remata, citando a Álvaro Restrepo Eusse: *“con esta especie de colonos gratuitos que semejaban esclavos blancos, fueron descuajadas las selvas del río Cauca, y millares de cadáveres fertilizaron este suelo que forma hoy la mejor riqueza de Antioquia; esta especie de conquista se verificó principalmente por los grandes propietarios de las ciudades de Medellín y Antioquia”*³. Muchos años después, una ley parecida, la número 105 de 1922, seguía proveyendo de mano de obra forzada hacia los territorios de colonización.

Los propietarios de las concesiones tenían mucho poder político y al parecer coadyuvaron en la emisión de este tipo de leyes.: Aranzazu fue presidente, ministro y gobernador de Antioquia; Elías González, cabeza de la sociedad González Salazar y Compañía, fue congresista en varias oportunidades; uno de sus socios, Jorge Gutiérrez de Lara, había sido también representante al congreso y gobernador de Antioquia. Era casado con una hija del español Pedro Sáenz López, otra de cuyas hijas, Aquilina, era consuegra del ex presidente general José Hilario López. Todas estas relaciones, muchas de ellas endogámicas, participaron de una u otra manera en este proceso de entrada a nuevas tierras al sur de Antioquia.

³ Tirado Mejía, p.178 y ss.

EL QUINDÍO DE ANTES

Es de obligada referencia señalar que muchísimos años antes, el Quindío venía ganando su unidad como provincia, circunstancia muy bien documentada por el historiador Ricardo de los Ríos quien recordó los orígenes del apelativo en los antecedentes de la independencia de la región⁴. La denominación de Camino del Quindío —nombre, este último, que proviene de una encomienda registrada en esa región y citada por primera vez por el notable historiador Juan Friede⁵—, tiene abundantes antecedentes desde la Conquista y desde la Colonia, fue mencionado por muchos viajeros extranjeros y conocido así por largo tiempo, como lo vemos en el cuadro siguiente.

NOMBRES ANTIGUOS DEL QUINDÍO

FECHAS	NOMBRE ANTERIOR	NOTAS
1857. Ley 20 de 21 diciembre	<u>Provincia del Quindío.</u> Capital Cartago.	Incluía aldeas como Boquia, Cabal, Condina, Ansermanuevo, Ansermaviejo, Palestina. San Francisco y Papayal
1859. Noviembre 4	<u>Provincia del Quindío</u> , por Decreto de la legislatura del Estado del Cauca.	Incluía Municipios como Cartago, Chinchiná, Toro y Marmato. Y Aldeas tales como Condina, Cabal, Boquia y María..
1863. Ley 131 de octubre 3	<u>Municipio del Quindío</u>	Su capital era Cartago
1887. Ley 102 de diciembre 22	<u>Provincia del Quindío</u>	Su capital era Cartago. Incluía aldeas o corregimientos tales como Pereira, Filandia, Condina y Furatena; al María, Salento, Circasia, Calarcá, Armenia
1903. Informe del Gobernador del Cauca a la Asamblea Departamental	<u>Provincia del Quindío</u>	La cabecera era Cartago (97 mil habitantes) e incluía a Pereira, Santa Roca, San Francisco, María, Filandia, Armenia y Victoria
1904.	<u>Provincia del Quindío</u> (pequeña parte) dentro del Departamento de Cartago	Incluía Cartago, Toro y Ansermanuevo.
1905. Ley 17 de abril 11	<u>Departamento de Caldas</u>	Capital Manizales. Incluía las Provincias de Manizales, Aranzazu, Marmato y Robledo (sin municipios quindianos).
1908.	<u>Departamento de Caldas</u>	En agosto de 1908, por Decreto 916 de ese año, se integran a Caldas los municipios de la Provincia caucana de

⁴ De los Ríos Tobón, Ricardo. (2006).

⁵ Friede, Juan. (1978), p.66 y ss.

		Robledo (Armenia, Calarcá, Filandia y Circasia)
1910. Decreto 349	<u>Departamento de Caldas</u>	Capital Manizales. Hasta la segregación de 1966.
<p>Fuentes: ¹ Espinosa Jaramillo, Gustavo. <i>Valle del Cauca: Pobladores y Fundadores</i>. Universidad Santiago de Cali, Cali, 2005. Capítulo 9, págs. 305 y ss. Motta Vargas, Ricardo. <i>Ordenamiento Territorial en el Quinquenio de Rafael Reyes</i>. Ediciones Doctrina y Ley, Bogotá, 2005. Pág. 53. Notas adicionales del autor.</p>		

Nomenclatura. Ciudad=cada Capital de Municipio. Villa= cada cabecera de Distrito que no fuera Capital de Municipio. Aldea= toda población que no sea ciudad o villa. Caserío= habitaciones aisladas que dependen de una aldea

En 1859, el inmenso estado soberano del Cauca se dividió en provincias, una de las cuales se llamó Provincia del Quindío con capital en Cartago. Esta provincia ocupaba desde el río Chinchiná, por el norte, hasta la quebrada La Honda cerca de Tuluá, por el sur. Años más tarde esta misma región se denominó Municipio del Quindío, y en 1890 se añadieron al Quindío algunos pueblos de la franja occidental del río Cauca tales como el municipio de Toro, Ansermanuevo y el hoy llamado Roldadillo.

EL ESTADO SOBERANO DEL QUINDÍO

El historiador pereirano De Los Ríos relata un particular episodio autonomista de 1860 cuando el General conservador Pedro José Carrillo, y jefe de la Guardia Nacional del Presidente Mariano Ospina, se resistió a cumplir una orden del Presidente del Estado Soberano en el Cauca, el General Mosquera, para que se opusiera y frenara las tropas gubernamentales.

Por lealtad al gobierno capitalino, Carrillo desacató dicha orden y de súbito se proclamó como Presidente del Estado Soberano del Quindío. Esta aventura sólo duró tres meses, hasta cuando el General rebelde fue muerto en Buga por las tropas del General Mosquera.⁶

En 1965, en una de sus intervenciones, el escritor y promotor de la causa autonómica, Jesús Arango Cano, señaló que el General Carrillo había sido “nuestro primer mártir de la causa separatista”.

La adjudicación de baldíos

La ley 61 de 1874, entre otras, sirve asimismo de ejemplo para examinar el fomento gubernamental mediante la adjudicación de baldíos nacionales a los cultivadores. No hay dudas de que el ensanche de la frontera agrícola y ganadera en el sur de Antioquia se produjo con el estímulo de esta ley y otras normas similares. La adjudicación de baldíos propició, en resumen, la concentración de la propiedad y permitió cierta condición de vasallaje de los campesinos.

Después de la fundación de Manizales en 1848, los concesionarios de tierras y los latifundistas avizoraron desde allí un amplio territorio que se podía colonizar viajando hacia el departamento del Cauca. Fue así como arrancó una nueva ola

⁶ De los Ríos, Op cit., P. 19 y ss.

colonizadora, no siempre encabezada por los grandes colonos sino por sus mayordomos y mayorazgos, que salieron desde Manizales a poblar el Quindío. La ola de avances hacia el sur estaba complementada con la ayuda de aquellas leyes de tierras que facilitaron, poco a poco, una economía de carácter comercial con cultivos de maíz, frijol, caña de azúcar, tabaco y pastos para el ganado. Otra colonización llamada empresarial tuvo lugar con la presencia de la empresa Concesión Burila, otra importante referencia acerca de una jurisdicción territorial que abarcaba parte del territorio quindiano y el norte del Valle⁷.

LA CREACION DE CALDAS

En 1889, uno de los primeros pobladores de Manizales, Marcelino Arango, decidió fundar una pequeña hoja parroquial de noticias referentes a las ocurrencias del poblado con el nombre de *La Voz del Sur* —nombre con el cual se evocaba el hecho de que éste era el nuevo asentamiento estratégico de los antioqueños al sur de la provincia. Aunque él sabía, como prefecto, que parecía difícil cumplir los requisitos para ello, en su periódico se empezó a fomentar la idea de un nuevo departamento en esa comarca, como una articulación con los procesos que empezaban a darse hacia el sur y el Tolima.

De este modo, la formación de un nuevo departamento de Caldas era la pretensión máxima de los notables manizaleños, quienes habían logrado desembarazarse de la influencia política y económica de Medellín mediante el atesoramiento de tierras (con lo cual hicieron valiosos negocios de compraventa), la fundación de unos bancos y casas comerciales y el control de la naciente economía cafetera. Gracias a ese espíritu empresarial, les dieron apoyo financiero a los colonos del Quindío y el norte del Valle para expandir, con sus cuadros de arrieros y capataces, la economía de Manizales.

El deslinde se originó políticamente: los manizaleños prefirieron oponerse a los históricos y al republicanismo de Carlos E. Restrepo y Pedro Nel Ospina, y en cambio alinearse con el sector nacionalista del conservatismo. Desde 1888 el gobierno de Carlos Holguín, ya le había dado una mano al proyecto del departamento; pero fue a comienzos del siglo XX cuando Reyes⁸, apoyado en un pequeño grupo nacionalista de Medellín donde paradójicamente participaba Rafael Uribe Uribe, animador de la nueva realidad administrativa, se materializa la iniciativa. El nuevo departamento recoge en su seno la posición de ambos partidos: “el notablato liberal-conservador de Medellín”, en antítesis con las antiguas “lealtades parentales, financieras y partidistas consolidadas y fragmentadas por las guerras y las confrontaciones del siglo anterior”⁹.

El llamado el Viejo Caldas se enunciaba como una zona de frontera, pero al mismo tiempo como una nueva zona cafetera que expresaban la confluencia de diferentes historias regionales como la antioqueña y la caucana. Manizales, de

⁷ Cadena Corrales, Olga, y otros. (2005), p. 71y ss.

⁸ Lorenzo Marroquín definía la organización territorial de Reyes así: “...no ha sido otra cosa que el establecimiento legal del desorden en los departamentos. Los límites se corren, fluctúan, oscilan como los límites del mar en el flujo y el reflujo; los departamentos se hacen y se deshacen... en incesante vaivén”. Motta Vargas, Ricardo, op. cit., p.50.

⁹ Cinep. Colombia, País de Regiones. (1998), Tomo I.

un lado, y Cartago del otro, “*son las ciudades que simbolizan, polarizadamente, estas historias divergentes por sus características, y convergentes espacialmente hablando*”¹⁰. Desde finales del siglo XIX, Manizales era la principal ciudad del sur de Antioquia, y un sitio estratégico por razones militares y políticas dado que controlaba el ingreso de los caucanos provenientes del sur. Políticamente, era una fortaleza del partido conservador y varias guerras civiles de 1860 y 1876, pasaron por su eje. Cartago, en la punta norte del Cauca, era por su parte el bastión de los caucanos por la soberanía que le daba su presencia estratégica en dicho sitio.

Antioquia, Cauca y Tolima entre 1905 y 1910, fueron desmembrados para constituir a Caldas, acogiendo peticiones de los pobladores de esta zona. Al crearse el departamento de Manizales por medio de la Ley 17 del 11 de abril de 1905, se compuso de cuatro Provincias: Manizales, Aranzazu, Marmato y Robledo. Un año después la Provincia de Herveyo, Tolima, proveyó a Manzanares y Marulanda; y Antioquia aportó a Pensilvania de la provincia de Aures. En 1907, la Provincia del Quindío, de la jurisdicción del Cauca, aporta los municipios del Armenia, Calarcá, Filandia y Victoria al nuevo departamento. En 1910 el decreto 340 de ese año creó el departamento de Caldas con capital Manizales y dos años después un municipio del Chocó, Pueblo Rico, hizo parte de la nueva realidad administrativa¹¹.

LA DESVINCULACIÓN DEL CAUCA

Aunque la Ley 17 de 1905 ya había creado el Departamento de Caldas, los quindianos, que habían hecho intentos de desvincularse del Cauca, esperaron que la reglamentación de dicha Ley viniera enseguida¹². En marzo de 1906 un grupo de comerciantes y finqueros solicitaron la anexión a Caldas, pero suprimiendo el Departamento de Cartago y añadiendo a la Provincia de Robledo (integrada dentro del Departamento de Manizales) los municipios de Armenia, Calarcá, Filandia y Circasia¹³. El Decreto Nacional 916 de 1908 aprobó este cambio..

En 1911, el Concejo Municipal de Calarcá envió otra comunicación a los miembros de la Asamblea Departamental de Caldas solicitando la creación de una provincia que de nuevo se llamaría “Provincia u Hoya del Quindío”, la cual incluiría los municipios de Santa Rosa, Pereira y Segovia. De igual modo, esta nota sugiere que los límites de esta Provincia empezarían en el río La Vieja, pasando por Pavas y la Quebrada de Barbas, hasta la Cuchilla del Roble, de allí hasta la Cordillera Central; por allí hacia el Sur hasta el nacimiento del río Barragán; río abajo hasta su confluencia con el río Quindío, donde ambos toman el nombre del río La Vieja y de allí hasta el punto de partida en Angostura¹⁴.

¹⁰ Almario, Oscar. (1996), p.159 y ss.

¹¹ Almario. op cit., p.159.

¹² . Motta Vargas, Ricardo, op. cit., p. 54.

¹³ Sepúlveda S., Jaime. (1986), p. 14 y ss.

¹⁴ Sepúlveda op cit., p. 15.

Se notaba ya, en esta invitación, un tufillo de quejas contra el centralismo rentístico que dominaba las preocupaciones de la provincia frente a Manizales¹⁵. Este tipo de protesta se manifestó luego en el Quindío bajo la forma de ese movimiento de 1920 propiciado por los pequeños productores de tabaco contra los guardas departamentales de rentas. Más adelante, en 1924, los armenios rechazaron la suspensión de una ley que ordenaba la construcción de la línea ferroviaria Zarzal-Armenia, ley al parecer empujaron en el Congreso los poderosos cabilderos manizaleños en Bogotá¹⁶. Estas manifestaciones de protesta contra el centralismo se repitieron en otras partes del departamento, como la convención de municipios que se hizo en Salamina en 1927, y la de Manzanares al año siguiente, corrientes que fueron catalogadas de sediciosas por las autoridades caldenses.

Al comenzar la década del treinta, se materializó la más terminante protesta autonómica quindiana. En 1928 se reunió en Filandia la primera convención de municipalidades del Quindío (incluyendo a Pereira), que concluyó en ideas tales como restablecer la industria tabacalera, conseguir créditos para la construcción de carreteras, incluyendo la que iría desde La Estación de Nacaderos en Pereira hasta Armenia, que había sido ordenada por la ley 86 de 1927¹⁷. Pasaron varios años más para que estas ideas fructificaran bajo la forma de las intentonas iniciadas años después, en 1951, para la independencia quindiana.

LA PRIMERA SEMILLA SEPARATISTA

Aún en 1945 las actitudes separatistas del 28, todavía soterradas, habían seguido su curso. Pero sólo en 1951 se propuso formalmente la creación del departamento del Quindío. Una asamblea de comerciantes, empleados e intelectuales de Armenia se realizó en el teatro Bolívar de esa ciudad, y allí se planteó crear una junta bipartidista que agitara el proyecto. Aunque no faltaron los recalcitrantes, y hubo oposición a esta junta, no sólo por razones políticas sino también por rivalidades municipales, estas actividades no culminaron felizmente: cuando expiraban los requisitos formales para presentar la petición al Congreso (es decir, con la firma mayoritaria de los concejales de la región), dicha junta vio frustrada sus ambiciones por falta ese respaldo general.

Sin embargo, la semilla separatista estaba ya sembrada: en ese mismo instante comenzó la campaña para crear la Universidad del Quindío y posteriormente la Diócesis de Armenia, lo cual se alcanzó en 1951 y en 1952 respectivamente. En forma paralela se dieron los primeros pasos para la creación del Comité Departamental de Cafeteros que, segregado de Caldas, habría de significar un profundo cisma en la dirigencia cafetera del departamento.

EL CASO DE LOS TABACALEROS

¹⁵ Sepúlveda S., Jaime; Lopera Gutiérrez, Jaime; Cadena Corrales, Olga; y Restrepo Ramírez, Roberto(2005), p. 97 y ss.

¹⁶ Sepúlveda Jaime, y otros. Op cit, p. 98.

¹⁷ Sepúlveda Jaime, y otros. Op cit, p. 99.

Como en el Departamento del Quindío se tenían grandes extensiones de tabaco, cultivo que encontró en el clima de esta comarca unas condiciones muy favorables, los hacendados caldenses encontraron en este producto un excelente recurso fiscal. Hacia 1920 a Manizales le preocupaba mucho el contrabando de la hoja que tendía a disminuir las rentas departamentales. Entonces, desde la capital caldense se reforzaron los controles de los guardias de renta, a tal punto que con ello se alentaron las señales de protesta contra los resguardos de renta; fueron tan abundantes las manifestaciones que, en Armenia y en Calarcá, no solamente se quemaron algunas plantaciones sino también archivos y sumarios de la administración municipal¹⁸.

Posteriormente, en las manifestaciones causadas por la suspensión del ferrocarril, se atizaron de nuevo las actitudes independistas de los quindianos¹⁹. Los movimientos de protesta contra Manizales empezaron a tener eco en otras poblaciones del Departamento, como en Manizales en 1928. Los mismos periodistas bogotanos, aupados por los intelectuales caldenses, se preocuparon de los perjuicios que estos episodios causarían en la unidad del Departamento de Caldas. Aun así, Pereira no se consideraba parte del Quindío a pesar de que sus delegados estaban presentes durante la primera convención de municipios del Quindío realizada en Filandia en 1928.

OTRAS RAZONES SEPARATISTAS

En la década del cuarenta las intensiones separatistas eran las mismas: pero en 1946 el centro del debate fue la persecución contra el Quindío que se atribuía al gobernador José Jaramillo Montoya. Por ejemplo, se solicitó la departamentalización del Colegio Rufino José Cuervo, de Armenia, mediante una ordenanza que en principio fue firmemente vetada por el ejecutivo departamental. No obstante, antes que este veto se convirtiera en un problema de orden público, la gobernación decidió aprobarla a las carreras durante la segunda vuelta del proyecto²⁰.

Es imprescindible aludir a las diferentes fases de autonomía que son registradas por el historiador Jaime Sepúlveda en su formidable texto sobre la creación del Departamento del Quindío. En su libro, el autor destaca además la contribución que daba a estos movimientos separatistas los sectores pequeño-burgueses del Quindío, haciendo caso omiso del aporte de los grandes cafeteros, ganaderos y comerciantes de la región. En realidad, la contribución fue mixta, en diferentes grados de intervención, puesto que en todos los sectores sociales ya existía conciencia de la necesidad autonómica.

¹⁸ El cronista calarqueño Eduardo Isaza y Arango decía, en 1930: "Bien es verdad que con el producido de la venta de tabaco se constituyó el llamado Ferrocarril de Caldas en su mayor costo, pero cierto es también que cada polín representa una vida, un dolor, o una lagrima vertida por el hijo muerto, arrestado o ultrajado por los usufructuarios de una Ordenanza que violaba la Constitución y los demás elementales principios del derecho y las garantías individuales de los ciudadanos". Isaza y Arango, Eduardo. *Calarcá en la Mano*. Tipografía Renovación, Calarcá, 1930, p.60 y ss

¹⁹ Sepúlveda op cit., p. 16.

²⁰ Sepúlveda op cit., p. 19.

Sin embargo, hubo un papel activo de los dirigentes cafeteros quindianos en estimular las ambiciones separatistas, lo cual se desprende de la siguiente hipótesis: debido al fenómeno de la Violencia, por entonces muy enraizado en el Quindío, las inversiones del Comité Departamental de Caldas no encontraban, por temor a visitar la región, los suficientes profesionales (ingenieros, agrónomos, técnicos) para hacer las obras de acueductos, electrificación y asistencia técnica en las veredas de Calarcá, Armenia, Pijao o Génova donde mas brutalmente se daban los encuentros entre las bandas en hostilidades. Los comités municipales, aunque posiblemente entendían los motivos de recelo y miedo que asaltaban a los profesionales del Comité Departamental para no arriesgarse en las fincas quindianas, utilizaron ese argumento para luego denostar del olvido en que los tenían los manizaleños y fortalecer su actitud hacia la independencia de la región.

EL NUEVO QUINDÍO: PRIMERA FASE

Es preciso retomar algunos otros episodios de la segregación del Quindío, que abundan con mayores detalles a lo ocurrido en Risaralda, por lo menos a la vista de la bibliografía a nuestro alcance. No sobra recordar que la fecha límite del movimiento separatista quindiano fue en 1951. Los promotores Euclides Jaramillo y Elías Vélez, realizaron serios estudios sobre los requisitos constitucionales para la creación de nuevas entidades territoriales para concluir que los municipios de entonces tenían las exigencias de población y presupuesto para integrar la nueva sección territorial. Por lo tanto, una asamblea ciudadana, realizada en el teatro Apolo, a mediados de 1951, creó una junta bipartidista donde dominaban los pequeños comerciantes, los empleados y los intelectuales²¹.

La estrategia quindiana puso sus ojos en otra clase de peticiones. Se trataba de diferenciar la región por la vía institucional, creando entidades que alargaran la distancia con Manizales y le dieran una fisonomía singular a la nueva región. Como dijimos antes, nació entonces la idea de crear la Universidad del Quindío, que finalmente comenzó a funcionar en 1962. Al mismo tiempo, en 1952, se crearon las Diócesis de Pereira y Armenia, esta última con los municipios del Quindío, gracias a la diligencia del Nuncio Apostólico Antonio Samoré quien ya había sido convencido de cubrir esta comarca con sus propias parroquias. El primer obispo fue Monseñor Martínez Vargas quien, en su primer sermón, dijo que venía en pos de cristianizar a esta sociedad empeñada en paganizarse²², aludiendo a los fenómenos de violencia política que estaban ocurriendo en la región.

No parece haber sido una coincidencia que por esta misma época se creara el club de fútbol Deportes Quindío que comenzó a participar en los campeonatos nacionales, hasta ser el campeón en 1956. Esta entidad nació como una herramienta de unión de voluntades para jugar contra los tres equipos de Manizales, pero también para mitigar los problemas de una violencia que ya

²¹ Sepúlveda, op cit., p.. 25.

²² Sepúlveda op cit., p.. 32.

estaba en las calles quindianas. Fue tal la mística originada por el equipo de fútbol que la gente regaló unas acciones de Paz de Río, que aparentemente no costaban nada, para fortalecer los fondos del onceno quindiano²³. Los jugadores eran unos argentinos viajeros que habían llegado al país con el nombre de Wanders y que se quedaron para formar el Deportes Quindío: paradójicamente, uno de los primeros triunfos del luego llamado Atlético Quindío fue contra el Deportes Caldas en Armenia, donde el futuro senador y organizador del Quindío, Ancizar López, actuó como juez de línea.

SEGUNDA FASE

Hacia 1953, es decir, después del golpe de estado Rojas Pinilla, fue nombrado como el gobernador de Caldas el coronel Gustavo Sierra Ochoa, quien hizo causa común con los manizaleños para rechazar o negar el proyecto autonomista del Quindío. Dicho coronel le dio a la causa un carácter subversivo a tal punto que el alcalde de Armenia, subalterno del coronel, conminó a Elías Vélez, uno de los promotores de la primera junta autonomista, a abandonar sus actividades proselitistas, lo cual abundó en favor de la nueva junta. No se demoró mucho el siguiente contragolpe: el coronel decidió visitar a Armenia, pero no lo recibieron con los honores que él esperaba. Enojado por el desplante, el Gobernador militar decidió desmembrar al corregimiento de La Tebaida del territorio de Armenia, erigiéndolo en municipio, para castigar el agravio que, según testigos del momento, fue involuntario pues el gobernador llegó en tren mientras lo estaban esperando por tierra en el sitio llamado Regivit.²⁴

En marzo de 1954, se realizó una asamblea en el Club América de Armenia para crear una nueva Junta Directiva del Movimiento Pro-Departamento del Quindío, en vista de que el coronel Sierra Ochoa prácticamente había disuelto la anterior. Simultáneamente se había realizado en Circasia una II Asamblea de Comités de Cafeteros del Quindío y del Norte del Valle donde el mismo Euclides Jaramillo, en una vibrante intervención, reclamó la solidaridad de los cafeteros en torno al deseo de autonomía. El clima de violencia política era insostenible por esa época. Pero se notaba que la presión del gobierno de Caldas contra Armenia era cada día mayor, empujada por su alcalde militar, el coronel Antonio Cote. Entre 1955 y 1956, existe muy poca correspondencia sobre las actividades de esa junta a tal punto que se supone que se disolvió a finales del 1955.

Con el crecimiento de la producción de café y el rendimiento por hectárea, y el aumento de los salarios, igualmente iban creciendo las migraciones internas en el Quindío. Por ejemplo, la tasa de población de Calarcá pasó del 2.98% en 1938-1951 a 0.50% en el periodo 1961-1964, en tanto que Armenia mostraba una tasa de 3.43% y 4.73, respectivamente²⁵; esto parece indicar que Armenia era ya un polo de atracción demográfica, como fruto del desplazamiento del campo a la ciudad, de las ciudades pequeñas a la ciudad mayor, o por la fuga a otras ciudades, debido a los brotes de violencia política que se estaban presentando.

²³ Gómez Herrera, Danilo (2006), p.16.

²⁴ Sepúlveda op cit., p.43.Nota No 70

²⁵ Palacios, Marco. (1983), p. 446 y ss.

En esta época llega al poder la Junta Militar que suplantó el gobierno de Rojas Pinilla. Durante estos años la situación de orden público era tan grave que, por causa de la violencia en el campo, se sentía la pérdida de más de 300 mil arrobas de café solamente en los municipios de Génova y Caicedonia. Al asumir la junta militar el 10 de mayo de 1957 se constituyó una nueva Asamblea en el teatro Yanuba de Armenia donde Elías Vélez Palacio retomó la lucha autonomista: el 2 de octubre de 1957 otro grupo de quindianos envió un memorial a la nueva junta militar solicitando la creación del departamento del Quindío; en ese memorial se anexan las firmas de los concejales de Sevilla, Caicedonia, Alcalá y Ulloa²⁶.

Una siguiente entrevista de una comisión de quindianos a la junta militar del gobierno, obtuvo la creación de la Jefatura Civil y Militar del Quindío, como institución autónoma de Manizales. Con la creación de un Tribunal Judicial, el Hospital de Zona, la Universidad del Quindío y la Diócesis de Armenia, que eran señales de independencia administrativa, nuevamente se presentó en La Cámara de Representantes, en el periodo 1960-1961, un proyecto de ley que creaba el departamento del Quindío, el cual mostró resultados negativos.

TERCERA FASE

El Quindío no daba al brazo a torcer. El 15 de octubre de 1957, una nueva Asamblea general, a la que se le dio el carácter expresamente de Cabildo Abierto, revivió la campaña nombrando una nueva junta bipartidista y representativa que, esta vez, contaba con un grupo de activistas quindianos en Bogotá, coordinados por Horacio Gómez Aristizabal y Bedmar Vásquez. Esta nueva junta creó subcomisiones, confeccionó un mapa provisional y viajó a todos los municipios de la región para consolidar la campaña²⁷, y se solicitó nuevamente a la Junta Militar de Gobierno la creación del departamento por decreto. Aquella junta dedicó una gran parte de su actividad a la financiación, a las relaciones públicas y a la propaganda de la campaña que duró todo el año 1958. La colaboración de los medios de comunicación fue determinante y afirmativa.

En ese momento el movimiento pro-departamento del Quindío había alcanzado un carácter regionalista de opinión, pero comenzó a enfrentar la resistencia de otros municipios como Calarcá, Sevilla y Caicedonia, inclusive reviviendo antiguos enfrentamientos entre caucanos y antioqueños en 1917. Como ya se había iniciado el frente nacional, la campaña recibió consejos para llevar sus peticiones y documentación al Congreso de La República. En 1958 los representantes quindianos a la Cámara presentaron el primer proyecto de ley para la creación del Departamento que, por ausentismo, fue rechazado el 3 de diciembre de ese mismo año, lo cual fue un golpe muy fuerte a la junta central que se declaró en receso hasta el año siguiente.

²⁶ Varios autores, (1988), p.13

²⁷ Gómez Aristizabal, Horacio. (1957), p.112 y ss.

CUARTA FASE

Fue este un periodo que Sepúlveda denominaba de “actitud obsequiosa”; durante los gobiernos de Alberto Lleras y Guillermo León Valencia, distinguido por las relaciones públicas que se hacían para convencer a estos gobiernos de crear el Departamento del Quindío. Pero el problema más crítico era el estado de las vías y caminos: todas las carreteras que comunicaban a Armenia con los demás municipios, prácticamente eran intransitables en invierno; lo de los caminos era peor. El presupuesto asignado por el departamento para atender los cuatro principales puentes quindianos era exiguo: \$7.000 de 1953, cuando el sólo arreglo del puente de La María había costado \$5.000 pesos²⁸.

Todo el trabajo de movilización de masas, de publicidad, de reclamos ante las autoridades nacionales de foros y debates públicos, culminó en una cuarta fase entre 1965 y 1966. Eliminados los cuatro municipios del Valle (para no afectar los votos de los parlamentarios del Valle), el proyecto de ley, presentado en el año 1965, recibió el respaldo de todos los concejales del Quindío. Después de que lo aprobó la Cámara pasó al Senado donde se aprobó el 19 de enero de 1966; el presidente Valencia sancionó la Ley el 7 de enero de 1966. Existe un documento inédito del senador Ancízar López, que relata todos los acontecimientos que se cumplieron hasta obtener la sanción presidencial del Presidente Guillermo León Valencia

No solamente el anhelo descentralista animaba el corazón de los quindianos, manifestado en muchas ocasiones y por numerosos medios. Del mismo modo el manejo del Comité Departamental de Cafeteros, CDC, fue crucial en el giro de todo este proceso. La oligarquía manizaleña desdeñaba las quejas de sus subregiones, les cerraba el paso a las ambiciones de los aspirantes a la política, se negaba a encontrar personas que de las provincias menores pudiesen venir a los cuadros de administración, en fin, obraba con desdén y desaire. Pero una franja particular de intereses fue nuevamente la más crítica: la infraestructura de las vías y los servicios. Los comités municipales de cafeteros, CMC, no poseían recursos sino los que les proveían del CDC, que a su turno, los recibía del Fondo Nacional del Café administrado por La Federación Nacional de Cafeteros. En resumen, el CDC controlaba todas las inversiones en infraestructura (caminos, puentes, electrificación, telefonía) recursos a los cuales aspiraban también los grandes cafeteros quindianos²⁹. De allí surgió el apoyo crucial que los cafeteros le dieron a la campaña para acceder a esos fondos nacionales de los cafeteros, lo cual apoyó los esfuerzos para crear la nueva entidad territorial.

RISARALDA INICIA SU AUTONOMÍA

Cuando el general Rafael Uribe Uribe propuso la creación del departamento de Caldas presentó como posibles capitales a Manizales, a Pereira y a Riosucio.

²⁸ Sepúlveda op cit., pág. 79. El dato fue tomado de el Diario del Quindío del 2 de octubre de 1953.

²⁹ Sepúlveda. op cit., p 35.

Una vez aprobado el proyecto voces inconformes trataron de desligarse de Manizales, tal fue el caso de Riosucio que intentó hacer toda aparte con algunos municipios del occidente caldense y varios del Chocó.

En 1926 el Doctor Ramón Herrera fundó en Santuario el periódico “Guante Rojo” para trabajar por los intereses liberales y la creación del departamento del Quindío con capital en Pereira. Sus ataques a Manizales fueron virulentos, decía que esa ciudad estaba absorbiendo los presupuestos de los municipios de la región sin ofrecer nada a cambio y se quejaba también de la excluyente rosca de los Gutiérrez.

En marzo de 1930 se reunieron delegados del Quindío y de la antigua provincia de Marmato para establecer un plan con miras a formar un departamento aparte. Dirigentes de Pereira y de Armenia continuaron agitando la idea, con la pretensión de cada una de estas ciudades de ser capital de la nueva sección. En junio de 1936 se convoca una asamblea para discutir el proyecto; Pereira logró la adhesión de Calarcá, Montenegro, Salento, Belacázar, Belén, Pueblo Rico, Balboa, Santuario y Apía; se mostraron adversos Anserma, Riosucio, Armenia, Santa Rosa, Risaralda, Quinchía y Mistrató, y en ese momento no se definieron Supía, Marmato, Pijao, Quimbaya, Circasia y Filandia. Nada pudo adelantarse pues la Constitución exigía el apoyo de las dos terceras partes de los municipios de un departamento para lograr una segregación.³⁰ Hubo que esperar 31 años para que Armenia se separara sin oposición de Manizales y Pereira pudiera emprender una campaña, hasta con ribetes de violencia, para constituirse en capital del departamento de Risaralda.³¹

El escritor risaraldense Guillermo Alzate Fernández³², cronista de la segregación de su departamento, registra algunas de las causas que originaron la creación de Risaralda. Algunas de estas razones ya habían sido mencionadas por los quindianos durante sus primeros escauceos en favor de la autonomía y señalan muy claramente que existían viejos resentimientos en las dos regiones por la conducta asumida por la clase dirigente manizaleña en sus pretensiones de mantener, a toda costa, la integridad seccional.

Los risaraldenses indican, en su memorial de quejas, algunos motivos como estos: en primer lugar, (a) el nombramiento de delegados a un Congreso Cafetero de 1946 donde de 16 delegados, 10 eran manizaleños; (b) “la iglesia de la catedral de Manizales, construida con fondos de todos los municipios; (c) el ferrocarril Chinchiná-Manizales en el cual se invirtieron más de 16 millones de pesos; (d) los cables que se tendieron hacia la Provincia del Norte; (e) la construcción del Teatro de los Fundadores; (f) el centralismo agudo de Manizales; (g) el desprecio con que se miraban a los habitantes que no fueran de la capital; (h) la lotería de Manizales; y (i) la construcción de la fábrica de licores en la cual se invirtieron más de 25 millones de pesos, en detrimento de las demás necesidades de otras regiones del mismo departamento.

³¹ Cardona Tobón, Alfredo. La Patria, junio 17 de 1986

³² Alzate Fernández, Guillermo. (1984), p.13.

La enumeración es larga e incluye igualmente descontentos sobre el uso departamental de los impuestos municipales; quejas sobre el agotamiento de la minería de Marmato, Supía, Anserma y Quinchía; sobre la burocracia estéril e inútil del departamento, sobre la construcción del Hospital de Zona y el Aeropuerto y “porque no se ha dicho una sola razón, una sola por nadie, salvo las de orden sentimental, que demuestre que es un error la segregación”.

En una carta a los notables de Manizales, Esteban Valencia Arboleda les dice: “ustedes, hombres de letras, de empresas saben que la demanda de los habitantes de Pereira es irrevocable, e inevitable”. Aludía el señor Valencia al hecho de que ya el departamento de Caldas no podía percibirse como un todo, que cada una de las tres ciudades caldenses, tenía una orientación, “un estilo de vida, una apreciación característica que las separa de las restantes y la identifica con su pueblo”³³. Había aquí, en estas frases, una seria posición conciliadora, tratando de persuadir a los notables de Manizales sobre el error discriminatorio en que estaban cayendo.

En esta enumeración de razones se mezclan sentimientos de rechazo con situaciones objetivas que merecen una consideración mayor a la que pueda darse cabida en estas páginas. En realidad, más que razones son síntomas de una problemática que, para los risaraldenses y los quindianos, venía de tiempo atrás. Los pereiranos, con ese cúmulo de argumentos cuyos matices cambiaron de ciudad a ciudad, secundaron las intenciones separatistas que comenzaron en Armenia. Para combinar las quejas ante Manizales, el doctor Arturo Valencia Arboleda, miembro de la junta pro-departamento y redactor de la exposición de motivos del proyecto de Ley pro-departamento de Risaralda, dice allí que el problema “no es con Manizales... (...) estamos inconformes, molestos, cargados completamente de angustia, como se invierte el resultado de nuestro trabajo. Culpa de los gobernadores no es, pues el dinero del fisco se distribuye como lo manda la Asamblea. Nuestra molestia es con la Asamblea. Ella se integra por votación universal de las provincias. Los caldenses todos somos responsables de haber creado este *modus vivendi* que hizo del nuestro el más poderoso, proporcionalmente, de los departamentos, pero también el que ha abrigado sin término el germen de la destrucción”³⁴.

NI REPOSO, NI TREGUA

En octubre de 1966, la junta pro-departamento de Risaralda envió una comunicación al presidente de la República para cuestionar la posición de la Asamblea de Caldas con respecto al proyecto de Ley que creaba el nuevo departamento de Risaralda y denunciaba situaciones de coacción en esa Asamblea contra los diputados de Santa Rosa y Marsella. Eso era previsible: el estamento político de Caldas, afectado por su derrota en el caso de la creación del departamento del Quindío unos meses antes, estaba encontrando la manera de obstaculizar la nueva iniciativa que venía en marcha. Incluso el obispo de la Diócesis de Pereira, Baltasar Álvarez Restrepo, preocupado por lo caliente de la situación, envió un fuerte mensaje al presidente de la Cámara de Representantes

³³ Alzate Fernández, op cit., p. 23.

³⁴ Alzate Fernández, op cit., p.17.

para que vieran que “no se satisface lo que millares y millares de personas consideran como suceso cumplido”³⁵.

Para verificar el cumplimiento de los requisitos y el estado de la opinión pública en torno al proyecto de ley sobre Risaralda que se estaba estudiando en la Cámara, una comisión de esa entidad visitó a Pereira con el objeto de hablar con los diversos grupos y entidades cívicas que animaban el movimiento separatista. El pereirano Guillermo Ángel Ramírez fue el orador designado para hablar ante los comisionados en el Club Rialto. Allí dijo, entre otras cosas: *“más de 600 mil habitantes no tendrán reposo ni darán tregua hasta que vean coronado el esfuerzo de independencia y autonomía”*. Y añadió que la subdivisión de Caldas debía mirarse como un fenómeno sociológico necesario y que más valía la colaboración armoniosa de los tres departamentos que las rencillas por intereses encontrados.

Para abundar en sus argumentos el doctor Ángel Ramírez examinó algunas cifras estadísticas que reforzaban su posición. Risaralda, decía que cuenta con 627.520 habitantes; Caldas con 584.000; y el Quindío con 335.420 habitantes en tanto que el presupuesto de los municipios de Risaralda era de \$48.960.120, el de Caldas \$23.253.237, más el producto de las empresas públicas de Manizales; y el del Quindío subía a \$27.495.717. Con ello trataba de demostrarse que la capacidad fiscal y la población de Risaralda y del Quindío, cumplían los requisitos de la Ley para el manejo autónomo como unidad administrativa.

El presidente Carlos Lleras Camargo sancionó la ley 70 del primero de diciembre de 1966 que creó el departamento de Risaralda. El primer gobernador fue Cástor Jaramillo Arrubla, posesionado el 1 de febrero de 1967 ante el tribunal superior, en vez de Gonzalo Vallejo, el mayor promotor, quien era el candidato opcionado por todos

Un episodio que no puede quedar al margen de este relato risaraldense es el que llaman “el florero de la liberación”³⁶: cuando se aprobó el departamento del Quindío, el gobernador de Caldas mandó a recoger todos los equipos de obras públicas que se encontraban en Armenia, en Pereira y en sus pueblos cercanos. El equipo que se encontraba en Pereira estaba compuesto por dos volquetas en mal estado y un buldózer que hacía el mantenimiento a la vía para el aeropuerto. Cuando un camión que transportaba el buldózer estaba a punto de salir para Manizales, el alcalde de Pereira Octavio Mejía Marulanda impidió su salida; éste, con el pueblo pereirano detrás, se opuso a aceptar la decisión del gobernador de Caldas y del propio ministro de Gobierno quien le había pedido que la acatara. En vista de la contumacia, el gobernador Gartner destituyó a Mejía Marulanda y éste a su vez fue remplazado por el general Sánchez Ordóñez. Este episodio, que tiene muchos otros matices que sería prolijo señalar aquí, fue llamado en su época como el Florero de Llorente de la independencia de Risaralda³⁷.

El presidente de la junta pro-departamento de Risaralda, Gonzalo Vallejo Restrepo, dijo en un reportaje, que cuando iba a nacer el departamento del

³⁵ Alzate Fernández, op cit., p.26.

³⁶ Alzate Fernández op cit., p.50.

³⁷ Alzate Fernández op cit., p.52.

Quindío entendió que era la oportunidad para que Risaralda se convirtiera en una nueva sección territorial. La campaña se inició con dos y medio millones de pesos aportados por los pereiranos. Posteriormente, Gonzalo Vallejo fue gobernador de Risaralda en la administración de López Michelsen.

En resumen: esta es, a grandes saltos, la historia de un Departamento y de sus retoños que, en el curso de medio siglo, fueron fraguando sus propias identidades bajo el impulso de fuerzas políticas, económicas y sociales, endógenas y exógenas, que causaron admiración en los compatriotas. La adquisición de tierras, las adjudicaciones estatales, los conflictos de toda clase, el flujo de mano de obra y la consolidación cafetera, son mojones de este proceso que culminó, en la década del sesenta, en tres reparticiones que dibujaron un mapa nuevo en el país.

Es imposible mencionar la miríada de protagonistas que en Caldas, Quindío y Risaralda dieron la batalla por emerger con su propia idiosincrasia sin dejar caer la base económica cafetera que los homologa a los ojos de los demás: gracias a ese tesón, Colombia ha podido exhibir notables cifras de producción, de avances tecnológicos, de empleos y de exportaciones que colocaron el café colombiano en un puesto de relevancia en la economía del país. Si quedaren algunos vacíos en el presente texto, ello se debe más al deseo de descripción sumaria que al de interpretaciones sofisticadas en torno a este proceso --aún cuando tímidamente se avance en ellas durante la redacción de algunas de las secciones precedentes.

BIBLIOGRAFÍA

ALMARIO, Oscar. *Nuevas Subregiones Políticas y Culturales en el Occidente de Colombia*. en "Historia del Gran Cauca". Instituto de Estudios del Pacífico, Universidad del Valle, Cali, 1996

ALZATE Fernández, Guillermo. *Desmembración de la Mariposa Verde*. Autoedición. Pereira, 1984

ARANGO, Mariano. *Propiedad territorial, producción de café y acumulación de capital, 1850-1930*. CIE, Medellín, 1977.

CINEP. *Colombia, País de Regiones*. Cinep, Colciencias, Bogotá, 1998, Tomo I.
DE LOS RÍOS Tobón, Ricardo. *La Independencia del Quindío. Historia de una Larga Lucha*. Academia de Historia del Quindío, Armenia, 2006

FRIEDE, Juan. *Los Quimbayas bajo la Dominación Española*. Editorial Carlos Valencia Editores, 1978

GÓMEZ Aristizabal, Horacio. *El Departamento de Quindío*. Editorial Kelly 1957

GÓMEZ Herrera, Danilo. *Quindío 1956 Campeón*. Conceptos Graficos, Armenia, 2006.

ISAZA y Arango, Eduardo. *Calarcá en la Mano*. Tipografía Renovación, Calarcá, 1930.

MOTTA Vargas, Ricardo. *Ordenamiento Territorial en el Quinquenio de Rafael Reyes*. Ediciones Doctrina y Ley, Bogotá, 2005.

PALACIOS, Marco. *El Café en Colombia, 1850.1970*. El Colegio de México y El Ancora Editores, México, 1983.

SEPÚLVEDA S., Jaime. *La Creación del Departamento del Quindío: intereses sociales*. Universidad del Quindío, Armenia, 1986

SEPÚLVEDA S., Jaime; Lopera Gutiérrez, Jaime; Cadena Corrales, Olga; y Restrepo Ramírez, Roberto. *Didáctica de La Historia y La Antropología del Quindío*. Editorial Universitaria de Colombia Ltda., Armenia, 2005

TIRADO Mejía, Álvaro, *Sobre Historia y Literatura*. Colección Historia. Volumen 1. Fundación Simón y Lola Guberek, Bogotá, 1961

VARIOS AUTORES, *Lo que el Quindío le ha aportado a Colombia*. Academia de Historia del Quindío; Editorial Nelly, Bogotá, 1988

CAPÍTULO XVIII

IMAGINARIOS CAMPESINOS DEL VIEJO CALDAS

Alfredo Cardona Tobón

Este capítulo se referirá a los imaginarios campesinos de la región y a las realidades forjadas por tales imaginarios. Se detendrá en los valores de las comunidades, en la cotidianidad y en los mitos y leyendas- El capítulo finalizará con la cultura cafetera y los sucesos alrededor de la cosecha.

Aunque se hace énfasis en el mundo paisa el capítulo de imaginarios campesinos también se refiere a los grupos nativos y a los negros chocoanos cuya presencia no se puede ignorarse al hablar de la gente de esta zona.

Para empezar se debe aclarar que toda realidad se construye a partir de un anhelo o imaginario, que al extenderse e incrustarse en el sentimiento de los pueblos o de las comunidades se convierte en una representación tangible, pues las dinámicas internas y externas dirigen las acciones a lograr aquello que se sueña o que se cree. Las naciones que han tenido en sus imaginarios la fortaleza se han convertido en países poderosos y las que se resignan con la ruina seguirán medrando en la pobreza.

El imaginario es, pues un conjunto de imágenes mentales, independiente de los criterios científicos, que produce una sociedad con base en las herencias o en las creaciones espontáneas o artificiales. Los imaginarios aparecen, se esfuman con el tiempo o se transforman y se transfieren de generación en generación en forma más o menos consciente en épocas determinadas y de muy diversas formas.¹

ESCENARIOS DE LOS IMAGINARIOS

Los imaginarios tienen sus matrices y se encasillan en marcos identificables. Existen imaginarios de América Latina, o de Colombia o del Eje Cafetero. A veces tienen elementos comunes, otras veces antagónicos, se nutren unos de otros, unas veces se enriquecen y otras se pierden con el cambio de las expectativas y las circunstancias.

El imaginario se construye por dentro cuando nace de la entraña misma de la comunidad y se crea desde afuera cuando las percepciones y los sentimientos se irradian desde ámbitos externos que influyen en la comunidad.

El imaginario del Viejo Caldas se tejió fundamentalmente alrededor de la cultura antioqueña, cuyas élites dominantes crearon la visión de su mundo montaño, independiente, altivo, frugal, laborioso, tradicional y religioso. Con ese imaginario general coexiste el de los resguardos indígenas, donde persisten tradiciones del

¹ Escobar, Juan Camilo, (2000), citado por Salgado A. Carlos

ancestro americano, del imaginario de las antiguas comunidades negras y de las recientemente formadas con la emigración creciente de los chocoanos.

Al hablar de los imaginarios campesinos, se está incluyendo en este capítulo, al labriego, al minero, al arriero y al comerciante rescatante o trashumante. Todos ellos de consuno enriquecieron la picaresca y crearon el halo de una comunidad "avispada", "echada pa'lante" y "berraca". En el discurrir de la historia paisa se distinguen los personajes enunciados, cuyas actividades, hábitos y manera de pensar compendiaron los imaginarios externos, ellos dieron pábulo al mito del antioqueño, que según el resto de los colombianos, enmarca una comunidad recursiva, ingeniosa, "aprovechada", trabajadora, enamorada del dinero, interesada en tal forma que no da "puntada sin nudo" y a la vez es religiosa, querendona con la familia y sobre todo con las mamás.

ANTIOQUEÑOS Y PAISAS

Aunque los términos parecen sinónimos, no es así, pues una cosa es el antioqueño y otra cosa es el paisa. Así, pues, no todos los antioqueños son paisas ni todos los paisas son antioqueños.

Se denomina antioqueño al individuo que nació en Antioquia, y vive, por ejemplo, en Vigía del Fuerte, a orillas del Atrato y tiene cultura chocoana, es el embera que vive en el resguardo de Cristianía en Andes, o el vecino de Tarazá con costumbres sabaneras.

Los paisas traspasan los límites de Antioquia, los define esencialmente una cultura. Paisa es la gente de Caicedonia en el Valle, o la de San José del Palmar en el Chocó, el campesino de Fresno en el Tolima, la muchacha de Pácora en Caldas o el comerciante con raíces en Santa Rosa de Cabal en Risaralda. Son paisas los vecinos de Carmen de Atrato en el Chocó o las colonias caldenses que se establecieron en el Águila, Valle del Cauca, a principios del siglo veinte. Son paisas por cultura, por costumbres y en algunos casos por fenotipo.

EL MITO PAISA

Los mitos que identifican a los paisas parecen haber empezado a tomar fuerza en los socavones de Marmato. En la segunda década del siglo XIX los ingleses se hicieron cargo de la explotación minera y a falta de esclavos negros², contrataron antioqueños para que laboraran en las minas. Los paisas trabajaban durante unos meses y regresaban a su tierra para retornar, de nuevo, con víveres y provisiones para otra temporada. Boussingault empieza a hablar de su presencia en la región y los califica como aventureros.

Hacia 1840 los paisas, además de la minería, ven en la cría del ganado y en el cultivo del frijol cargamanto otro filón de riqueza, e invaden las tierras altas del Resguardo de la Montaña, donde además del barequeo en las quebradas que bajan de la serranía, producen alimentos y engordan reses para los mineros de Marmato. Además de lo anterior, comercian con los indios del Chamí, a quienes suministran perros manchados y aguardiente tapetusa a cambio de polvo y pepitas de oro.³

² La guerra de la Independencia de España disminuyó notablemente el contingente esclavo del Cantón de Supía, ya por el reclutamiento en los bandos realista y republicano o porque huyeron a los palenques del Chocó en busca de su libertad.

³ Cardona, 2004, pag 166

La fama del utilitarismo paisa se cuela a las crónicas de los viajeros extranjeros, como sucedió en 1862 con Safray, en su descripción de las costumbres y forma de vida de los vecinos de Medellín:

*"El término único de comparación es el dinero: si un hombre se enriquece por la usura u otros medios por el estilo, se dice de él: ¡ Es muy ingenioso! Si debe su fortuna a las estafas o las trampas de juego, solo dicen: ¡Sabe mucho!... pero si piden informes sobre una persona que nada tenga que echarle en cara sobre este punto, contéstase invariablemente: Es un buen sujeto, pero pobre."*⁴ Safray equilibra un poco la balanza al agregar: "Los hijos de Antioquia son laboriosos, inteligentes y sobrios" y anota que aman la propiedad como pocos y por ello cada cual quiere tener un pedazo de tierra.

En 1896 el explorador francés Pierre D'Espagnat, hace un bosquejo de los antioqueños, en parte influenciado por su ayudante que tiene un gran concepto de los "maiceros", pero cuyas observaciones directas son muy valiosas pues se trata de un viajero sagaz que ha recorrido casi todo el mundo.

*"En cuanto se sale del Tolima las gentes se anticipan a prevenir vuestra sorpresa: Ya veréis- dicen- en Antioquia todo mundo trabaja. Raza de mineros y comerciantes, descendientes, sin género alguno de duda, de las colonias judías trasplantadas por los españoles al Nuevo Mundo, el pueblo antioqueño vive un poco como extranjero, casi aparte, en el país de los Césares y los Robledos, retraído, y sintiéndose superior al término medio colombiano añora su antigua soberanía de Estado"*⁵

La imagen de gente blanca forjada por los foráneos se vio reforzada internamente por los paisas de la banda oriental del río Cauca, que desde su cuna en Rionegro, Antioquia, o en Abejorral, se sintieron de cepa castellana y hasta "primos del corazón de Jesús y de la Virgen del Carmen"⁶.

"Yo alcancé a presenciar, en mi infancia- afirma un notable escritor- la apertura de las haciendas en los últimos montes de Salamina. Era aún la época de las migraciones de peones de Abejorral, Sonsón y Aguadas. Todos ellos blancos, altos y fornidos. No traían ni enfermedad, ni vicio alguno. Muchos de ellos salían a la población solamente una o dos veces al año. En los días domingo iban de paseo a alguna casa de las fundaciones vecinas, prefiriendo aquellas en que hubiera campesinas bonitas, a quienes visitaban con la mayor compostura, surgiendo siempre de esas visitas los futuros enlaces. El peón raso al casarse, se iniciaba en la posición, ya más estable, de "agregado". Era la nueva cepa que se plantaba y que habría de constituir, en unos lustros, una nueva familia, vigorosa y extensa. Luego habían de seguir las migraciones desde estas regiones del norte de Caldas hacia el Quindío y el Valle del Cauca. Allí

⁴ Safray, (1970), p.185

⁵ D'Espagnat, (19839), p.198

⁶ Es un refrán muy popular en la zona y que se aplica a quien se cree de alta alcurnia, o "salido del sobaco del Espíritu Santo"

*encontrarían las tierras de Canaán a las que llevarían sus austeras costumbres, su laboriosidad y su raza."*⁷

La visión pura e idílica de Jiménez y otros autores se ve contrastada por los informes de campaña del general Sergio Arboleda en la guerra de 1862, que trató de coordinar la campaña de un ejército paisa bajo las órdenes de Braulio Henao, que apoyó a los conservadores caucanos en su campaña contra Mosquera:

"El orgullo y la fatuidad que dominaba a esa gente (los antioqueños) eran sobremanera insultantes; sin embargo, gracias al buen sentido del pueblo caucano, todo el mundo se propuso ser moderado con ellos, corresponderles con agasajo y tratarlos como hermanos. Aunque el gobierno de Antioquia había provisto de fondos a sus tropas, de Cartago a Cali los jefes de ellos exigieron a las autoridades y tomaron \$ 12.600, único fondo con que contábamos para el ejército del Cauca. Aunque fueron entregados 1.200 caballos y mulas que se perdieron definitivamente, no por eso dejaron de tomar todas las bestias que encontraron en tránsito.

*Como el ejército del Cauca estaba completamente desnudo y no había telas ni arbitrios para contratar vestuarios, propuse al gobierno que hiciera un repartimiento de vestidos entre los pueblos, y así se hizo, pero todos los tomaron los antioqueños, bajo la promesa de devolverlos, que han olvidado."*⁸

A los pocos escrúpulos de los paisas con los bienes ajenos, el general Arboleda les sumó la indisciplina y la afición desmedida por el alcohol. Por ello, cuando Pedro Justo Berrío preparaba un ataque a Mosquera, recordó la experiencia en la guerra de 1862 en el Cauca, y en comunicado oficial exhortó a los capellanes castrenses que previnieran a la tropa contra el robo y las borracheras, que deslucían el honor de las milicias antioqueñas.

El tolimense Medardo Rivas aporta otro valioso testimonio sobre los ancestros paisas que forjaron el mito antioqueño El empresario hizo un gran abierto en las selvas del valle del río Magdalena a mediados del siglo XIX y para la fenomenal aventura contrató personal en Manizales. El día menos pensado, relata Medardo Rivas, aparecieron los maiceros con perros, niños, mujeres y micos, como si llegaran con un circo:

"Todos de guarniel atravesado donde llevaban todo lo que puede necesitar un hombre, inclusive la navaja barbera para las peleas; el sombrero alón, arriscado a un lado, capisayo rayado, camisa aseada y pantalón arremangado. Traían un negro maromero, dos o tres jugadores de manos que hacían prodigios con el naípe, tres micos, diez loros y una yegua. Todos ellos llegaron a medio palo, y con la seguridad de que llegaban, como los judíos, a la tierra prometida.

Jamás conflicto tan grande se había presentado en mi vida de campesino. Yo era un niño en presencia de cada uno de esos gigantes, y todos ellos formaban una legión formidable, incapaz de gobernarla. Pues bien, a los pocos días estaban ya instalados, sumisos, trabajando, y cumpliendo mis órdenes como lo hacían los indios sabaneros.

⁷ Jiménez, (1977), p.114

⁸ Andrade G. Gerardo -1994, pag 120

...armados de calabozos o cuchillos de monte, empezaron la tala; y devoraban la montaña como por encanto. Los gigantescos cumalaes, los guayanes y los hobos se doblaban a su paso, y caían dejando una amplia huella y un ancho vacío del uno al otro lado de la montaña. A los tres meses el bosque íntegro había desaparecido; y a los seis meses se recogían mil cargas de maíz; al año estaba formado el potrero de lurá para cebar quinientas reses.

Los antioqueños trabajaban en su retiro infatigables y contentos. Sólo dos o tres muertos hubo entre ellos por rivalidades; pero los jueves bajaban los capitanes al pueblecito al mercado y había las de San Quintín con sus habitantes, y por allá cada mes salían todos a descansar y entonces era la desolación de la desolación. Se bebían cuanto aguardiente había en la colonia, formaban querella con todos los habitantes, les quitaban sus mujeres, los estropeaban sin consideración, y cuando ya nadie quedaban y todos huían, se ponían a ver maromas, muertos de risa de las gracias del payaso.

Habiendo cumplido sus compromisos y sin deber un cuartillo a nadie, pues sí eran honrados, los antioqueños se fueron de Guatequisito para Lérída, contratados por otros hacendados; y tal guerra dieron, que en los archivos de aquella municipalidad se registra el decreto que prohíbe el trato con los antioqueños y el que estos pisen su territorio."⁹

LA RELIGIÓN Y VALORES DE LOS PAISAS

Los nativos abrazaron la fe del invasor europeo sin mucho convencimiento, y ante la presión del conquistador simulaban aceptarla pero adaptándola a sus ritos y creencias. En los resguardos indígenas la manifestación cristiana ha sido meramente externa y así ha sido con los mestizos que asumen que tienen la exclusividad del favor divino, y por ello invocan a la Virgen antes de cometer un asesinato o piden el apoyo de Cristo antes de marchar al combate en las tantas guerras que nos han asolado.

Al igual que los españoles en la época colonial, los paisas establecieron una simbiosis entre sus principios políticos y la iglesia católica. El clero, y la milicia, en grado menor, fueron los escalones de ascenso social durante la colonia y en el primer siglo republicano, de tal manera, que cuanto más clérigos tuviese una familia paisa, más campanillas y reconocimiento adquiría entre sus coterráneos..

Los antioqueños vivieron en un Estado clerical, donde se manejó una doble moral: una estricta y ceñida a los cánones en el mundo de la familia y a la luz del día, y otra dispada y borrascosa, en secreto o "bajo ruana". El padre de familia era muy estricto con las mujeres de su familia, pero no respetaba las ajenas de inferior condición social o económica; arrojaba del seno del hogar a la hija seducida, pero se amancebaba con la hija del peón o del agregado.

La moral se vivió por estratos en la sociedad paisa. Unos eran los valores de los "Dones y las "Doñas" y otros los valores de los "ñapangos" y de las "misiás". El jefe del hogar era caritativo y se vanagloriaba de ayudar a los pobres, pero contrabandeaba y arruinaba a quien pudiera en los negocios¹⁰; los patriarcas y

⁹ Rivas, (1972), p. 239

¹⁰ Archivo del concejo de Manizales, (1864), sin clasificar,

próceres paisas comulgaban y se daban golpes de pecho, pero su intolerancia condujo a muchas guerras que asolaron no sólo a su estado sino a toda Colombia. En Antioquia se libraron arduas campañas contra el alcoholismo y la prostitución pero el alcohol fue base del jolgorio paisa y mientras su sociedad toleraba el asesinato de la esposa adúltera, con la consabida disculpa de "ira e intenso dolor", al hombre le dio licencia para sostener una o más barraganas.

La iglesia fue factor de construcción y a la vez factor de polarización y ruptura. Hizo, pues, el doble juego de crear y civilizar, de destruir y enfrentar. A través de la historia regional, el clero católico fue adalid en el poblamiento y en la colonización, promotor de caminos y cultivos; y también el clarín que congregó a los parroquianos para tomar la lanza o cargar la carabina en supuesta defensa de la fe, o de los intereses de la iglesia. La iglesia empujó al labriego sin tierra hacia nuevos horizontes y en otras ocasiones apoyó a latifundistas explotadores o se hizo la de la vista gorda cuando sus amigos desplazaron y alejaron de sus terruños a los supuestos enemigos de su causa.¹¹

Durante la época colonial la iglesia se alió con la administración española y sin remilgos aceptó el patronato de los reyes. Una vez que se logró la independencia se rompió esa alianza, pero a partir de 1840 se fragua una nueva alianza entre la iglesia y el conservatismo y se crea el imaginario, fatal para el futuro de Colombia, que divide al país entre buenos y malos. Las contrapartes, entonces, dejan de ver al opositor como un contrincante que debe vencerse en el campo de las ideas, y lo miran como un enemigo al que hay que someter o destruir. Mientras los conservadores ven a los liberales como enemigos de la fe, estos ven al conservatismo como la mano política del papado que trata de revivir el catolicismo prehispánico y cerrarle al pueblo las posibilidades de una educación libre.¹²

EL MESIAS DE LA CEJA

"Con el ejército antioqueño que se internó por las tierras del norte caucano en la guerra de 1876, iba el sujeto de nombre Luis Angel Villegas, natural de La Ceja, que había abandonado esposa e hijos para vivir completamente retirado haciendo penitencia. Su mirada era penetrante, llevaba una cruz de peregrino, usaba larga cabellera y cubría los pies con gruesas sandalias de cuero. Algunas personas lo consideraban santo y le pedían que intercediera por ellos ante el Altísimo; otras le llamaban burlonamente El Mesías.

Incorporado a las filas antioqueñas asistió a la acción de los Chancos, durante la cual permaneció arrodillado rezando el trisagio y pidiendo a la Divina Providencia la victoria de sus paisanos y copartidarios conservadores. Cayó prisionero en la confusión de la derrota y se ignora cuál fue su fin. Al preguntar por Villegas en la población de San Vicente, dijeron los derrotados que se alejaban llenos de pánico: El Mesías?- ¡Virgen Santa!- A estas horas lo estarán crucificando."¹³

Las concepciones políticas del estado clerical de Antioquia fraguaron crueles guerras religiosas en el siglo diecinueve.¹⁴ Desde 1850, Antioquia se convirtió

¹¹ Cardona, (1985), p. 63.

¹² Cardona, (2006).p.157 y ss.

¹³ Cardona, 2004, pag 164

¹⁴ La guerra de 1876 y luego la revolución de 1879 fueron luchas religiosas alentadas por la Iglesia..

en el bastión de la fe, donde había dos grandes preocupaciones: atajar la irreligiosidad contaminante del resto del país y conseguir un asiento en el cielo, que se convirtió en un negocio particular, pues pese a la afición por el licor, la doble moral y otros obstáculos, todo se podía resolver con una confesión a última hora, misas a las ánimas del purgatorio, rezos y novenas, jaculatorias e indulgencias, limosnas a la parroquia y a los pobres, pues según el viejo refrán "el que peca y reza empata" y como se ve, había muchas oportunidades de equilibrar la balanza.

EL TRABAJO EN CONVITES

El trabajo en grupo, o los llamados convites, fueron la clave del éxito de los colonos paisas. Unos y otros se concertaban para recoger las cosechas, abrir los caminos y levantar las viviendas, fundar las aldeas, edificar las capillas y cazar fieras y maleantes que merodeaban por los abiertos. Esa capacidad de actuar en equipo les permitió hacer frente a los latifundistas de las Concesiones Aranzazu y Burila y arrebatarse las tierras indígenas de los resguardos de la banda izquierda del río Cauca.

Las Juntas Pobladoras suplieron el papel de un Estado débil y ausente, luego aparecieron las Sociedades Fundadoras y hasta una Sociedad de Mejoras Públicas, que nació antes de la aldea y se encargó de señalarles sus destinos, como aconteció con Buenavista en las estribaciones de la cordillera quindiana:

TESTIMONIO DE JOSÉ JESÚS JIMÉNEZ YEPEZ, FUNDADOR DE BUENAVISTA- (Año de 1981)

"Hace 52 años llegué a esta región llamada Buenavista con el fin de establecer una fonda.

Encontré al Sr. Ramón Vélez quien tenía una finca en este lugar donde había un cruce de vías y le compré un solar estableciendo allí la fonda que constituiría una parada obligatoria para las personas que se dirigían a Pijao.

El día de la inauguración acudió tanta gente a celebrar dicho acontecimiento y como no existían caminos sino trochas, invité a los moradores a convites los lunes de cada semana para que hiciéramos caminos.

Demolí un rancho viejo y construí la casa que me sirviera de fonda y también como casa de habitación, siendo la primera de esa cuchilla. Como en la región no existían escuelas propuse a los moradores que yo regalaba un lote para hacer un local con tal fin, así emprendimos la obra y una vez terminamos el salón, que fue precisamente donde existe hoy la escuela de niñas, en el año de 1933, empezó a funcionar. Fue el primer maestro Don Ramón Jaramillo.

Al año siguiente emprendimos la construcción de una escuela para niñas en un solar que regaló Gerardo Loaiza, cofundador; la primera maestra fue Lola Henao, de Calarcá.

Cuando se empezaba dicha obra le propuse a Alberto Giraldo que se encontraba fabricando el banqueo para construir una casa, que pusiéramos las dos casas a hilo y dejáramos una calle y así se hizo. Diez ocho meses más tarde trazamos la plaza en terrenos que cedí, cosa que hice en compañía de Ramón Jaramillo, Miguel Castro, Pastor Londoño, Gerardo Loaiza y Nepomuceno Gallón.

Como empezara la demanda de solares formamos una SOCIEDAD DE MEJORAS PÚBLICAS, siendo su presidente don Ramón Jaramillo. Allí se discutían todos los problemas de la región, a la vez que se dictaban conferencias culturales y fue así como emprendimos los convites para banquiar, hacer calles y la plaza, todo a base de recatón y pala.

Un año después solicité al alcalde de Pijao un permiso para una semana cívica para recolectar fondos para una inspección de policía y la cárcel y los resultados fueron tan benéficos que se pudieron construir los locales mencionados.

En 1937 se instaló la inspección de policía... en 1941 se inauguro una capilla de bahareque... en 1944 se elevó Buenavista a corregimiento. En 1955, mediante convites y sin ayuda oficial se construyó la carretera central de Buenavista...El 10 de diciembre de 1966 por Ordenanza No 29 se erigió la aldea en cabecera municipal.¹⁵

TODO EMPIEZA EN LA CASA CAMPESINA

El sentimiento paisa aflora en la cocina, pues los alimentos son parte fundamental de su cultura y sus cualidades, reales o imaginadas, contribuyen a definir exteriormente al antioqueño conjuntamente .con el acento fuerte y brusco, el carriel y la ruana En la jerga popular se dice "de todo el maíz" para indicar excelencia; o "parece criado con aguapanela" cuando se quiere denotar flojera y desgano. El sartal de arepas en el cuello de un visitante muestra la hospitalidad paisa y la palabra "maicero" es sinónimo de antioqueño, que a la vez, tiene las connotaciones de ventajoso y aventado para el resto de los colombianos.

*'Salve segunda trinidad bendita
salve frijoles mazamorra, arepas,
no mas nombrarlos se siente hambre
no muera yo sin que otra vez los vea'*¹⁶

Esa Segunda Trinidad en los versos de Gregorio Gutiérrez González, hace añorar al paisa que está fuera de su tierra, su "bandeja" especial con arroz, arepas, huevo, chicharrón, carnes de res y de marrano, tajadas fritas de plátano, una porción de frijoles trasnochados y de encima una taza de mazamorra acompañada de dulce macho. Por ello se encontrarán restaurantes paisas donde haya gente de esa cultura, es decir en Nueva York, en París o en Estocolmo y de seguro al lado de los coros celestiales y en los rincones calientes de los profundos infiernos.

Los tres "golpes" o comidas diarias del paisa no son las más variadas ni balanceadas en términos gastronómicos, y aunque la prisa de los tiempos modernos las han variado un poco en las ciudades, en la zona rural los campesinos siguen aferrados a esa cocina tradicional rica en carbohidratos y grasas. En la zona rural el desayuno se compone de los siguientes elementos: Chocolate espeso, a veces con anís o canela, acompañado con arepas adobadas con "hogao" y frijoles "recalentaos", el almuerzo es "sancocho", o sea una enorme porción de caldo de calambombo, con abundante "revuelto", es

¹⁵ Sánchez y Jiménez- 1981-

¹⁶ Fragmento de una poesía del poeta costumbrista antioqueño Gregorio Gutiérrez González- - .

decir, plátano, yucas, a veces arracacha, una presa de carne gorda montada sobre el "revuelto" y de sobremesa un tazón de mazamorra con un generoso trozo de panela "melcocha". La comida, o último alimento fuerte del día, es indefectiblemente, "impajaritadamente", frísoles con tocino, adobado con "hogao", plátano picado, y como remate aguapanela o claro con leche.

Los menús enunciados son condición esencial para conservar los trabajadores en las fincas, cada vez más escasos en la zona cafetera. Constituyen también el alimento de los "alimentadores" y de los patrones. Pero semejantes festines, abundantes y grasosos, no llegan a las mesas de las familias de minifundistas y peones, donde no hay chocolate sino aguapanela; la carne no se conoce, y unos frijoles solitarios y tal vez agorgojados flotan en un caldo sin adobos, donde los plátanos se encargan de llenar el plato.

El campesino paisa no se ha distinguido por su aseo personal. La casa muy limpia, la cocina también, vemos las mujeres y los hombres peinados y organizados, pero por fuera. Hasta tiempos recientes se bañaban todo el cuerpo sólo al finalizar la semana y en los días de trabajo, al levantarse e ir al corte o al iniciar los oficios caseros, se hacían el "baño del gato" en una poceta o en un aguamanil ubicado en un sitio aislado.

En tiempos no muy lejanos el campesino apenas contaba con dos o tres mudas de ropa; los hombres protegían sus pantalones con tapapinches o delantales cortos de piel de nutria, de león montés o de piel de zorro y las mujeres cuidaban sus faldas con unos delantales de toscas telas. Dos ruanas formaban parte del guardarropa del labriego: una vieja y andrajosa de uso diario y otra buena para dominguear. Tenían, igualmente, dos carrieles: uno viejo de vaqueta para el menester diario y el guarniel de nutria o de cuero de perro negro para las salidas al pueblo.

Si se les compara con el arriero, los "guardados" del carriel labriego eran prosaicos: cargaba un espejo dentro de un estuche de madera, que lo protegía contra los golpes, una humilde pipa de tusa de maíz o de palo de rosa, un peine de cacho, un naípe viejo, unos dados, un yesquero, tabacos, una navaja perica o una barbera, unas cabuyitas por si acaso; a veces llevaban la contra para librarse de las culebras y un monicongo para mantener a raya a los malos espíritus.¹⁷

En los tiempos actuales son muy pocos los campesinos del Eje Cafetero que usan carriel y ruana, tampoco usan bluyines, pero andan en camisa, celular al cinto y en vez de barbera cargan un cuchillo "encaletado."

La cocina sigue siendo el sitio más importante de la casa. Aún se cocina con leña, pues la electricidad es costosa y el propano es difícil de llevar a las zonas rurales. El fogón de leña se construía con piedras y horcones sobre una mesa apisonada de barro y sin chimenea, por lo que el humo se elevaba directamente hacia el techo a través de las ristras de chorizos y las lonjas de carne con nitro que se curaba con el hollín que se adhería a soportes y travesaños. Hoy los

¹⁷ JIMENEZ, 1977, pag 115.

fogones son menos rústicos. Tienen chimeneas de tubos de gres, mesa de ladrillos y cemento y parrillas de fundición de hierro gris.

En tiempos pasados, cuando caía la noche, la familia y los servidores de confianza se reunían alrededor del calorcito de las brasas del fogón a rezar el rosario, a contar cuentos y a tomar un tazón de aguapanela con leche, batida en la chocolatera de cobre con un molinillo de madera que formaba espuma que reventaba en la boca. Ahora se reúnen frente al televisor, no a rezar ni a contar cuentos o a cantar, sino a ver la telenovela de moda.

Las casas se levantaron con guadua y sus paredes fueron de bahareque. La resistencia de estas viviendas a los temblores y al comején es tal que aún están en pie en los pueblitos cordilleranos, en las fincas tradicionales y en los sectores antiguos de las ciudades de la región.

La construcción de esas viviendas fue un arte. Había especialistas para cada parte del proceso. En el embutido del bahareque se mezclaba el barro con la boñiga, o estiércol de caballo, se esparcía la mezcla en el suelo y se pisaba para desmenuzarla y homogenizarla. Una vez clavado el estantillo, los parales se recubrían con esterilla de guadua, luego se empañetaba con una masa de boñiga que se emparejaba con un palustre y una vez seca se pintaba con varias capas de cal disuelta en agua.

Al contrario de hoy, cuando todo hay que comprarlo, los hogares de antaño se abastecían de innumerables objetos de uso diario. En la fabricación intervenían padres y abuelos, los hijos y las personas del servicio doméstico. En las fincas se fabricaban canastos, cucharas de palo, esteras, jíqueras y hasta los trompos que utilizaban los pequeños en sus juegos. Para hacer los canastos se traía del monte bejucos especiales, que se raspaban y entrelazaban. Las guascas de plátano secas constituían la materia prima de las esteras, las guascas se enrollaban y amarraban con cabuyas; los colchones eran de motas del árbol de balso, a las que se quitaban las semillas, para después embutirlas en unos bolsones de tela burda respuntados con cáñamo para darles forma y resistencia. Las jíqueras se hilaban con manojos delgados de cabuya mediante agujas de guadua, como las que se usan para tejer crochet. Para la fabricación de las cucharas de palo se utilizaba un hierrito delgado llamado gubia y el menaje para alimentar a los peones en el corte se complementaba con tarros de guadua, totumas y calabazos.¹⁸

Hasta los años cuarenta del siglo pasado, en las fincas y pueblos pequeños se molía el cacao para preparar el chocolate, aromatizado con canela y clavos de olor, y se extraía aceite de las pepas de higuierilla cuyo destino eran los lampararios de la iglesia o los quemadores de mecha que alumbraban los corredores cuando se iba al lejano sanitario. En muchas casas se fabricaba el jabón de tierra, tan efectivo para los piojos y las ladillas; era un proceso más complicado y necesitaba la mano de un experto, generalmente el abuelo o la solterona de la casa: Primero se cocinaban los huesos de res para obtener un caldo, al que se le agregaban ceniza y se formaba un lodo que se filtraba y

¹⁸ Aristizábal, (2003), p. 23

formaba un emplasto, el emplasto se hervía para espesarlo y armar bolitas que se envolvían en capachos de maíz.¹⁹

MANJARES PAISAS

Bizcocho de maíz

Este producto fue clave en la colonización paisa. Se utilizaba solo o mezclado con chicharrones. Lo cargaban los arrieros en sus largas jornadas y era parte esencial del bastimento que llevaba el sangrero en la bestia madrina.

Para obtener el bizcocho cerrero se remojava el maíz durante toda la noche para ablandarlo y poderlo moler en una batea de piedra mediante otra más pequeña, de grano fino y forma oblonga. Para facilitar la operación la batea de piedra se picaba con un cincel de vez en cuando. La masa obtenida se remojava con suero y se colocaba sobre una piedra plana que se calentaba en el fogón de leña. Con una astilla de guadua se alisaba la masa sin aliños o con chicharrón y sal al gusto que se doraba y asaba como una arepa²⁰

Arepa de chόcolo

En un capacho de maíz cuyos elotes se abren desde el centro, se agrega la masa de maíz preparada en la artesa o en el pilón, la cual se adoba con mantequilla y sal. Las puntas se doblan por encima de la masa y se cierran. Luego se entierra la masa cubierta con el capacho en medio de ceniza caliente, teniendo cuidado de que no entre a la masa. Por encima se colocan brasas para conservar el calor y favorecer el proceso.

Bollos de mazorca

A la masa se le agrega queso, mantequilla, sal y cebolla y se procede como en el caso anterior.

PLATOS TRADICIONALES

En la banda izquierda del río Cauca coexisten las culturas paisas y las de los resguardos nativos. El maíz ha sido la base de la alimentación tanto de unos como de otros, con la salvedad que la cocina nativa es más rica y variada, pues se enriqueció con elementos autóctonos como el chontaduro, el sagú y el obambo y utilizó la sidra y la ahuyama, que los paisas miraron con repulsa y desdén.

Los alimentos paisas y los alimentos nativos han conformado una cocina en el Eje Cafetero, que identifica claramente sus municipios, de tal forma, que al

¹⁹ Ibidem, p. 65

²⁰ Instrucciones dadas por la señora Inés Amelia Cardona Salazar, tía del autor del artículo, que vive actualmente en Nueva York al lado de sus sobrinos y cuenta con más de cien años de edad.

mentar determinado producto inmediatamente llega a la memoria su procedencia y hasta la fiesta que lo realza²¹

:

LUGAR

PLATO AUTÓCTONO

Riosucio	Chiquichoques- Nalgas de Angel- Estacas
Supía	Colaciones- Blanqueados
Quinchía	Sirope- envueltos de maíz
Aguadas	Piononos
San Félix	Truchas adobadas con papas
La Virginia	Viudo de pescado
Neira	Corchos de panela
La Merced	Pandequeso
Filadelfia	Bizcochuelos
Santa Rosa de Cabal	Chorizos cocidos
Salento	Trucha con patacones
Barcelona	Forcha
Balboa- corregimiento quindiano-	Tortas de chócolo
Pereira	Fiambre en hojas de plátano
Mistrató	Jaruma
Guática	Masato

Además de los platos tradicionales de las localidades, y antes que el consumismo y la publicidad rigiera los gustos de la gente, en las poblaciones de antaño existieron lugares que congregaron los paladares del Viejo Caldas. En Riosucio recuerdan los tamales de "Temilda", en Manizales las chuletas del "Café La Bahía", en Armenia el antiguo restaurante del "Roble" en la entrada a Salento, en Pereira, en la salida a Cartago, los Kumis de pantalón largo y pantalón corto... y en todas las parroquias y festivales las deliciosas empanadas, para todos los gustos y con los más variados ingredientes, que al lado del machete y la ruana son un símbolo de la cultura paisa. ¡Cuántas iglesias, cuántos centros cívicos y culturales, cuántos caminos y calles vieron la luz al olor y sabor de las empanadas!.

LEYENDAS Y MITOS CAMPESINOS

La confluencia de varias culturas en la zona de centro-occidente de Colombia ha enriquecido el imaginario popular con cuentos, mitos y leyendas que llegaron desde la penumbra de los tiempos americanos, en las carabelas con los conquistadores y los esclavos africanos y en las alforjas y atados de los colonos paisas.

Todas nuestras aldeas tienen sus leyendas, sus fantasmas, espantos y aparecidos. En Aguadas se habla del tesoro de Pipintá, escondido por los indios y que los guaqueros han buscado por todas las cavernas y hondonadas al lado

²¹ Hernández (2002)

del río Cauca. En Supía, se mienta el entierro de un soldado de una columna rebelde que transportaba un cargamento de oro. En San Félix, corregimiento de Salamina, la gente cree que existió una bruja de nombre María Laparda, que al terminar el pacto con el diablo se fue a los infiernos y fabricó un gran muñeco de oro y piedras preciosas y lo escondió en una enorme cueva. En el Quindío existe la leyenda de la laguna de Maravelez. Allí, al igual que en Guatavita, los indios arrojaban ofrendas y se cubrían de polvo de oro antes de sumergirse en sus aguas. Los españoles buscaron ese Dorado, al igual que los colonos y muchos otros ilusos que siguen hurgando en los recovecos de la cordillera central.

UNA BRUJA SALAMINEÑA

En la confluencia de la vía que unía a Salamina con Pácora, en tiempos de la arriería, y a veinte pasos de la quebrada del Palo, perdida entre la maleza y el monte, estaba el destartalado refugio de una anciana llamada Clementina. Allí, alumbraba con velas de sebo los retratos de hombres y mujeres sometidos a sus maleficios y se observaban muñecos con alfileres clavados en el corazón y en los ojos.

En un rincón estaban las escobas de iraca, que según ella, utilizaba para volar por los aires en las excursiones nocturnas, y se veían, también, una calavera, dos murciélagos disecados y la osamenta de un gato.

Clementina tenía pócimas y conjuros para todas las situaciones, con ingredientes, que ella, y solamente ella, preparaba para guardar en faltriqueras mugrientas colgadas del zarzo de la casucha:

Jórmula del quereme

"Raspao' de la uña de la gran bestia, 'raspao' del colmillo del caimán y de la muela del morrocoy. Estos tres raspaos se 'arреjuntan' con una covalonga criolla, bien curada, y se le 'añide' por tres veces lo que se coja en el canto de una uña de 'raspao' de jarete; pa 'perjumar' este compuesto se le pone un 'jlor' de naranjo dulce. Esto 'secha' entre una caja de lata y 'diai' se saca y se le pone a los alimentos o 'bebias' de la persona que uno quiera amañar."²²

'Jórmula' pa' la guarda de las 'juerzas' de los recién casados

"La cabeza y el corazón de una 't'órtula bujona', cogida a las cinco de la tarde; y ese se le agrega a las seis de la tarde un litro de sangre 'graund'a que 'otiene' del otro. A esto se le añade la sangre de mico 'marimondo' para la 'agilidad'; sangre de palomo pal 'éfeto' y sangre de' lió'n pal aguante. Este compuesto es únicamente para la luna de miel."²³

En el Viejo Caldas los mitos del folclor colombiano han tomado características peculiares que varían de acuerdo con las regiones. Se tienen varias "Madremontes", distintas "Patasolas", unos cuantos "Muanes" y "Lloronas", tal que otro "Puto Erizo" y dos o tres "Hojarasquines del Monte";

En una investigación realizada por Fabio Vélez Correa²⁴ apreciamos la riqueza de mitos regionales e innumerables motivos para poner los pelos de punta al adentrarse por trochas desoladas o internarse en la oscuridad de la noche.

²² Jimenez M. (1977) . p. 135

²³ Ibidem (1977), p. 136

²⁴ Vélez, (1997),p. 47.

Los campesinos describen a la Madremonte o Madreselva como una mujer musgosa y putrefacta que vive en los pantanos y también como una mujer de formas generosas, cubierta de ramajes que habita en la espesura de los montes. Para algunos es la guardiana de los bosques que llora y se enfurece con los leñadores, para otros es una criatura mala que hace perder a los niños en las montañas.

Para prevenir el encuentro con la Madremonte los caminantes fuman tabaco y llevan en el bolsillo unas pepas de cobalunga, cargan medallas benditas y escapularios o bastones de guayacán y varas de cordoncillo.²⁵

LA MADREMONTE DE IMURRÁ

A dos amigos los cogió la noche en la Cuchilla de la Pintada, río Imurrá arriba, en un paraje boscoso, desconocido y solitario.

Los caminantes encontraron una choza abandonada y se dispusieron a dormir en un camastro con un tendido de guadas abajo y otro tendido arriba.

-! Que rico una vieja bien buena para pasar la noche aquí con ella!-

-!No hombre, qué mujeres ni qué ocho cuartos- le contestó el otro- no ves que estamos envoltados y sin un arepa para pasar el hambre!-

El que quería compañía femenina se acostó arriba y como a las doce de la noche despertó con una hembra encima, que le decía con voz entre susurros: papito, me llamaste, aquí te estoy quitando las ganas.

El compañero que roncaba abajo del camastro despertó cuando un líquido viscoso y con olor a sangre le bañó la cara y al levantarse vio a la horrible Madremonte devorando a su amigo.

Lleno de pánico abandonó la choza, mientras la horrible vieja llena de hojarasca lo perseguía con el ropaje de musgo arrastrando por el suelo.²⁶

LA PATASOLA DE RIOSUCIO

La Patasola es un personaje de un solo pie, que se transforma de acuerdo con las circunstancias para atraer a los hombres y chuparles la sangre. La Patasola odia a los cultivadores de maíz y a los cazadores, y goza acosando a los arrieros y empujando a los abismos a los bueyes y a las mulas.

Hace muchos años una muchacha abandonó su casa y se fue a "putiar" en la zona de tolerancia de Riosucio. La madre desesperada y adolorida la maldijo, y como la muchacha se preciaba de tener las piernas más bellas, le dijo: "Te he de ver arrugada y andando en una sola pata."

Una noche, en una impúdica y escandalosas francachela, se armó una pelea, hubo bala y la muchacha perdió una pierna a consecuencia de una herida gangrenada.

Pese a la amputación la infección continuó y la muchacha murió en medio de enormes dolores e insultando a la progenitora, que por la maldición era la causa de su ruina. Desde entonces su alma en pena recorre las calles de La Cuchilla, el Pulguero y el Banqueo y el ruido del único pie al chocar con los empedrados perturban a más de un borracho que se aventura por esas calles pecaminosas.²⁷

En la mentalidad del pueblo, los 'muanes' suelen ser delincuentes que hacen pacto con el diablo para cometer sus fechorías²⁸, o seres míticos que viven en los recodos de los ríos, donde juntan tesoros, o preparan celadas para robar niñas bonitas que atrapan por los pechos y se las llevan hacia las profundidades.

²⁵Ibidem, p. 50

²⁶ Adaptación de la leyenda presentada por Vélez, (1997), p. 52.

²⁷ Versión del riosuceño Mellizo Pinzón.

²⁸ VÉLEZ, 1987, pag 69

EL PUTO ERIZO DE ARBOLEDA

En una procesión del Viernes Santo, un individuo que recuerdan con el nombre de Luis Robledo, se emborrachó y empezó a mandarle la mano a cuanta mujer marcha en la procesión. El cura Rosendo Castro le echó una maldición que lo condenaba a salir de Arboleda sin que nunca, jamás, pudiera regresar a ella. Apenas terminó de hablar el cura un viento huracanado lo levantó por los aires y lo arrojó a un lugar distante del poblado convertido en un erizo. Han pasado muchos años y por más que lo intenta, el "puto erizo" no ha podido encontrar el camino a su aldea, donde se dice, que al llegar a la iglesia, se redimirá su condena.²⁹

EL DUENDE DEL ALTO DE LA RIOJA.

La Rioja es un caserío de Pensilvania, Caldas. A finales de 1950 la tranquilidad de ese lugar se vio alterada por un suceso extraño, que recuerda doña Gilma Alzate, vecina del poblado:

"Yo tenía unos siete años y estaba donde las tías. Una muchacha muy bonita estaba cuidando una tía que estaba en dieta y vivía al lado de las casas. La muchacha se puso muy nerviosa pues veía un negrito pequeño que saltaba de un lado a otro de su habitación haciéndole ojos y carantoñas y por eso se fue a dormir esa noche donde mis tías. Hacía rato que nos habíamos acostado cuando empezó un ventarrón que abrió las ventanas de par en par, enseguida la ropa que se había aplanchado por la tarde y estaba sobre un taburete se cayó al piso, luego sentimos voltear el vaso de noche y se regaron los orines. Yo sentí el pellizco de un hombre en la espalda y la muchacha empezó a gritar: ! me van a llevar! ! me van a llevar!. Entonces la tía Ana Rosa, la abrazaba con la camándula gritando: ! Madre inmaculada, cúbrela con tu manto!. Yo también me aferré al brazo de la muchacha para que el duende no se la llevara. Sentíamos como si se fuera a elevar. En ese momento le echaron la bendición con Fernando, el niño de la casa que estaba también con las tías, pues los duendes se espantan con los niños pequeños bautizados. Después de un rato el duende se fue y todo se calmó. Ana Rosa continuó rezando por varias horas y al amanecer vio que un ave negra, como un gallinazo, remontó vuelo y se perdió en la lejanía"³⁰

EL MOHAN DE LA SONADORA³¹

Según los tolimenses, el mohan, o muan, es un ser mítico que vive en los charcos profundos de los ríos y anda a la caza de las muchachas bonitas que llegan a lavar ropa o a bañarse en sus aguas. Es bajito, regordete y sus cabellos largos están llenos de musgo. Los quindianos tienen otro mohan, que además de enamorado y escurridizo, se dedicó a molestar a los pescadores y a los habitantes de las riberas de la quebrada la Amoladora en las estribaciones del Cerro de Peñas Blancas. Este personaje se la pasa recorriendo la quebrada de arriba abajo y de abajo arriba tirando grandes peñascos en la corriente. La gravedad y la fuerza del agua los hace rodar y en su descenso suenan con estrépito llenando de pavor a los que están cerca de la corriente. No han valido rezos ni conjuros, ni señuelos de mujeres bonitas para atraparlo. Sigue con las pilatunas dando nombre a la quebrada ruidosa de la Sonadora.

IMÁGENES PORTENTOSAS

²⁹ Versión de Alberto Zuluaga.

³⁰ ARISTIZABAL, 2003, pag 63

³¹ Versión suministrada por el antropólogo quindiano Roberto Restrepo

Las leyendas españolas llevaron al apóstol Santiago a los campos moriscos, donde se aparecía en su caballo blanco y cargaba contra los infieles. Lo mismo sucedió en América, pues Santiago cruzó el Atlántico en las mentes afiebradas de los invasores y reverdeció sus hazañas al atacar con yelmo y jaca a los aterrorizados nativos.

A los ídolos de los nativos como Lulumoy de los pijaos y el Nabsacadas traído a la región por los indios panches³², se suman las imágenes milagreras de indios y encomenderos, que al igual que las anteriores dieron esperanza y fortaleza a sus comunidades en momentos difíciles.

La Virgen de Belén acompañó a los quimbayas de la aldea de Pindaná de los Cerrillos por casi doscientos años y Virgen y comunidad, parece que desaparecieron la una con la otra. Otra imagen portentosa es la Virgen de la Pobreza que se conserva en Cartago. Existen varias versiones sobre la aparición del lienzo. Se dice que la figura se reveló en un ornamento que lavaba una india llamada María Ramos y otros aseguran que no fue a una humilde mujer sino a una encomendera criolla. Al trasladar a Cartago la Virgen siguió hacia el río La Vieja, no obstante los paisas pereiranos la hicieron su patrona y la veneran con profunda devoción.

En el primer traslado de Arma, las autoridades virreinales enviaron los ornamentos, los cálices y las imágenes hacia la población de Rionegro, pero la diminuta figura de San Antonio no quiso abandonar la antigua fundación pues se hizo tan pesado que fue imposible cargarlo. La estatuilla renegrida de San Antonio se quedó en Arma, pero se volvió tan andariego que los vecinos debieron ponerlo tras unas rejas, ya que amanecía lleno de cadillos que se le enredaban en la saya, quizás al hacer sus recorridos buscando marido a las innumerables mujeres que viajan desde sitios lejanos para pedirle el milagrito de un compañero.

Santa Rosa de Lima fue la patrona de la aldea indígena de Tachiguí. Las fiestas de la virgen peruana congregaron durante siglos gente de toda la región. En las terribles epidemias de viruela los fieles sacaban en andas a la imagen para que los protegiera, y abrían las puertas del templo de par en par pidiendo su auxilio cuando se desataban las tremendas borrascas o las largas sequías que azotaban la faldas del Tatamá o se aproximaban las destructoras mangas de langosta. Santa Rosa acompañó a los nativos por siglos y al trasladarla a la fundación paisa de Higueral, hoy Belén de Umbría, la bella creación quiteña sucumbió a manos de la broma y el comején.³³

En tiempos republicanos el Cristo de los Rotavistas electrizó las huestes conservadoras de Riosucio. Según las leyendas familiares ese crucifijo revoltoso animó a los combatientes en La Polonia, en los Chancos y en 1885 esperó en las trincheras godas de Quiebralomo, el empuje de Uribe Uribe.

Los indígenas del resguardo de San Lorenzo, en Riosucio, oran ante una tosca imagen de madera. Según la tradición unos cazadores perdidos y a punto de

³² Friede, (1982), p. 88

³³ Cardona Tobón, (2004), p.53

morir de hambre pidieron la ayuda a San Lorenzo, cuentan los nativos que ante las súplicas apareció un hombre blanco y barbado que los guió hasta un camino y luego desapareció. Los cazadores tallaron la imagen del benefactor en un palo de cedro y levantaron una humilde capilla donde se honra, desde entonces, a San Jerónimo.

Por allá en 1860 , "Monseñor Trabuco", que así llamaban al beligerante sacerdote Canuto Restrepo, se identificó con una imagen de Jesús, contrahecha y con semblante apesadumbrado, que llamó el " Cristo del improperio". La devoción creció cuando una religiosa del hospital lo rescató de un cuarto de trebejos, haciendo sonar cadenas y arrastrando muebles, para impresionar a los vecinos y volver a poner el cuadro en una capilla.

Una pequeña estatua de madera de la niña María acompañó los primeros colonos de Santuario en Risaralda y un San Miguel Arcngel, que los quinchieños rescataron de la derruida iglesia de Ansermaviejo, encabezó el traslado de su viejo pueblo al sitio del nuevo poblado.

Son innumerables las imágenes religiosas que han acompañado la historia de la región, pero la palma de todas se la lleva el Cristo Redentor de Belalcázar en Caldas, que domina desde un extremo de la Serranía todo el valle del río Risaralda. El sacerdote Antonio José Valencia M. Levantó esa obra colosal en 1854 con el apoyo de toda la ciudadanía, que en una época de violencia política, se unió para pedir al cielo la paz para su pueblo.

EL DIABLO, EL PUTAS O EL PATAS

Cuenta Cieza de León en el libro de Historiadores Primitivos de Indias de Rivadeneira, que en 1546 vivió un cacique pirsá llamado Tamaracunga:

Un día ese cacique escuchó un sermón del padre Fray Juan de Santamaría y decidió convertirse al catolicismo.

Otra cosa pensaba el diablo quien empezó a mortificar a Tamaracunga con legiones de demonios. Agarraron al pobre indio como si fuera una pelota de fútbol y "lo levantaban de Ja tierra arrojándole de un lugar a otro, que aunque favorecido de Dios, no le lastimaba dejándole tan asombrado que muchas veces estuvo a riesgo de muerte".

Los españoles se conmovieron ante tal asedio y tres de ellos lo acompañaron a Anserma, donde estaba el padre Juan de Santamaría.

El camino se hizo difícil. El ataque del averno arreciaba. Los demonios arrojaban piedras y tomaban formas espantosas que desaparecían cuando aplicaban las reliquias a Tamaracunga o invocaban los nombres de Jesús y María.

Cuando llegaron a nuestro Anserma, no al del Valle que aún no existía, el padre Santamaría inició el exorcismo. El diablo se llenó de ira y levantó al pobre padre en el aire y lo tuvo agarrado de los pies y con la cabeza en tierra durante varias horas.

Al fin por invocación de la Virgen Santísima el religioso cayó al suelo

sin herida ni lesión alguna y a lo lejos levantaron vuelo millares de gallinazos.

Al día siguiente Tamaracunga recibió el santo Bautismo y quedó en paz por el resto de su vida.

¡Te va a llevar el diablo!- ¡Te va a tragar la tierra!- fueron las frases favoritas de las madres de antaño para controlar a los díscolos muchachitos, que hasta por docenas pululaban en las casas de los campos y de los pequeños poblados. La fórmula era efectiva y de efectos letales y retardados. En la noche llegaba el ajuste de cuentas, entonces el infante travieso no conciliaba el sueño esperando la llegada de Lucifer o se orinaba en la cama, pues era incapaz de agarrar la bacinilla, pues sentía los bufidos del diablo o de la Patasolo debajo del colchón, que esperaban el momento oportuno para llevárselo entre sus garras.

El "enemigo malo" acompañó la cultura paisa, al igual que la Virgen y los ángeles. Era el reverso de un universo donde campeaban continuamente el bien y el mal, y entre ellos se debatía el alma del maicero. Los indígenas de las parcialidades han manejado a Satanás desde lejitos, haciéndole el quite y conviviendo con él en franca camaradería, sin atribuirle tantas tachas ni inconvenientes.

Tal vez por su sangre nativa los riosuceños han inventado un diablo amigo y parrandero, que los acompaña cada dos años en un Carnaval que rige su vida durante varios días. Es la fiesta más popular de la región y la más arraigada en la entraña de la gente.

Las creencias se suman a los mitos y a las imágenes para crear los imaginarios que acompañan el alma campesina del Viejo Caldas. Esas creencias tienen que ver con la alimentación, las curaciones y la vida del labriego. Veamos algunas creencias entre miles que se conocen en la región:

CREENCIAS CAMPESINAS

- La siembra debe hacerse en menguante, pues en otra época la planta se va en "vicio"
- El pájaro "Tres pies" da mala suerte
- Las mujeres embarazadas producen "pujo" en los niños que cargan.
- Una mariposa negra significa muerte.
- La cruz de ceniza para las borrascas.
- El banano da gusanos a los perros.
- Las legumbres son para los conejos.
- El baño diario debilita.
- A la guayaba le falta un grado para ser veneno
- La penca de sábila trae buena suerte.
- En las casas de niñas casaderas no se deben tener flores de hortensia.
- Hay personas que causan mal de ojo.
- Si se casa primero una hija menor, las mayores se quedan solteras.

En las zonas campesinas del Eje Cafetero y entre los conglomerados populares de las ciudades, la gente acude a los yerbateros o curanderos en busca de pócimas para recobrar la salud perdida. Los yerbateros a la par de sus conocimientos de botánica hacen gala de fórmulas mágicas para hacer volver al ser amado, curar el mal de ojo y los maleficios, mejorar la suerte o salar a un enemigo o rival en los amores.

En los sectores indígenas están los chamanes, médicos brujos o jaibanás, que hacen las veces de curanderos, yerbateros o mediquillos.

A yerbateros y jaibanás se le suman los "rezaderos", cuyos medios son exclusivamente las oraciones que sumadas a la fe, hacen los milagros esperados.

Las oraciones son secretas. Es muy difícil que un rezadero las divulgue. Y las hay para todas las necesidades. Cuando la broca atacó por vez primera los cafetales de la región, los campesinos de Balboa, Ris, contrataron rezaderos para controlar la plaga. Sus rezos fueron inútiles y no solamente se perdió la cosecha, sino que los rezaderos tuvieron que perderse del pueblo pues los iban a deshilar a machete.

ORACIÓN PARA ESTANCAR LA SANGRE

*" En la sangre de Adán está la vida!
En la sangre de Cristo está la muerte !
Por la Virgen de dolor transida
Sangre deja de correr: detente!"³⁴*

A continuación se rezan tres avemarías-

HÉROES Y VILLANOS

A través de los tiempos la imaginación campesina transformó simples bandidos en héroes populares, pues fue puliendo sus aristas, transformando sus crímenes y agregándoles los valores que hubiera querido ver la comunidad.

Tenemos por ejemplo el antisocial apodado "Palomo" que asaltaba pasajeros, robaba mercancías del cable aéreo entre Mariquita y Manizales y entregaba parte del botín para aparecer como un benefactor de los menesterosos a orillas del río Magdalena.

En los años cuarentas del siglo pasado, en el occidente del antiguo Caldas campeaba "Mirús", un antisocial que vivía como un anacoreta, delinquía sin compinches y enfrentaba a la policía sin apoyo de otros delincuentes. Dice la leyenda que las balas no lo tocaban y según contaban, cuando lo perseguían y se veía en peligro, "Mirús" se hacía invisible o se convertía en un objeto o en un animal cualquiera..

En una madrugada "Mirús" se topó en el pequeño valle de La Libertad, en San Joaquín, con el arriero "Macuenco". Quizás lo quiso asustar o robarle el cacao que llevaba "Macuenco" y este de pelo en pecho, como dice el refrán, sacó la peinilla y se trenzó a filo con el famoso bandido, haciéndole retroceder hasta el borde de un precipicio. Dice la leyenda que "Mirús" al verse perdido se convirtió en gallinazo y voló y voló hasta perderse en la lejanía

En la época de los treinta y principios de los años cuarentas del siglo pasado,. "Calzones" se burló de la ley y como un Robin Hood criollo, quitaba a los pudientes y entregaba una tajada de los asaltos a los pobres del occidente caldense.

³⁴ Testimonio de Orlando Zapata, administrador de finca en Balboa. Ris.

"Calzones" fue ídolo del populacho y antisocial execrable para los hacendados y los padres de varias quinceañeras bonitas, que raptó y devolvió embarazadas y enamoradas. En una población del suroeste antioqueño, las autoridades capturaron a "Calzones" con una adolescente en sus manos. El alcalde de San Joaquín, de donde era oriunda la jovencita raptada, envió un telegrama urgente : *"Familia desesperada por la menor punto Con "Calzones" o sin "Calzones" envíe de inmediato a Margarita punto"*.³⁵

Según la leyenda los bandidos famosos tuvieron el atributo de hacerse invisibles para burlar a sus enemigos. Aprovechaban pactos con el diablo o rezaban oraciones secretas que los ocultaban a la vista ajena. Una de estas oraciones es la siguiente:

Nota importante: debe rezarse con fe y mantenerse en absoluto secreto para que produzca efecto

***"Con tres te veo, con cinco te ato
la sangre te riego y el corazón te parto.
Cristo mírame y líbrame de todo mal.
Ahí viene el enemigo Oh Justo Juez:
Si trae ojos que no me vea;
Si trae manos que no me toquen;
Si trae armas que no me hagan daño.
Santa Cruz de Mayo a mi casa vas;
Líbrame de males y de Satanás.
Amén***³⁶

En el gobierno del Frente Nacional, un indígena de Quinchía, acusado de asesinato, secuestro, extorsión y asociación para delinquir, se convirtió en un símbolo. Los campesinos sometidos al escarnio y la persecución vieron en Medardo Trejos el líder que les haría respetar y pararía los ultrajes a su gente.

Medardo, alias "Capitán Venganza", era un indígena parecido a la gran masa campesina del municipio. "Nada lo distingue- decía el padre Tamayo- por esto es que nadie lo conoce y nadie lo ha visto jamás. Los campesinos me recibieron amablemente- agregó a unos periodistas- y me manifestaron : "No señor cura, nosotros lo respetamos mucho, pero aquí no necesitamos por el momento autoridades civiles, eclesiásticas o militares. No nos hace falta el alcalde, ni el cura, ni el ejército, porque para eso tenemos a "Venganza" que nos respeta, nos defiende y nos quiere".³⁷

Medardo consolidó una república autónoma. Cobraba cuotas y estableció una cárcel para recluir a los ladrones; los jornaleros pagaban un peso por cada día de salario cobrado en los lunes las maestras recogían víveres para sostener las cuadrillas.³⁸

Al final el antisocial se convirtió en un verdugo de su propio pueblo. El 5 de junio de 1961, una patrulla del ejército sorprendió a "Venganza" en una cantina del zona rural y lo asesinó a sangre fría.. Pese a sus fechorías el tiempo ha ido limando sus crímenes y el imaginario popular lo va convirtiendo en héroe, creen que sin ese bandido, la comunidad indígena hubiera sido desplazada o

³⁵ Flecha Roja. Enero 16 de 1944-

³⁶ "Buitrago Salazar ,(1967), p.90

³⁷ Cardona, (1989), p.147

³⁸ Ibidem p. 148

eliminado, como ocurrió con la parcialidad de Guática y con los indígenas de Currumí.³⁹.

Al lado de esos personajes llenos de maldad, cuyos crímenes olvida la masa popular, persiste el recuerdo de otros que siguen llenando de terror algunas comarcas del Viejo Caldas. A principios del siglo veinte, en la banda izquierda del río Cauca establecieron su imperio sangriento Manuel Ospina y el negro "Cauca", cincuenta años más tarde lo hicieron "Lamparilla" y el negro "Cadena" por esos rumbos; y en Quindío, los bandidos "Zarpazo". "Sangrenegra" y "Chispas".

PERSONAJES DE LEYENDA

Los arrieros aportaron numerosos personajes a la imaginería de nuestros municipios. Por las lomas del Tatamá: en Santuario, Balboa y La Celia, se distinguió Pedro Benjumea. Era un caporal robusto, como debieron ser los caporales con plata, mulato él y más de un metro con ochenta de estatura. Era tan forzudo que desenterraba las mulas atoradas en los tragadales. No temía a los tigres, ni al diablo ni a los espantos en las noches de luna, cuando las fieras acechaban en la trocha de "La Gironda", en Balboa, se oía en la penumbra el reclamo de la "Patasola" y los lamentos del infierno llenaban de pavor el camino. A Pedro Benjumea nada lo arredraba y mientras otros buscaban el refugio de la fonda, Benjumea trasegaba la trocha, empujando la recua de mulas y apurando el aguardiente que llevaba en un calabazo curado.

Contaban los bisabuelos que un domingo de mercado, Pedro Benjumea se puso de ruana el barrio de tolerancia de Santuario. El alcalde envió cuatro policías a capturarlo y llevarlo a la guandoca para acabar con el escándalo. Al rato oyó un tropel y casi le da un infarto al ver a los policías corriendo despavoridos y Benjumea atrás, aventándoles zurriago como si fueran mulas.

Miguel Angel Restrepo fue otra figura mítica en los anales del viejo occidente caldense. Era un jardineño alto, delgado, de ojos zarcos, que iba de feria en feria con su tropilla de bestias y su cuerda de gallos finos. La gente aseguraba que tenía pacto con el diablo, que se apareció la noche de bodas y le enloqueció la mujer. Tenía la facultad de convertir los reques más esmirriados en animales briosos y de fina estampa.

La tropilla de Miguel Angel retumbaba en las caminos desiertos y a su paso las viejas se santiguaban, los apostadores echaban ojo a sus tordos y canagüeyes y las muchachas entreabrían las ventanas y suspiraban por el "endemoniado", que según las matronas, dejaba una virgen menos en cada parada del camino.

A veces esos personajes no tienen nombre. Su memoria queda grabada en frases que circulan sin que el tiempo las melle y se convierten en el referente heroico de una comunidad. Es el caso del "Berraco de Guacas" o del "Putas de Aguadas".

La historia cuenta que el general Avelino Rosas, después de una derrota en los campos del Tolima, remontó la cordillera y trató de hacer contacto con las guerrillas liberales del Estado del Cauca. Rendido por el cansancio y el hambre pidió ayuda a una familia que ocupaba un rancho en un sitio desolado. Mientras

³⁹ Cardona, (2004), p.70

el general devoraba unos fríjoles trasnochados, el labriego, que no era tan ingenuo como pensó el fugitivo, dio aviso a una patrulla que rondaba por la vereda. La captura del valiente guerrero que luchó por la libertad cubana y se había integrado a la fuerza liberal en la guerra de los Mil Días, conmocionó a la comunidad conservadora de Santa Rosa de Cabal, que en adelante distinguió al campesino como el "Berraco de Guacas"

Con el "Putas de Aguadas" sucedió algo parecido. Unos dicen que el remoquete se le aplicó a "Mirús", que por lo malo no había talanquera que lo atajara: atacó un convento de monjas, robó los correos oficiales y se enfrentó al diablo, no con trovas como el antioqueño Salvo Ruiz, sino a filo de machete. Otros hablan de un labriego que no conocía los imposibles: desyerbaba un potrero en tres "voliones", agarraba los toros bravos por los cachos y mantenía agachados a todos los guapetones entre "Malparaíso" y Salamina.

LOS MARULANDAS DE PEREIRA

Juan María, Valeriano y Francisco Marulanda Arango nacieron en Sonsón, Antioquia. Su padre Gregorio, siguió tras una muchacha de un teatro ambulante y la mamá, Doña Rita, enfrentó la situación y con tesón y valentía sacó adelante la familia. Años después los hermanos Marulanda se establecieron en Pácora, pero animados por su pariente político Lorenzo Jaramillo, quien por entonces era uno de los hombres más ricos de Antioquia, emprendieron viaje hacia la hoya del Quindío.

"Arrímense a Manizales o al Cauca y cuenten con mi fortuna" fue la promesa de Lorenzo Jaramillo que empujó a los Marulandas a la aventura. Cuando después de varias jornadas, rendidos del cansancio, llegaron al "Alto del Nudo" y divisaron esa sucesión inmensas de cerros bajos, Juan María dijo señalando el horizonte: "Allá, entre aquellas montañas está encendido nuestro porvenir"⁴⁰

Los Marulanda siguieron hacia los baldíos de Combia y abrieron el primer desmonte. Con algunos peones ensancharon las mejoras, donde sembraron plátanos, caña, yuca y pastales. Con el tiempo, su esfuerzo y al apoyo de Lorenzo Jaramillo fueron surgiendo las ubérrimas haciendas que les dieron poder y liderazgo por todas las vecindades.

"Inteligentes, muy inteligentes fueron los hermanos Marulanda, especialmente Juan María y Valeriano. Sin más instrucción que la poca que en Sonsón les dio Don José María Restrepo en el colegio, poseían conocimientos generales en todas las materias."⁴¹ No porque fueran autodidactas o estudiosos, sino por ser observadores e inquietos.

Ricardo Sánchez en su libro sobre Pereira describe a don Valeriano Marulanda:

"En el portón de la casa de Don Valeriano, situada en la Plaza principal, tenía el gran viejo su despacho. Desde allí manejó, durante cincuenta años, los destinos de Pereira. Fuera de los negocios y los de su familia, trataba y resolvía los asuntos a todos los vecinos. Era una especie de juez nato. El más fuerte y bien"

⁴⁰ "Sánchez, (2002), p.71

⁴¹Ibidem. .p.72

constituido gobierno patriarcal que se conozca. En el portón tenía una vieja silla. Era el único mueble.

Ese sitio lo llamaba el tadero.

- Por qué ese nombre Don Valeriano, le preguntaron en alguna ocasión.
- - Porque es pa'tar ai- respondió con humorismo."⁴²

Son innumerables las anécdotas que reflejan la sagacidad de Don Valeriano, como juez componedor de entuertos entre los vecinos de Pereira: Dos compadres de don Valeriano quisieron partir una finca que tenían en compañía y como no se pudieron poner de acuerdo acudieron al patriarca para que hiciera el reparto.

- "Usted, compadre, que es más picarito, vaya y parta-
- Y usted, que es más pendejo, espérese pa que escoja-

Don Valeriano ha sido uno de los mayores líderes pereiranos. Fue alcalde de la ciudad, prefecto de la provincia de Robledo, miembro de la Junta organizadora del Departamento de Caldas y diputado a la Asamblea, donde presentó en 1902 el proyecto de Ordenanza de construcción del ferrocarril de Caldas. .

En 1897, don Juan María Marulanda tenía fama de hombre rico y generoso. El cura de Toro se empeñó en construir una iglesia suntuosa, pero como la feligresía era pobre, resolvió vender un hermoso Cristo de oro.

- "En Pereira vive don Juan María Marulanda, que es un hombre rico y caritativo- le dijo a los parroquianos- él les comprará el Cristo y probablemente les encimará alguna plata para ayudar a la iglesia

En el banco del Quindío examinaron el Cristo por todos los lados, raspándolo con una navaja y aplicándole agua regia para ver si era de oro puro. Pese al minucioso cateo, don Juan María desconfiaba y para rematar el examen ordenó al perito que le echara ácido nítrico por el fundillo., con tan funesto resultado que el Redentor empezó a echar humo al levantarse una espuma de color verde y obviamente no se cerró el negocio.

Los caucanos comentaron con sorna " Ni siquiera los judíos le echaron ácido al Señor, tenía que ser un paisa el que le quemó el fundillo al Salvador" y desde entonces cuando alguien fracasaba en alguna empresa, don Juan María decía que le habían hervido el fundillo como al Cristo de Toro.⁴³

Por su estampa física Juan María daba la impresión de un guerrillero de la revolución mejicana. "De bigote, con sombrero grande y ruana echada por las dos puntas hacia atrás, generaba respeto.. Juan María avanzó con sus dehesas hasta Montenegro y el valle de Maravelez... mostró lo que valía la labor tesonera del esfuerzo individual y señaló a las gentes de la comarca, cuánto encerraba la tierra portentosa cuyos limos alentarían cafetales y grama, con toda diversidad de cultivos. Juan María derribó montes e hizo potreros para más de cincuenta mil novillos."⁴⁴

Don Juan María murió en 1902 en el apogeo de su existencia fecunda, con seguridad que entró a la eternidad en el mejor caballo o en quimbas, porque

⁴² Uribe M. (1937), p.64

⁴³ Sánchez, (2002), p. 80

⁴⁴ ANGEL, 1983, pag 191

según sus cronistas para este Marulanda o era todo o era nada, no aceptaba las medias tintas ni los negocios de pobres. Su hermano, Don Valeriano, murió el siete de agosto de 1929, tras meritoria existencia. Uno y otro son ejemplos de laboriosidad, amor a la tierra que los vio triunfar y paradigmas de las virtudes paisas.

EN LAS FINCAS CAFETERAS

El comercio y la fertilidad de las tierras atrajeron una segunda ola de colonos al extremo sur del Estado de Antioquia. Del señuelo del oro en quebradas y guacas, se pasó al cacao que se traía del Cauca y al tabaco que llegaba del Tolima. Luego empezó a cultivarse el café, entonces se multiplicó la arriería y las tierras de las laderas se convirtieron en fuentes insospechadas de riqueza para los labriegos que no necesitaban grandes extensiones labrantías, sino parcelas donde el grano generoso les permitía vivir al margen de la miseria.

La tradición riosuceña confiere al sacerdote Bonifacio Bonafont el honor de ser el primero que sembró café en la región. El levita trajo unas semillas desde El Socorro y las sembró en el Resguardo de la Montaña para su consumo, pues el cultivo no se extendió, ya que los nativos no se acostumbraron a tal bebida y no había forma de enviar el grano a otros mercados.

En la mente del ingeniero Tyller Moore venía la idea del cultivo cafetero, pues al abandonar los socavones de Marmato y trasladarse a la provincia de Antioquia, concretó esa idea al establecer la primera plantación del grano en la zona de Valdivia.

Ese intento no fue exitoso debido a la falta de vías para sacar el producto, pero cuando Moore se radicó en Cundinamarca, en 1830 pudo sacar el café al río Magdalena y exportarlo a los puertos de Alemania, la industria cafetera tomó vuelo y poco a poco se convirtió en el eje económico de Colombia.

Eduardo Walker, descendiente de un capitán que trabajó con Moore en Marmato, siguió el ejemplo del inglés y estableció cafetales en el sitio de la Cabaña en jurisdicción de Manizales y en una finca cercana a Pereira. Al empeño no muy halagüeño de Walker siguieron otros intentos que fructificaron cuando el santandereano Antonio Pinzón sembró café en la finca del Águila, tecnificó el beneficio del grano y exportó grano de muy buena calidad.

El cultivo del café cambió radicalmente la vida de la región. De fincas de cultivos de subsistencia, en lomas de bajo rendimiento, se pasó a unidades de producción con excedentes que permitieron obtener bienes, mejorar viviendas y educar a sus hijos; y agremiados en una Federación, los cafeteros obtuvieron recursos para mejorar la infraestructura de sus campos, alcanzar mayor tecnología en los cultivos y elevar el nivel de vida por encima del resto de los agricultores colombianos.

La cultura del llamado Eje Cafetero ha creado imaginarios que identifican sus comunidades rurales, que aunque tienen puntos comunes por la naturaleza misma del cultivo, varían según la zona cultural y el desarrollo del área.

OFICIOS FAMILIARES EN UNA FINCA CAFETERA - 3- 5 hectáreas de cultivo-

<i>CATEGORÍA FAMILIAR</i>	<i>OFICIOS</i>
PADRE	"Patronea" desyerbas, siembres y cogidas del café Beneficia el grano. Controla consumo de insumos Contrata trabajadores Vende el café Ayuda en siembras y almácigos.
MADRE	Atiende a su familia Alimenta a los trabajadores contratados Cuida pollos, gallinas y el marrano. Lava la ropa Arregla casa, cocina y ropa Ocasionalmente revuelve el café en las eldas.
HIJAS MAYORES	Ayudan en la cocina Ayudan a lavar la ropa Barren la casa Atienden la huerta. Ayudan a revolver el café en las eldas
HIJOS MAYORES	Cogen café Desyerban Ayudan en el beneficiadero
HIJOS PEQUEÑOS	Escogen el café Cuidan los perros
ABUELOS	Curan los animales Preparan los almácigos Preparan la pasilla Desgranar maíz y frijol.

La relación entre el patrón y el trabajador raso tiene características especiales en la zona cafetera: "Me puede ayudar esta semana?"- Es la pregunta que hace el dueño de la finca al buscar trabajador., o: "¿tiene camello patrón?"- cuando la hace quien está buscando trabajo. En tiempos fríos, es decir en las épocas sin cosecha, los dueños de fincas fijan el salario y las labores corren por cuenta de gentes de las vecindades. En la cosecha y travesía se contrata a gente de todas las latitudes, pues escasea la mano de obra, y el precio del jornal o de la cogida lo ponen los trabajadores.

El patrón suministra alimentación abundante y a gusto del trabajador, ya que de ello y de la comodidad de la dormida, depende la estabilidad de la gente en la finca y el costo se incluye en el salario o se descuenta según se convenga. En 1920 hubo tal escasez de personal en la zona cafetera, que se pensó traer gente de China, la India y las Antillas, en la actualidad la falta de brazos se ha tornado dramática en las zonas de mayor producción cafetera, por la emigración campesina a las ciudades en busca de mejores condiciones de vida o porque huyen de la violencia crónica en la zona rural..

Aunque abundante, la alimentación es deficiente y desbalanceada nutricionalmente. Sobran las harinas pero faltan las verduras, escasea la carne y es muy poca la leche que se ofrece en las fincas. El menú campesino, poco variado y engordador para un ciudadano que no quema calorías como un trabajador rural, se compone en términos generales de los siguientes elementos:

Tragos de aguapanela ; a las 6 a.m

Desayuno con café o chocolate, arepas y recalentado a las siete a.m.

Bogadera de aguapanela o guarapo, a las 10 a.m.

Sancocho con morro, claro o mazamorra, en el almuerzo que se sirve a medio día.

Bogadera, o claro de maíz las 3 p.m

Fríjoles con plátano picado, arroz, carne y tajadas, en la comida a las 6 p.m.

Aguapanela antes de acostarse.

Indefectiblemente las arepas de maíz acompañan las comidas principales y las bogaderas-

El personal se acuesta temprano, a más tardar después de la novela de moda. En las fincas grandes los trabajadores se ubican en dormitorios separados, en uno los viciosos y en el otro los "sanos" y los peones con compañera que separan su "cambuche" con estopas o con tablas. A las cinco de la mañana suena a " todo taco" la música que pone el patrón o el alimentador para llamar a tragos y empujar al personal al corte, para que rinda el trabajo si está por contrato o terminar más temprano cuando se "camella" al día.

El campo cafetero tiene dos mundos diferentes: el de los propietarios grandes y medianos y el de los minifundistas y los asalariados. Los primeros tienen acceso al crédito y los beneficios gremiales; los minifundistas o dueños de pequeños predios se tienen que alquilar para sobrevivir y los asalariados sin tierra, se hacían con su familia en los arrabales de miseria de los pueblos cafeteros y deben recorrer largos trechos para acercarse diariamente a sus lugares de trabajo o viven en condiciones, a menudo muy difíciles, lejos de los suyos.

El sistema de concertación por aparcería prácticamente ha desaparecido. Se ve en algunos sitios del norte y en el oriente de Caldas. El propietario de fincas grandes o medianas no entrega la finca para que la cultiven, ahora contrata una persona de confianza, a veces tecnólogo y hasta agrónomo, para que administre el predio, cuyos trabajos dirige por control remoto.

Como en toda empresa en la finca cafetera se establecen categorías y oficios. En el organigrama, el administrador se apoya en el "patrón de corte" que supervisa deyerbas, abonada y recolección, también en el "patiero" que se encarga del beneficio del café y en el "garitero" que lleva la alimentación a los tajos alejados para que rinda el trabajo. Está el "alimentador" cuya esposa prepara las comidas mientras él corta la leña, lleva el revuelto, se encarga de los cambuches, atiende "el caspete" o venta de gaseosas, cigarrillos y hasta cachos de marihuana, pues si los restringen, se les va en cosecha la flor y nata de los "cocos" o mejores recolectores, que drogados rinden mucho más que el resto de los trabajadores.

Hasta mediados del siglo pasado la zona rural fue un mundo cerrado, adonde sólo entraba el cura, el gamonal del pueblo y los jefes políticos con sus jefes de vereda. Con la radio, las vías y la TV ese mundo ha cambiado, ya no es el cura ni los capitanes de vereda los que rigen la existencia de las comunidades rurales, ahora son las fuerzas irregulares o el ejército los que rigen la vida campesina, en tal forma que unos y otros disponen de bienes y semovientes y hasta deciden quién puede vivir en determinadas zonas del occidente de Risaralda y oriente de Caldas.

En las zonas cafeteras próximas a las grandes centros poblados se ha mejorado el nivel de vida, pero siguen con un siglo de atraso varias regiones alejadas de las capitales departamentales. Pese al modernismo, persisten los agüeros, los temores, los prejuicio y un fatalismo ciego que ataja el progreso:- "Dios lo dio, Dios me lo quitó.- " Hágase la voluntad del Señor",- "Así estaba escrito"- son sentencias que amortiguan las desgracias y los fracasos e impiden buscar otras alternativas.

EL LENGUAJE CAMPIRANO

El lenguaje rural es tan procaz como la jerga de los jóvenes de las ciudades. Su vocabulario es muy reducido y lo completan con dichos que se emplean indistintamente. Es peor el habla del arriero, que cree que las recuas, y sobre todo las mulas, solo obedecen con blasfemias e injurias.

En tiempos pasados los cargueros rivalizaban con los arrieros en las trochas y barrizales, donde retumbaban sus palabrotas y maldiciones. En cambio, el silletero era otro tipo de individuo, que por llevar personas, exigía cualidades, trato y virtudes especiales, circunstancia que heredó el chofer del jeep, que generalmente respeta a los niños y a las damas que lleva "apilados" en su vehículo.

Veamos lo que dice Jaime Sanín sobre los silleteros

"El silletero no ingería alcohol, nunca usaba palabrotas en su vocabulario, no escupía a pesar de la fatiga, y era en extremo delicado con las damas, los ancianos y los niños que le daban la inmensa muestra de confianza en su propia locomoción. Esto no estaba al alcance de los equipajeros, que movían sillas, escaparates y aguamaniles con espejo y otros muebles valiosos que no podían

exponerse a lomo de mulas y bueyes. Hay algo que impresiona hoy sobremanera cuando se habla de estos silleteros. El que más clientela tenía, al que mejor se le pagaba, era el señalado como peón de buen paso. Lo cierto es que esta cualidad era esencial. Una marcha descompasada producía mareos y vómito, y hasta daba ese molestia peculiar que conocen cuantos han dio sobre una bestia trotona, llamado "dolor de caballo", lacerante como es a la altura del bazo. No se trata, pues, de falta de sensibilidad sino de experiencias muy vívidas que las gentes de hoy ignoran."⁴⁵

El habla del campesinos paisa es una retahila de muletillas:

"! Ave María, pues!- ! Ave María mi don! y ! Virgen Santísima!- denotan asombro.

"Aloye, pues- exige atención.

! Hombre por Dios!- significaba más o menos: ! No sea bruto!-

" !Ni pu'el putas!"- "Ay amanece y no lo prueba"- son negaciones rotundas.

Como el resto de su gente, el caficultor emplea una jerga especial, muy del oficio, que entienden quienes viven en su medio, y que tiene rememoraciones de barbecho e implicaciones burleteras y hasta sexuales:

Elda	Terraza de madera, con techo corredizo, donde se seca el café.
Dinamo	Motor eléctrico
Pasilla	Café vano o de mala calidad
Guayaba	Café con cáscara adherida
Pulpa	Cáscara de café
Coco	Recipiente para recoger el café
El coco	El mejor cogedor de café en el corte
El corte	El cafetal
Garitero	Persona que lleva los alimentos
Cuartel	Dormitorio
Bogadera	Jugo o líquido entre comidas
Arnero	Tamiz o criba
Arniar	Pasar el grano por el arnero
Pergamino	Café seco
Beneficiadero	Lugar donde se despulpa y se lava el café
Rastrillo	Especie de pala de madera para revolver el café en la elda
Caldera	Intercambiador
Reloj	Balanza
Traviesa	Cosecha menor
Pajarero	La persona que escoge el mejor surco para coger café
Peluseo	Cogida de café muy escasa
Lima	Lambón, aventador
Bitute	Alimentación
Monis	Dinero
Ingeniero	El peón mejor presentado

⁴⁵ SANÍN, 1976, pag 128

Moridero	Charrascal
Costalero	Ladrón de café recolectado
Machucho	Poco colaborador
Velorio	Vigilante
Dolorosa	El salario
Gallada	Cuadrilla
Cacorra	Fumigadora
Estafariato	Alimentadero con bitute escaso
Alimentadero	Sitio donde se prepara y se suministra el bitute
Café en cereza	Grano con cáscara
Jíbaro	Expendedor de bazuco o marihuana

INDUMENTARIA CAFETERA

Como las cosechas se presentan en meses lluviosos, los cogedores o recolectores entran al corte cubiertos con plásticos que los protegen de la humedad y de las picaduras de enjambres de pequeños mosquitos llamados jejenes y de las molestas hormiguitas fogoneras que queman la piel como candela. Las camisas son de manga larga, en vez de faldas las recolectoras usan pantalones y tanto hombres como mujeres cubren los cuellos con trapos a la manera de bufandas. No es cierto que las "chapoleras", como las llaman los folclorólogos, utilicen esos trajes escotados y repolludos que muestran en reinados y en desfiles, esa vestimenta es inapropiada en el cafetal donde pululan los bichos, al polvo y donde a cada paso se debe sacar el cuerpo a los chuzos y a las ramas

EN TIEMPOS DE COSECHA

En las partes cálidas y al occidente de la cordillera central, la cosecha de café se presenta entre septiembre y noviembre, en cambio en las zonas de mayor altitud y en la región del oriente caldense la recolección se realiza en los meses de abril y mayo.

Los granos de café, maduros y pintones, se recogen en canastos o en cocos plásticos, y luego se pasan a un costal o una estopa para llevarlo al beneficiadero. En la cosecha se ve gente de todos lados. Están los lugareños con sus familias y los trashumantes o "golondrinas" que van de pueblo en pueblo, y de finca en finca, en busca de las jornales más altos y algunos tras cuarteles tolerantes que permitan la operación de los jíbaros.

La recolección se paga por kilogramo de café en cereza y desde el viernes por la tarde hasta el domingo por la mañana se entrega el dinero en sitios concurridos del pueblo más cercano. La frugalidad y la mesura en los gastos no es una virtud de los trashumantes que malbaratan el jornal, tan duramente ganado durante doce o catorce horas de trabajo diario, en los prostíbulos, en las cantinas y en los salones de juego.

Al licor, al juego y demás lacras no escapan los casados, y no es raro que a sus hogares solamente llegue lo que quedó después de la farra. Es común observar familias que trabajan en "pacha", o equipo, hacen un fondo común, que les

permite mejorar las viviendas, comprar ropa y electrodomésticos o contar con recursos para los tiempos difíciles...

En cosecha la economía de las regiones cafeteras despierta del letargo: Los carniceros y los dueños de graneros recogen el dinero de los "fiados" en el período de las vacas flacas y también los bancos y los compradores del grano, que han financiado las desyerbas, los abonos y los insumos de la finca reciben los pagos. Con el café llegan las prostitutas; aparecen aventureros sin oficio; vendedores de toda laya, culebreros, magos, adivinos, curanderos y antisociales de todas las pelambres. Por esa época aumentan las riñas, los robos y todo tipo de delitos; crece el consumo de alucinógenos y se multiplican las enfermedades venéreas.

Al "corte" va cada trabajador con su "música" o su radio. Ya no se escucha el canto armonioso o destemplado de los cogedores, pues los discos compactos o las emisoras han reemplazado a los "cantores", han apagado los trinos de los pájaros y hasta el ruido estridente de grillos y chicharras.

En las fincas se extinguieron los troveros y los conjuntos de cuerdas. Al caer la noche ya no se escuchan las guitarras y los tiples en los corredores de las casas campesinas. Las trovas y los cantos montañeros se reservan para las ferias y para los concursos patrocinados por las licoreras y las alcaldías.

OTROS IMAGINARIOS

La intervención antioqueña y de otros colombianos de cultura occidental, incluyendo las misiones católicas y protestantes, ha borrado poco a poco la cultura, las tradiciones, las creencias y la visión del mundo de las tribus del Chocó, que desde lo más recóndito de la selva del Pacífico, se asentaron en las tierras que un día pertenecieron a los chamíes, a los zitaras y noanamaes.

El apoyo del Estado convirtió a las comunidades indígenas en parcialidades de pedigüños, que esperan los auxilios oficiales para emborracharse, comprar motosierras para acabar con el monte y armas de precisión para exterminar los pocos animales que quedan en sus montes. Además, olvidaron la alfarería y están dejando al lado la antigua industria de las cestas y canastos de bejuco.

Las hermanas de la Madre Laura, los claretianos y sacerdotes nacionales y españoles borraron los ritos funerarios, de pubertad, de noviazgo, y convirtieron el "amañe" en un pecado.

Antes, los emberas envolvían los cuerpos de sus muertos en una corteza de árbol y lo enterraban con algunas pertenencias encima de una esterilla de guadua. Al regresar a casa los deudos mataban marrano para calmar la pena y las mujeres lloraban al difunto con largos y monótonos cantos, que recordaban las cosas que hacía el fallecido durante su vida:

" Pobrecito que estaba en casa y dejó solito, que ya no podemos ver la cara, que ya se murió, que quién va a cuidar ahora, que ya se murió, que tan bueno cuando 'tría' el agua, que cuando iba a trabajar a la montaña, que bastante que nos ayudaba.."

Si se trataba de un niño, agregaban: "que ya lo dejaron en la tierra solito, que ya no vuelve más; pobrecito que estaba en la tierra y sufrió mucho.

Vasco en su libro sobre los chamíes nos ilustra sobre sus costumbres:

"Después de la sepultura en un foso en la tierra, la comunidad embera quemaba la casa del muerto, o la abandonaban, para que no volviera la Aribada (la muerte).

Originalmente los indígenas provenientes del Chocó, confeccionaban sus vestidos con taparrabos para los hombres y una paruma para las mujeres, luego los varones utilizaron una pampanilla de trapo y las mujeres una tela negra amarrada a la cintura con una especie de chaleco que cubría sus senos. Antes, todos los indios adornaban su pelo con flores, eso desapareció porque "blanco burla mucho". Ahora las mujeres usan collares con cuentas de vidrio y las pinturas vegetales con las cuales pintaban su cara y brazos la han reemplazado por pintalabios de colores subidos.⁴⁶

Entre los indios fue muy importante el jaibaná, pues curaba las enfermedades, invocaba la llegada de antumiá o espíritu del bien y ahuyentaba los malignos que traían plagas y culebras. Los antiguos jaibanás se remplazaron por curanderos y se perdió el poder que aglutinó a las viejas comunidades ancestrales.

Como en tiempo de la conquista española, la religión cristiana sigue siendo un factor de subordinación y de aceptación psicológica de la inferioridad del nativo, tal como se ve en un relato de Clemente Nengarabe, que dice que cuando se emborrachó Noe, maldijo al hijo indio porque se había burlado y también al negro por burletero, que por eso los indios y los negros son pobres y no los son los blancos, pues el hijo blanco tapó a Noé y no se rió de la borrachera.⁴⁷

Con las tradiciones y la cultura negra ha sucedido lo mismo que con los indígenas. A principios del siglo veinte las autoridades eclesiásticas marginaron al sacerdote Marco Antonio Tobón, por su permisividad con las costumbres ancestrales de comunidades negras en las misiones del Chocó. En tiempos más recientes, en la aldea negra de Santa Cecilia se prohibieron los "alabaos" y los "angelitos" o cantos alegres en los entierros de los niños y otras costumbres que el párroco consideró paganas y opuestas a la religión impuesta a los vecinos.

En resumen, con los colonos y pobladores que ocuparon las regiones del Viejo Caldas llegó la cultura paisa con sus costumbres, imaginarios, virtudes y sus lacras sociales. La influencia paisa permeó los resguardos indígenas, las aldeas negras y las comunidades caucanas. El sentimiento paisa siguió nutriéndose de la madre Antioquia, conservándose tan vivo, que poetas como Luis Carlos González, el pereirano autor de los bambucos "La Ruana" y "Antioqueñita"; el escritor manizaleño Rafael Arango Villegas, autor del clásico paisa "Asistencia y camas" o el poeta calarqueño Baudilio Montoya, todos ellos exponentes regios de la nación paisa, se reconocen como valores no sólo del Eje Cafetero sino también de Antioquia.

Los imaginarios campesinos del Eje Cafetero tienen ingredientes que les dan un toque propio y nos llevan a los imaginarios urbanos, que aún tienen mucho de rurales, pues apenas se está ajustando el paso de los ranchos a los conjuntos residenciales y de las trochas a las grandes avenidas de Pereira, Armenia y Manizales.

⁴⁶ VASCO, 1975, pag 83, 84, 87.

⁴⁷ VASCO, 1975, pag 120

BIBLIOGRAFÍA

- ANGEL J. Hugo- *Pereira*- Editorial Gráficas Olimpica- Pereira. 1983
- ARISTIZABAL G. Silvio- *De El Alto de la Rioja*- Editorial Códice- Bogotá. 2003.
- ANDRADE G. Gerardo- *Sergio Arboleda, Estado Mayor General*- Banco de la República- Bogotá. 1994
- BUITRAGO Salazar Evelio- *Zarpazo*- Imprenta de las Fuerzas Militares- Bogotá. 1967.
- CARDONA T. Alfredo- *Quinchía Mestizo*- Gobernación de Risaralda- Pereira. 1989.
- CARDONA T. Alfredo- *Los Caudillos del desastre*- Universidad Autónoma- Manizales. 2006.
- CARDONA T. Alfredo- *Indios, curas y maiceros*- Hoyos Editores- Manizales. 2004.
- D'ESPAGNAT Pierre- *Recuerdos de la Nueva Granada*. Editorial Incunables- Bogotá. 1983.
- ESCOBAR Juan Camilo- *Lo imaginario. Entre las ciencias sociales y la Historia*- Fondo Editorial Universidad Eafit- Medellín. 2000.
- GIL Carlos. *Había una vez un pueblo*- Coopep Ltda- Medellín. 1979.
- HERNÁNDEZ Octavio. *El paladar de los caldenses*. Instituto Caldense de Cultura- Manizales. 2002.
- JIMÉNEZ M. Rodrigo. *Tierrabuena*. Banco de la República. Bogotá. 1977
- MORALES B. Otto *Facetas míticas del diablo del carnaval de Riosucio* Editorial Carrera 7. Bogotá. 1989.
- RIVAS Medardo. *Los trabajadores de tierra caliente*- Biblioteca Banco Popular- Bogotá. 1972
- SÁNCHEZ Luz Estella y Jiménez Estella. *Monografía de Buenavista (Quindío)*- Universidad del Quindío. Armenia. 1981
- SÁNCHEZ A. Ricardo. *Pereira*. Editorial Papiro. Pereira. 2002
- SAFFRAY Carlos. *Viajeros extranjeros en Colombia*. Carvajal y Cía- Cali. 1970
- SANÍN E. Jaime. *Emilio Robledo*. Editorial Pax- Bogotá. 1976

VASCO Luis Guillermo. *Los Chamí*- Editorial Márgen Izquierdo. Bogotá. 1975

VELEZ C. Fabio. *Risaralda, la aldea y su historia*- Biblioteca de Escritores caldenses- Manizales. 1987

CAPÍTULO 19

IMAGINARIOS Y REPRESENTACIONES URBANAS

En los imaginarios urbanos veremos el tránsito del campesino a los centros urbanos, hablaremos sobre los símbolos de los poblados del Viejo Caldas, sus identidades y los lugares de encuentro; recordaremos algunos bardos que templaron sus lirás para cantar a su tierra; mencionaremos la picaresca regional, las fiestas tradicionales y nos detendremos en algunas celebraciones religiosas de nuestros pueblos.

*"Por los caminos caldenses
llegaron las esperanzas
de caucanos y vallunos,
de tolimenses y paisas
que clavarón en Colombia,
a golpes de tiple y hacha
una mariposa verde
que les sirviera de mapa."¹*

Como lo expresa el poeta Luis Carlos González en sentidos versos, el alma caldense se formó, al paso de los años, con ingredientes paisas y caucanos, a los que se sumaron elementos tolimenses y boyacenses. De ese crisol de mestizaje surgió otro tipo de colombiano, más cosmopolita que el paisa de Antioquia, y quizás más aventurero y arriesgado que el resto de sus compatriotas.

Al interpretar al caldense, al risaraldense o al quindiano, será necesario volver sobre su pasado y repasar sus caminos, que a veces los separan, pero que al fin convergen, pues la región es de distancias cortas y las cepas de su gente son comunes. Para entenderlos habrá que adentrarse en los imaginarios, que muestran qué creen y qué sienten, no solamente en su fuero interno como comunidad, sino como los ven en el resto de Colombia.

UNA OJEADA AL PASADO

La guerra, la muerte, las pestes y las enfermedades acompañaron a los resguardos indígenas de este territorio. Los nativos desaparecieron de la margen derecha del río Cauca a fines de la Colonia y durante la época republicana la situación siguió igualmente calamitosa para las parcialidades sobrevivientes de la orilla izquierda, pues los grupos beligerantes reclutaron a sus hombres en las guerras civiles y mientras los combatientes dejaban sus huesos en tierra extraña, los invasores regaban tras de sí enfermedades, que como la viruela, se cebaron en las aldeas y aniquilaron a varias comunidades.

En el siglo diecinueve los estragos de las luchas fratricidas envolvieron por igual a los indígenas y a los paisas, que a su vez se enfrentaron a los vecinos caucanos por religión y partido. A todo ellos se sumó la lucha por la tierra. La debilidad del Estado, la corrupción de las autoridades y la impunidad rampante

¹ González Luis Carlos. Versos del bambuco "Por los caminos de Caldas"

tendieron un manto de escepticismo y entonces cada uno aplicó la ley por su propia mano y se consolidaron poderes locales que manejaron a su antojo los destinos de la gente.

El siglo veinte fue quizás peor en territorio caldense: continuaron los enfrentamientos por la tierra, y el fanatismo político, que envenenó las mentes y estalló en piras de odio, rebasó las desgracias de tiempos pasados. Aunque en las últimas décadas disminuyeron las confrontaciones partidistas, aparecieron otras con diferentes actores y nuevas situaciones, como el narcotráfico, que siguen castigando a las comunidades de la región, desplazando más ciudadanos, empobreciendo los municipios más alejados de las capitales departamentales y frenando las posibilidades de una región con gran potencial de desarrollo.

Las cabeceras municipales siguen declinando, en tanto que crecen las ciudades de Armenia, Pereira y Manizales, que acaparan los recursos departamentales y agrupan, a su vez, las frustraciones y la pobreza de sus provincias.

A medida que las vías y las comunicaciones mejoran en la región, el influjo de las ciudades del Eje se extiende mucho más allá de sus límites. Alrededor de Pereira giran Dosquebradas, Santa Rosa, Marsella, La Virginia y llega hasta Balboa, La Celia, Apía, Viterbo, Belalcázar, Filandia y gran parte del norte del Valle. Manizales es el centro de atracción de Villamaría, Neira, Chinchiná, Palestina y se siente en Herveo, Murillo, Filadelfia y Aranzazu; y Armenia tiene presencia en todas las poblaciones del Quindío y en los municipios vallecaucanos de Alcalá, Ulloa, Caicedonia y Sevilla.

El Eje Cafetero es una conjunción de lo urbano con lo rural, no solamente por las distancias entre la ciudad y el campo sino también porque los habitantes de las capitales son campesinos recién llegados o hijos de labriegos que se desplazaron, en tiempos cercanos, empujados por la inseguridad o la falta de oportunidades.

El imaginario rural se ha trasladado masivamente a las zonas capitalinas, pero al carecer del soporte de la tierra y de las tradiciones nutricias, se ha ido transformando para acomodarse al medio urbano. El imaginario urbano, a su vez, se extiende a las localidades rurales por los vasos comunicantes que entrelazan la ciudad con el campo, en un mundo globalizado, del que no es posible sustraerse en forma alguna.

El desplazamiento rural en la región tiene una dinámica que cambia con los años y las circunstancias. Hasta los años veinte del siglo pasado el periplo de la familia campesina empezaba cuando ésta se trasladaba a la aldea más próxima a la finca. El padre dejaba la parcela en manos de un "agregado" o del hijo mayor, y montaba una tienda, una cantina con billar o una pesebrera en el pueblo. Los muchachos ingresaban a la escuela y si se contaba con recursos los hijos iban al colegio si lo había en la cabecera del municipio, y de los tantos retoños mandaba al más calavera a un internado en Manizales o Salamina para que lo enderezaran y despachaba al más "mamasanto" o "achapao" al seminario.

Hasta muy entrado el siglo veinte, pocas muchachas estudiaban en la región. Tanto el padre como la madre consideraban la educación formal de las mujeres como un desperdicio. Por lo tanto sus destinos eran la cocina, los bordados y la asistencia a rezos y obras pías, hasta conseguir novio y casarse, acontecimiento que no pasaba de los veinte años de edad, pues de ahí en adelante -¡pobre muchacha!- ya empezaba a sentirse solterona y sus aspiraciones empezaban a descender en tal forma que del jayán con herencia, pasaba al gallero mujeriego, luego al borrachín empedernido, hasta conformarse con cualquier pelagatos sin oficio ni beneficio.

Los jóvenes que no heredaban el oficio del padre, se ubicaban en los escasos puestos burocráticos, emigraban a Medellín, a Cali o a Manizales en "busca de la vida", ya que por esas calendas ni Pereira ni Armenia entraban en los planes, pues apenas eran unos pueblos grandes. Tampoco iban a Bogotá, dada la lejanía y la mala imagen, y mucho menos al extranjero, adonde sólo viajaban por estudios o comisiones del gobierno o del partido. Los emigrantes se colocaban en lo que resultara y jamás regresaban a la finca o a su aldea.

La violencia política que sacudió a partir de 1930 a las poblaciones de Apía, Belén de Umbría y Salamina y que se extendió por toda la región después de 1946, empujó a los campesinos hacia las ciudades sin pasar por la aldea cercana. Los traumatismos fueron enormes, en esta ocasión la gente de campo no tuvo la etapa de amortiguación y adaptación en la localidad parroquial y se vio lanzada intempestivamente a un medio diferente. De Don fulano con dos apellidos en el pueblo pasó a ser NN en la ciudad, y de labriego respetado y conocido en la vecindad se convirtió en un obrero sin credibilidad ni reconocimiento ciudadano en una urbe, que aunque pequeña, era una inmensidad comparada con las cuatro o cinco casas de su vereda.

Ese choque de los campesinos de ambos sexos con el consumismo ha sido brutal. Los estereotipos norteamericanos y la riqueza que ostentan los que viven de comercios ilegales, falsearon sus valores y cambiaron los sueños. La aspiración de los estratos más bajos de la población, no es la tierra ni el ascenso que da la educación y el conocimiento.² La ilusión de los muchachos son las motos de alto cilindraje, los camperos burbuja, los trajes de marca, las discotecas y las mujeres de curvas de silicona; las aspiraciones de las muchachas son el poder que brinda el matón, las joyas que les ofrecen y la vida regalada que prometen los capos de la droga.

Los jóvenes que sucumben a esos cantos de sirena, terminarán en cualquier basurero o callejuela cosidos a tiros, después de haber sembrado pena y dolor o en burdeles de mala muerte.

SÍMBOLOS URBANOS

² En un colegio de un municipio del oeste de Risaralda, un profesor hablaba de la conveniencia de prepararse intelectualmente para lograr un mejor futuro. "Para qué joderme estudiando su materia- le contestó un alumno- si como "pistoloco" me voy a ganar en un rato, lo que usted profe con toda su carreta, se gana en todo un año comiendo mierda".

Las zonas urbanas van ligadas a símbolos, que como una marca, las identifica ante propios y extraños. A veces son monumentos y otras veces son eventos que mueven a las comunidades:

Localidad	Símbolo
Pereira	Bolívar- Viaducto
Armenia	Esculturas en barrancos- café
Calarcá	Jeepao- Reinado del Café-
Manizales	Nevado del Ruiz- Feria de Manizales.
Neira	Corchos de panela
Quimbaya	Alumbrados- Panaca
Montenegro	Parque del Café
Marulanda	Ruanas- ovejas
Supía	Colaciones y blanqueados
Filadelfia	Bizcochos
Aguadas	Sombreros
Santa Rosa de Cabal	Araucarias- termales.
Marsella	Jardín Botánico-
La Virginia	El río Cauca
Belalcázar	Monumento a Cristo Rey
Viterbo	Valle del río Risaralda
Riosucio	Carnaval del Diablo
Pácora	La matraca
La Dorada	Río Magdalena
Marmato	Oro- barrancos
Salento	Valle del Cocora- palma de cera
Salamina	Ciudad culta
Victoria	La ceiba del parque.
Santa Cecilia	Negros
Cartago	Bordados
Calarcá	El cacique
San Antonio del Chamí	Memes
Chinchiná	Cenicafé
Dosquebradas	Confecciones

REMOQUETES, ALIAS Y APODOS

Así como los símbolos identifican las localidades, determinados remoquetes, creados por las rivalidades, la intención burlesca o circunstancias especiales y los alias convertidos en gentilicios contribuyen a identificar a las comunidades del Eje Cafetero.

En la región cada apodo tiene su historia. A los de Chichiná los llaman "sordos" porque en tiempos de arriería, cuando el lugar se llamaba San Francisco, un herrero sordo atendía a los caporales en un extremo del pueblo, y en el otro extremo, por coincidencia, otro herrero sordo ofrecía sus servicios. A los de Aranzazu les endilgaron el remoquete de 'tullidos' por una razón parecida, pues los vecinos sacaban a los viejitos incapacitados a tomar el sol a lo largo de la

calle que recorrían las mulas y los bueyes en su trayecto hacia la frontera caucana.

El apodo de "cuyabros" que se da a los vecinos de Armenia viene de las totumas que usaban los primeros colonos y el de "patianchos", con que se conoce a los riosuceños, por la forma de los pies de los nativos, que se explayan cuando no usan zapatos. En cuanto a los "güeveros", o santarrosanos, no se sabe exactamente de dónde vino el sobrenombre, quizás porque los pereiranos, liberales hasta la médula quisieron insultar así a los godos de la población vecina, aunque también rumoraron los malpensados, que fue por "las pelotas", que alguna vez le vieron a un colono que se bañaba en el río San Eugenio.

LOS BARRANCOS CUYABROS³

Un caso que sorprende a los forasteros que llegan a la "Ciudad Milagro" es el de los monumentos tallados en los barrancos arcillosos de la ciudad. Son únicos en Colombia. Son alegorías a la cultura quimbaya que en siglo pasados floreció en la región y también al agua y a la naturaleza, cuyos dones se esparcieron sin regateo en una de las zonas más bellas de la cordillera andina.

El artesano Efrén Fernández Varón es el creador del "barranquismo" quindiano. Es un artista arisco, como todos los grandes artistas, que en forma aislada, luchando contra un escepticismo aún no vencido del todo, decoró la ciudad de Armenia, con barrancos que transformó en obras maravillosas.

ASÍ DESIGNAN SUS POBLACIONES

El amor por el terruño y el interés de mostrarlo a los extraños, han acuñado frases que con el tiempo se han convertido en carta de presentación de las localidades. En este campo descuellan los quindianos y se quedan muy rezagados los risaraldenses.

Poblaciones quindianas

Salento
Filandia
Circasia
Armenia
Calarcá
Montenegro
La Tebaida
Quimbaya

Lema de identificación

Padre de los pueblos del Quindío
La Colina iluminada
Tierra de hombres libres
Ciudad milagro
La Villa del Cacique
Asiento de la cultura quimbaya
Edén Tropical del Quindío
Emporio cafetero donde nadie es forastero

Córdova
Pijao

Al arrullo de los guaduales
Donde llegan las garzas

³ Entrevista con el antropólogo Roberto Restrepo- febrero de 2007-

Buenavista
Génova

A una cuadra del cielo
Bello rincón quindiano ⁴

Poblaciones caldenses

Lema de identificación

Manizales
Salamina
Aguadas
Riosucio
Anserma
Belálcazar
Marmato
La Merced
Supía
Viterbo
La Dorada

La perla del Ruiz
Ciudad luz
La ciudad de las brumas
La perla del Ingrumá
Santa Ana de los Caballeros
Balcón florido
El pesebre de oro
La Villa de los vientos.
Emporio turístico de Caldas
La ciudad de los samanes
Capital del Magdalena medio

Poblaciones risaraldenses

Lema de identificación

Pereira
Marsella
Santa Rosa de Cabal
Quinchía
Santuario
Balboa

La ciudad sin puertas
La capital verde de Colombia
La villa de las Araucarias
La ciudad de los cerros
La perla del Tatamá
El balcón florido de Risaralda.

En este aspecto las poblaciones del Eje Cafetero tienen gran creatividad, pues en cada frase se trata de opacar a la ciudad rival o mostrar lo más sonado y bello de cada pueblo. Cuando Manizales acuñó la frase "La ciudad de las puertas abiertas", los pereiranos llamaron a su localidad "La ciudad sin puertas" y su poeta Luis Carlos González con indudable maestría estampó el alma de la ciudad y su gente en versos que se convirtieron en símbolo de esa ciudad promisorio:

"No agobian sus muros nuevos
leyendas de historia vieja,
ni su juvenil pasado
es momia de biblioteca,
porque, apenas, es simiente
de yunque, rosal y hoguera
Pereira, la querendona,
trasnochadora y morena.

Porque a la ciudad del alma
Se la da Colombia entera,
Por derecho es pereirano
Todo el que a sus lares llega;
y le abrigan, como ruana
los pliegues de su bandera,
porque aquí no hay forasteros,

⁴ Entrevista con John Jaramillo Ramírez, folclorólogo quindiano

ni Pereira tiene puertas."

Si el pereirano Luis Carlos González le cantó al trapiche, a las calles del pueblo, a la ruana y a los caminos de ausencia, y si el calarqueño Baudilio Montoya, robó los trinos a los turpiales, los manizaleños recordaron la casta que hizo frente a plagas, guerras, incendios y terremotos y dieron a su ciudad el toque guapo de "orgullo de una raza" para mostrar la vitalidad y la entereza de esa comunidad que no se ha doblegado ante nada. Pereiranos, quindianos y manizaleños viven una competencia continua en todos los órdenes, que los hace crecer y los fortalece, aunque se tiren piedra en los encuentros deportivos o como hermanos a veces se tiren de las "mechas".

ÉLITES Y "MANDAMASES"

En la banda izquierda del río Cauca, es decir, la parte de los resguardos indígenas del antiguo estado del Cauca, el poder estuvo en manos de los políticos y militares de Cartago y de Riosucio. La familia Palau, con jefes liberales y conservadores, controló la región en las últimas décadas del siglo XIX con la participación de los Díaz, los Ortiz y Santacoloma del cantón de Supía.

En las zonas de las concesiones antioqueñas, la camarilla de Aranzazu, compuesta por los González, los Gutiérrez de Lara y los Villegas, entre otros, tomaron el control de la región en tal forma, que su poder se conservó en Caldas hasta los tiempos actuales.

En Pereira, los descendientes de familias prominentes del sur de Antioquia, como los Ángel, los Mejía, los Marulanda... asumieron el liderazgo de la ciudad y contribuyeron a su desarrollo.

En el Quindío la hegemonía de algunas familias ha sido menos notoria; en un principio se distinguió Segundo Henao y en tiempos más recientes el publicista Vicente Giraldo Gutiérrez (VIGIG), el industrial Francisco Luis Gómez, Carlos Londoño Gutiérrez y Ancízar López.

En medio de los personajes que movieron a las comunidades se distinguieron los gamonales y los "caciques" políticos. Si el capitán de vereda lideró el campo, el gamonal fue el personaje que manejó a su antojo el destino de pueblos y ciudades; el jefe político que ponía y quitaba empleos y orientaba las campañas cívicas y electorales.

En Armenia y el Quindío "mangoneó" el general Carlos Barrera Uribe; en Calarcá Don Martiniano Montoya; en Pereira Don Valeriano Marulanda; en Anserma Don Pedro Orozco y en Supía Don Rudecindo Ospina. El poder de los gamonales era enorme, tan grande, que nada se gestionaba sin su aprobación: eran los padrinos de los bautizos y matrimonios, designaban los empleados públicos y elegían diputados y senadores.

Los gamonales retenían el poder de diversas maneras: unos, como Valeriano Marulanda, mandaban patriarcalmente, eran figuras de trabajo y esfuerzo, eran líderes que aconsejaban y explotaban paternalmente. Otros, como sucedió con Barrera Uribe, emplearon la violencia para mantener a raya a los opositores,

eran matones que inspiraban temor a unos, y a otros admiración por su imagen de señores con poder y fuerza.

Al decaer los partidos políticos, los gamonales y los "caciques" liberales y conservadores cedieron el campo a los "patrones" del narcotráfico. Al estilo de la mafia siciliana, los "capos" estructuraron sus organizaciones con matices "providencialistas", en tanto que sus auxiliares les garantizaran lealtad ciega y servicio incondicional. Y cuando alguien choca con intereses lo neutralizan y lo aniquilan sin que haya piedad o consideraciones, pues en tiempos pasados, y un poco menos en la época actual, el Estado fue incapaz de ponerles cortapisa, pues con su dinero se infiltraron en todas las capas del poder.

La gente que se beneficia de los favores y de la "generosidad" del "capo" lo ve como un ídolo, y admira su "trabajo", pues en esos círculos lo consideran un oficio como cualquier otro, digno de aplauso por el riesgo y la aventura. El "mágico" o "capo" es un *protector* que en la Navidad sacrifica cerdos para darlos a los pobres, quema pólvora, reparte regalos y brinda ayuda en útiles escolares y en las fórmulas médicas. Es una especie de superhéroe que concita el apoyo de las comunidades inmersas en el negocio ilícito, y en algunos círculos lo toleran por los beneficios económicos que les brindan:

"En el barrio La Playita, en Manizales- atestiguaba un agente de la SIJIN- nosotros hicimos un procedimiento con un señor X y le encontramos uniformes y granadas. Cuando lo íbamos a sacar del barrio tocó llamar a la policía, al escuadrón especial, a la contraguerrilla, porque los habitantes del sector estaban intentando voltear el carro de la patrulla. ¿Y sabe por qué?- porque él allá es un ídolo, y lo ven como un dios. ¿Qué mal hace?- decían- él emplea a todas las mujeres del barrio y les da estudio a los muchachos"⁵

PUNTOS DE ENCUENTRO EN LA CIUDAD

La ciudad es un ente que transforma, crea y borra imaginarios. El entorno cambia y en consecuencia, cambian también los puntos de referencia, que generalmente son los sitios de encuentro que remplazaron la fonda, la iglesia y el mercado dominical de las viejas localidades.

SITIOS DE ENCUENTRO EN EL EJE CAFETERO

CIUDAD	LUGAR	ACTIVIDAD
PEREIRA	Zoológico Matecaña	Recreación
	Almacén La 14	Comercial
	Homecenter	Comercial
	Carrefour	Comercial
	Almacenes Éxito	Comercial
	Novacentro	Comercial
	Parque Bolívar	Sitio público
Cerritos	Recreación	

⁵ Fernández , (2002), p. 71

	Avenida Circunvalar	Sitio público
MANIZALES	Santágueda	Recreación
	Parque Popular El Prado	Recreación
	Chipre	Sitio público
	Centro Parque Caldas	Comercial
	Sancancio	Comercial
	Cableplaza	Comercial
	Avenida Santander	Sitio público
	Parque Bolívar	Sitio público
	Los Yarumos	Recreación
ARMENIA	El Destapado	Comercial
	Avenida Bolívar	Sitio público
	Centro comercial Bolívar	Comercial
	Parque Popular	Recreación
	El Edén	Recreación
	Río La Vieja	Recreación

Además de los puntos de encuentro enumerados, existen otros donde algunos segmentos de la comunidad se reúnen para diversión o negocios. Se trata de las galleras, de las plazas de mercado, las plazas de ferias, los cafés y los prostíbulos.

Veamos algunos de ellos:

LOS CAFÉS TRADICIONALES

La popularización del consumo del café y la proliferación de establecimientos de expendio de la bebida trajo a Colombia los llamados "cafés", de uso exclusivo de los varones y centro de negocios para comisionistas, negociantes, burócratas, artesanos y patrones en buen retiro.

En las cabeceras municipales los "cafés" dejaron huellas imborrables y algunos se recuerdan con sus anécdotas y hasta persisten, a pesar del contrapeso de las heladerías, fuentes de soda y otros embelecocos comerciales que no han podido desbancarlos.

LOCALIDAD	ESTABLECIMIENTO	AÚN EXISTE
Manizales	Café El Polo	x
	La Cigarra	x
Pereira	Café El Patio	
Armenia	El Destapado	x
Calarcá	Café Granadino	
Riosucio	El Orbe	

LAS ZONAS DE TOLERANCIA

Después de los "cafés", fueron las zonas de tolerancia las que congregaron a los varones de los pueblos y ciudades del Viejo Caldas. "Con antioqueños y putas se fundan los pueblos"- decía Leocadio Salazar⁶- Y tenía hasta razón, pues la doble moral de los paisas, llamaba a gritos ese desfogue de sentimientos encontrados.

En Antioquia gobernó el partido conservador en alianza con el clero, excepto en cortos intermedios de administración liberal; por esa razón en dicha región la legislación fue de la mano con las enseñanzas católicas que repudiaban a los borrachos, a los jugadores y sobre todo a las prostitutas, que catalogaron de vagas y peligro mortal para la raza.

Pedro Justo Berrío desterró a las meretrices a Patiburrú, un penal ubicado en una zona mortífera a orillas del río Magdalena y de regiones fronterizas como Manizales, alejadas de Medellín, donde las extrañadas debían seguir una vida virtuosa, lejos de la concupiscencia y los escándalos.

En una circular que envió Berrío a los alcaldes en el año 1864, vemos las medidas tomadas por el gobierno en contra de las trabajadoras sexuales:

*"La generación que se levanta, llamada a tomar en breve a su cargo la dirección de los negocios públicos, tiene el derecho a exigir que se le preserve del contagio de los vicios corruptores que con la depravación de las costumbres producen la ruina moral y física de los hombres. La prostitución es uno de esos vicios, acaso el peor y el más temible, si se sostiene en los pueblos por medio de mujeres públicas que tienen la misión satánica de envenenarlas con el libertinaje. La existencia de tales mujeres ocasiona además gravísimos desórdenes y no pocas veces enormes delitos; y es por tanto indispensable proceder contra ellas en calidad de vagas, que por tales las reputa la ley, para obligarlas, con la corrección, a una mudanza útil de vida y para quitar de la vista de la juventud esos ejemplos escandalosos de inmoralidad."*⁷

En 1865 arrecian las medidas contra el juego, la prostitución y la vagancia, males que mortifican a la pacata sociedad antioqueña, como se ve en un informe del Jefe de la policía del departamento del Sur al procurador general:

"Mucho se ha hecho en este pueblo, después que se estableció el nuevo gobierno restaurador⁸, para poder extinguir algunos vicios que se habían heredado de la revolución liberal. La vagancia, el juego, la prostitución y la embriaguez se enseñoreaban de la población. Ha sido, pues, preciso trabajar mucho para lograr destruir tan horrendos vicios en una sociedad tan poco culta y compuesta, en su mayor parte, de hombres que han vivido por más de cuatro años en los cuarteles y acostumbrados ya a

⁶ Leocadio Salazar, fue el principal empresario de la colonización tardía en el Quindío y en el norte del Valle- Ver el capítulo de "Concesiones formando pueblos"

⁷ Archivo del concejo de Manizales, sin clasificar, año 1864.

⁸ El llamado gobierno Restaurador derrocó por las armas al gobierno radical de Pascual Bravo de ideas liberales y permisivas.

no obedecer a las autoridades políticas. Gracias al alcalde Rafael Jaramillo Uribe ya casi no queda rastro de tan abominables vicios. Las mujeres escandalosas han huido a Palestina y a otros puntos del Estado del Cauca. Los vagos se han ido y otros van tomando ocupación. El juego prohibido se concluyó totalmente y todo manifiesta que la sociedad se ha regenerado.

Cinco billares abiertos en un pueblo como Manizales parece mucho. Me prometió el alcalde que al término del período el pueblo quedará libre de vagos y mujeres públicas."⁹

Es notable el afán purificador de las autoridades "Restauradoras" tras el triunfo de la revolución contra Pascual Bravo y los radicales. Se nota la simbiosis iglesia y estado y la preocupación de convertir el territorio paisa en un bastión de católicos practicantes. En febrero de 1865 el alcalde de Manizales multa a Ángel Henao por haber puesto un baile sin permiso e instruye once sumarios por amancebamiento, en tanto que el burgomaestre de Neira condena a dos mujeres a servir en casas de familia por dos años, al considerarlas prostitutas y en Salamina se ordena el arresto de los borrachos que sorprendieran en la vía pública.

Pese a todo, el negocio del sexo floreció por todos los caminos de arriería, pues en las fondas, además de asistencia y camas, no faltaba la mulata de Girardota, o la ochavona de Otrabanda que calentara a caporales y viajeros en las largas y solitarias noches.

Al frente de Manizales y en la otra orilla del río Chinchiná creció, como una melliza, la Aldea de María. Los arrieros descargaban sus recuas en la zona antioqueña y se pegaban la escapadita para el poblado vecino, donde no faltaban las guabinas, los juegos de dados y las mujeres para el gasto provenientes del Tolima, del Cauca y de la propia Antioquia. Para las señoras La Aldea era un antro de perdición y para sus cazurros maridos un sitio de goce y de negocios.

Sin tener en cuenta las medidas que se tomaran, la prostitución le ganó la mano a los curas y a los alcaldes, que admitieron, al final, los llamados "barrios de tolerancia" que por orden de las autoridades se ubicaron en los extramuros de las aldeas.

Los "putiaderos" eran indicadores del desarrollo local y crecían y se achicaban de acuerdo con el progreso o retroceso de la fundación. Su memoria, al igual que sus hetairas han quedado plasmadas en las crónicas pueblerinas del Viejo Caldas.

POBLACIÓN

NOMBRE DEL ANTIGUO BARRIO DE TOLERANCIA

Armenia
Riosucio
Quinchía

Trompiliso
Colegurre
La Quinta

⁹ Archivo del concejo de Manizales, año 1864, sin clasificar.

Risaralda (San Joaquín)
Manizales
Pereira
Apía
Balboa
Belalcázar
Marmato
Supía
Anserma
Victoria

Chisperos
La Cuchilla
La Cumbre
Mateguadua
Puebloviejo
Barrioflojo
Los Mangos
Las Colonias
Los Baños
La Cita

"EL BARRIO DE TOLERANCIA"¹⁰

"En un extremo del pueblo, donde siempre empieza un camino está el "barrio". Así se llaman unas cuantas casas burdelarias, que a veces tienen apodos modestos, frecuentemente en el recuerdo vegetal de la geografía. El del mío, se llama Chisperos. Fueron no más de diez casas sonoras, sostenidas sobre el abismo por la vertical lealtad de la guadua. Pequeñas, apenas disponían de una sala habitada como cantina siempre, y a veces como estrecho cuadrado de baile. Su decoración ha sido siempre la misma. Unas cuantas litografías alemanas en que damas recatadas yacían en torno a un lago y a unos cisnes; la imagen de la Magdalena en una cueva, con una calavera al suelo y un audaz escote que blanqueaba sobre el vestido azul. Y en los días de fiesta la inefable cadenetita de papel de seda que llenaba el techo de colores humildes.

Eso era todo. Atrás, en las piezas de comercio carnal, la lamparilla de aceite al pie de un santo, y la ancha cama, de gruesos cojines brillantes y el espejo de luna.

Cada quien de las dueñas de la casa, tenía un amante y unas cuantas pupilas; cada quien, un aparato de música con los mismos discos, regidos por la moda, renovados permanentemente. No obstante la fama pecaminosa del sitio, ninguna de las mujeres fue más allá de lo suyo. Su devoción era conmovedora; su caridad tan simple y directa como generosa. Cada una de las hetairas solía tener bajo su custodia un niño abandonado. Eran todas mujeres buenas, maternas y dulces, unidas por una profesión melancólica. Frecuentemente se enamoraban de alguien, y convertían su vida y su comercio en una protección absurda, henchida por el sentimiento maternal que perdonaba tanto como olvidaba."

Así como los puntos de encuentro ayudan a identificar los centros poblados, otras características las dibujan en el tiempo, el medio y el espacio: Cuando se habla de Manizales, por ejemplo, la gente piensa en frío, en calles faldudas y en corridas de toros; Pereira se asocia con mujeres, parranda y viaducto; Armenia con los cafetales y el agroturismo y Calarcá con los jeeps... La Dorada con el calor y el río Magdalena; Aguadas con la bruma, los sombreros y el pasillo; Marulanda con las ruanas y las ovejas...

MITOS Y LEYENDAS URBANAS

Al igual que en el campo, la gente de las zonas urbanas habla de fantasmas, duendes y aparecidos en las calles y edificios que llenan de espanto a transeúntes solitarios, a noctámbulos y a los parranderos en la oscuridad de las noches.

¹⁰ Rincón, citado por Vélez ,(1987), p. 117

Noviembre es el mes de los seres de ultratumba y de las ánimas del purgatorio. En Santa Rosa de Cabal, en Santuario y en otras cabeceras municipales es costumbre visitar el camposanto en las horas de la noche para rezar por los muertos, prender velas y recordar a los difuntos.

La devoción a las ánimas forma parte del ritual paisa. Los campesinos dedican a las ánimas uno o dos huevos de la gallina que incuba, o unas eras del cultivo, cuya venta se convierte en misas para su eterno descanso. "¡Ánimas del purgatorio, quién las pudiera ayudar, que Dios las tenga en su gloria y las lleve a descansar!" es el rezo de las personas piadosas que oran por las almas que se purifican y a la vez buscan su apoyo para resolver las situaciones terrenas.

En noviembre aparece el animero. "A las doce de la noche cruza la puerta de la casa de los muertos. Se arrodilla, se bendice y va a la capilla. Detrás del altar, en la cripta de los osarios, está la campana. La toma... y haciéndola sonar tres veces comienza su fúnebre recorrido:

"Un padrenuestroooo... un avemaría... por el aliviooo, eterno descanso de las benditas ánimas del purgatoriooo.. ! Que en paz descansen!. Amén...! Ayyyy! Ay de aquel que oiga y no les rece con devoción.. ! Ay de aquel!... y avanza entre las tumbas con el tilín tilín por el cementerio, o por las calles desoladas en esas noches de niebla, donde el animero cubierto con un velo, parece un ánima sola que embarga de terror a quien la escucha."¹¹

EL ESPANTO DEL AEROPUERTO DE LA NUBIA EN MANIZALES

Entre los taxistas que atienden a los pasajeros del aeropuerto corre la voz de que un espanto, desde hace años, viene atormentando al gremio en ese sector de la ciudad. Unas veces aparece con forma de hombre y otras con la forma de una hermosa mujer. Así lo narra Fabio Vélez en su libro sobre Leyendas en Caldas:

"Eran las nueve de la noche y decidí regresar al centro, estaba en el Aeropuerto y abordé el vehículo. Cuando descendí sobre la vía que busca la Panamericana, una mujer me hizo señas, yo paré, abrí la ventanilla y ella me pidió que la llevara al centro. La dama era hermosa y de pocas palabras. Ella se sentó atrás y yo continué la marcha. Cuando estábamos pasando por el puente de Lusitania sentí un profundo escalofrío y una sensación de terror. Entonces miré a la pasajera y había desaparecido. Preso del terror eche reversa y pedía auxilio a unos vecinos que me dieron agua para reanimarme y me contaron que no era la primera vez que ello sucedía en ese sitio apartado."¹²

EL DIABLO PEREIRANO

El mono lotero- nadie recuerda cómo se llamaba- fue un carnicero que le daba la rasca por mentarle la madre a San Juan, a San Pedro, a los apóstoles y hasta a la once mil vírgenes, aunque en sano juicio era un fervoroso cristiano, caritativo y rezadero.

¹¹ Vélez C. (1997), p. 114

¹²Ibidem., p. 248.

"En una de sus frecuentes borracheras el mono se fue para su cuchitril ya muy entrada la noche y se encerró trancando por dentro. A la madrugada el negro Lucas Echeverri que rondaba por la esquina oyó unos fuertes gritos en la pieza del mono- ¡Suélteme por Dios!- decía- y se oía un tropel horrible dentro de la pieza.

De repente se abrió la puerta de par en par y ante los ojos de Lucas se presentó un cuadro aterrador. El mono Lotero estaba chorreando sangre, su cara estaba cruzada de arañazos como de fiera y los santos que tenía el mono en la pieza estaban por el suelo vueltos pedazos. A los gritos de Lucas y del mono, los trasnochadores del "Billar de Juancho" corrieron en tropel y al acercarse vieron que el mono Lotero, con los ojos inyectados de sangre hacía grandes esfuerzos para hablar sin poder modular palabra y señalaba el techo como queriendo explicar algo. Al fin, como saliendo de su ensimismamiento se restregó los ojos. El negro Lucas, todo intrigado preguntó qué le había pasado , y el mono Lotero, en tono airado y casi al borde del llanto le dijo gagueando: "No estás viendo negro pendejo que me iba a llevar el diablo?-"¹³

A la par del diablo, otros seres maléficos trastornaban la vida de nuestros ancestros, que tomaban muy en serio las señales y la existencia de duendes, brujas y espantos:

LA BRUJA DE MARULANDA

Teresa García era una mujer de vida alegre, asidua servidora en las casas de cita del Alto del diablo y de Arracachal en Marulanda Su afición por los hombres más guapos y de mejor estampa no conocía límites, no importa la edad o su condición social, y los conquistaba con zalemas y coqueteos o con maleficios. No se le escapaba ni uno.

Ante los ruegos de esposas y novias el padre Melguizo intentó frenar a la "Duenda" García y lo que consiguió fue quedar en la lista de la hechicera.

Teresa se la dedicó al sacerdote. Le ensuciaba la comida, no lo dejaba dormir, le rasgaba los libros, le deshilachaba la ropa y se le aparecía en pelota. Al fin el padre viajó a Medellín y consiguió el Cordón de San Nicolás con el cual logró amarrar la pelafustana en una de sus fechorías.

Los feligreses quisieron quemar la bruja, pero ante sus lamentos y súplicas el padre Melguizo se conmovió y con dulces palabras consiguió el arrepentimiento de Teresa y la promesa de quemar los conjuros y tomar la senda de la virtud. Después de una confesión, parece que el diablo abandonó a la bruja Teresa y sin esa sed lujuriosa no retornó a los burdeles.¹⁴

LAS FIESTAS REGIONALES

Como un paréntesis de la faenas diarias y una oportunidad para integrar a los ciudadanos y motivar a quienes viven lejos para regresar unos días a su tierra, todas las ciudades, los pueblos, los corregimientos y algunas veredas organizan sus fiestas anuales. A continuación se enumeran las más conocidas, pero son muchas más las que alegran el espíritu y descargan los bolsillos de los habitantes del Eje Cafetero:

Pereira
Calarcá

Las fiestas de la cosecha
Reinado nacional del café

¹³ Adaptación del escrito de Sánchez R, (2002), p. 106.

¹⁴ Tomado de Vélez C , (1997), p,164

Aguadas	Festival del pasillo
Pácora	Las fiestas del agua
Anserma	Las fiestas del regreso
Supia	Las fiestas de la colación
Marmato	La fiesta del oro
Santa rosa de cabal	La fiesta de las araucarias
La merced	Las fiestas del viento
Salamina	Llas fiestas del fuego
Buenavista	La fiesta del paisaje
Viterbo	La fiesta del samán
Villamaría	La feria de la horticultura
Riosucio	Los carnavales de riosucio

LA FERIA DE MANIZALES

En julio de 1854 Oscar Hoyos Botero se entrevistó con el alcalde de Manizales y le vendió la idea de realizar una feria anual, parecida a la mundialmente famosa Feria de Sevilla, en España, que conocía al dedillo, pues no había temporada en que Hoyos Botero no se desplazara a Sevilla a gozar su fiesta brava.¹⁵

Entre el 21 y el 30 de enero de 1955 se realizó la primera feria, con una impronta española y taurina, como lo propuso Hoyos Botero, y matizada con exposiciones, conciertos y deportes. Manizales necesitaba una feria y ello se corroboró con la participación masiva del pueblo. Dos años más tarde se le agregó el Reinado Continental del Café, que junto con los toros, constituyó el eje de las festividades.

La feria con sus carretas de rocío y los trajes de manola, que hacen sonreír burlonamente, cuando se piensa en nuestro ancestro mestizo y nuestra cultura alpargatuda, ha ido acomodándose a nuestra gente. De patrimonio de una clase que añora la remota pizca de sangre ibérica, que corre por sus venas, ha ido pasando a otras manos que le sumaron el "Desfile de las Américas", las trovas, la arriería, el tango y el aguardiente.

La fiesta estalla en la ciudad al empezar cada enero y *"bajo la transparencia abierta de su cielo enciende nuevamente las fogatas del entusiasmo y echa a volar al viento los cascabeles de su alegría y de su risa."*¹⁶.

En una rara simbiosis se unen imaginarios de lado y lado del océano en "La Feria de Manizales", que convoca a Colombia entera. Con un sombrero "vueltaio" y una bota gallega rebosada de manzanilla, el manizaleño dice Olé, mientras levanta eufórico una tusa de chócolo y tararea un pasodoble, que, como ninguna otra canción se ha incrustado en el corazón caldense:

"Ay Manizales de malva; hay, Manizales de ensueño,
con los zafiros del alba borda su ofrenda mi sueño.
Ay Manizales de plata, ay Manizales de armiño;
Prende a tu cuello de nácar el collar de mi cariño".

¹⁵ Manizales 150 años, separata 59- p. 5, junio 16 de 1999

¹⁶ Frases del pregón de la Feria compuesto por Roberto Cardona Arias.

CARNAVALES Y FIESTAS DE PEREIRA

En 1894 el Concejo municipal dispuso la organización de ferias en febrero y en agosto de cada año. A Pereira empezó a llegar gente de toda la república a comprar y vender infinidad de productos, animales y artesanías: llegaban ganados del Valle del Patía y del Valle del Cauca: mulas y sombreros del Tolima: sillas chocontanas; mantas de Garagoa; "batán" de Boyacá; ruanas pastusas y jíqueras, sogas alpargatas y guarnieles de Antioquia¹⁷.

Durante las semanas de Feria, Pereira estaba de fiesta y se atendía tan amablemente a los visitantes, que el cronista Ricardo Sánchez no duda en afirmar, que esas ferias fueron el primer hito en el desenvolvimiento económico de la población, ya que ganaderos y comerciantes, al regresar a su tierra, llevaban el mensaje de una comunidad cordial y de una región plena de oportunidades.

En 1927 la ciudadanía quiso tener su Carnaval y la alcaldía nombró una Junta para organizar las fiestas que coincidieron con la inauguración del tranvía eléctrico. Tranvía y festejos se combinaron en un carnaval que jamás se borró de la mente de los viejos pereiranos. *"Por estas calles había un exagerado movimiento, se puso a funcionar el tranvía con los personajes de la ciudad entre los que se destacaba don Jesús María Hormaza y su familia. A su paso la gente gritaba: "¡el tranvía, el tranvía, allá viene el tranvía!". Hubo gente que montó en el vehículo durante todo el día..."*

"Por la carrera octava era un desfile permanente de danzas, comparsas, conjuntos musicales de varias ciudades. La banda de los Marulos, la de Manizales, Santa Rosa, Apía, Riosucio amenizaban el espectáculo. Llamó mucho la atención un hombre disfrazado de diablo, con una enorme cabeza y cachos muy largos, llamado José Franco, al que se le siguió llamando con el mote del disfraz, al igual que a sus hijos, los diablitos."¹⁸

FIESTA DE LA COSECHA

Las Fiestas de Pereira o Fiestas de la Cosecha son una continuación de los carnavales y ferias que se celebran en la ciudad desde fines del siglo XIX. Se llamaron de La Cosecha para rendir un merecido homenaje a los cafeteros, que fueron con el comercio los motores del desarrollo de la ciudad.

La programación de las actividades fiesteras se extiende en todo el mes de agosto e incluye conciertos, obras teatrales, talleres de arte, deportes, festivales de música popular, de comparsas y de reinas.

Además del Concurso de "Callecita Morena", se realiza el Festival Nacional de Trova, el Encuentro Nacional de Críticos de Cine, el "Desfile de la pereiranidad" y el vistosísimo "Homenaje de Colombia a Pereira"

¹⁷ Sánchez, (2002), p. 132

¹⁸ Ángel, (1983), p. 840

En las Fiestas de Pereira la ciudad se vuelca a las calles y a los tablados para mostrar su civismo, su compromiso con la ciudad y el empuje de una capital de trabajo y progreso.

LOS CARNAVALES DE RIOSUCIO

Se desconoce cuándo empezaron estas fiestas que han traspasado las fronteras nacionales. Se sabe que en 1843 el padre Manuel Velazco organizó unas cuadrillas de ángeles y demonios para dramatizar unas escenas bíblicas en unas fiestas religiosas, también que hubo carnavales en la aldea de Quiebralomo amenizadas por chirimías y con profusión de guarapo y juegos pirotécnicos; los abuelos dieron fe de los carnavales animados por el diablo en la segunda y tercera década del siglo veinte.

Pero hay que aclarar que el Diablo riosuceño no es el Lucifer católico que infunde terror y nos lleva a los infiernos. El riosuceño es un Diablo bueno, gocetas, parrandero, conciliador, amigo de todos y sobre todo de los músicos y los matachines.

Riosucio vibra con sus Carnavales y se prepara dos años para celebrarlos. Cuando terminan las fiestas de inmediato se piensa en las siguientes con sus "Decretos", "Convites", "Entrada del Diablo". "Cuadrillas", "Testamento" y "Entierro del Calabazo".

LA ENTRADA DEL DIABLO¹⁹

El Doctor Otto Morales Benítez vive como todos los riosuceños la fiesta de su pueblo y cuenta entre su millón de amigos al Diablo del Carnaval. Así describe el Doctor Otto la entrada luciferina:

"El Diablo entra a Riosucio el sábado de Carnaval. Los riosuceños salimos jubilosos a encontrarlo. Nos ponemos las mejores galas. No se "estrena" en Semana Santa sino cuando arriba aquél. Las bestias las lavan; les untan mantequilla para que brillen por ser el día de la salutación. Las señoras se engalanan y esperan su paso, arrojando rosas, serpentinas, confetis. Es un acto de contagio colectivo."

Los riosuceños son un cruce de poeta pirsas y ave canora, todos versifican y todos componen canciones. Los Carnavales se renuevan continuamente y van de la mano con los acontecimientos del día. Para cada denuncia, para cada mofa, para cada situación las cuadrillas tienen su disfraz, componen versos y les cuadran música. Las fiestas van hasta la madrugada y empiezan, casi sin interrupción al despuntar un nuevo día.

En la alborada se despierta cada nuevo día de Carnaval, es la manera de saludar a la aurora "matachinescamente". De despertarla con nuevos embrujos y renovados bríos ara la pasión por el revivir...

¹⁹ Morales Benítez,(1989). p. 27

En la alborada es imposible decir cuantos músicos participan: cien, doscientos, trescientos. Cada cual quiere estar en quicio con una comunidad sacudida por voluptuosidades humanas. Bailando- atados de cuatro en cuatro- se recorre el pueblo. Es como una notificación de que amaneció otro espacio para la fantasía y el frenesí. De tonada y alabanza. De entusiasmo y de enardecida fe en la existencia. Es una circunstancia en la cual los riosuceños se tratan de igual a igual. No hay distinciones. No se conservan jerarquías, ni prestigio, ni dominio ni poder.²⁰

PICARESCA EN EL VIEJO CALDAS

En épocas pretéritas sin radio ni televisión, las familias campesinas se reunían al caer la noche a rezar el rosario, ya fuera en el corredor o al lado del fogón de la cocina, donde en franca camaradería se congregaban los patrones, su prole y los trabajadores de la finca. La oración remataba con las letanías a la Virgen, después de las cuales empezaba la sesión de narraciones y el rasgueo de tiples, con el debut de un peón recién llegado, virtuoso en música o narrativa, o la intervención del pariente que traía chismes frescos.

Los cuentos indefectiblemente giraban en torno a Cosiaca, a Pedro Rimales, Marañas y a los espantos de moda.

Cosiaca encarnaba al paisa que le salía adelante a todos, porque fiel al dicho de que "antioqueño no se vara"; resolvía todos los entuertos y conseguía plata sin mucho esfuerzo por aquello de que "El vivo vive del bobo, y el bobo de su trabajo".

Pedro Rimales era de profesión andariego, una especie de arriero sin recua, que iba de lado a lado envuelto en las situaciones más inverosímiles. Era varón "de pelo en pecho y remolino donde sabemos", cuyas aventuras se cuajaban en galleras y en fondas camineras.

Cosiaca tenía el estilo de Cantinflas y Pedro Rimales el perfil de James Bond. Sus aventuras calaron tan hondo que el colectivo los convirtió en seres de carne y hueso, hasta los identificaron con nombre y apellido y los ubicaron en el tiempo y en el espacio....Hay pueblos que reclaman su tumba y otros que certifican sus cuna.²¹.

Marañas... pues Marañas fue un bobo vivo, que alguna vez en Salamina, rechazó una bandeja de dulce de natas que iban a botar porque le había caído un bicho: "Hmnn no, gracias, de eso tan bueno no dan tanto."

LAS ACTIVIDADES RELIGIOSAS

La vida en el Viejo Caldas giró alrededor de las festividades religiosas. El domingo solamente trabajan los comerciantes y propietarios de negocios, y niños

²⁰ Ibidem, p. 41

²¹ Los jericooanos aseguran que Cosiaca nació en la vereda de Palocabildo.

y viejos, hombres y mujeres asistían a la misa, con servicios que se extendían desde las seis de la mañana hasta la celebración mayor de medio día.

La Semana Santa embargaba el espíritu y copaba el tiempo en todas las aldeas y poblaciones que vivían la pasión y resurrección de Cristo con profundo recogimiento. Era solemne el Corpus, al igual que el día de la Santa Cruz, la fiesta del Sagrado Corazón y las festividades de la Virgen del Carmen y de la Inmaculada Concepción. El novenario de la Navidad marcaba una época de alegría pagana, con juegos pirotécnicos, pesebre, natilla, buñuelos y matada del marrano, a lo que se sumaban las fiestas locales, dedicadas al patrono de la parroquia.

EL DOMINGO DE RAMOS EN ARMENIA²²

"Amaneció el domingo y la chiquillería, llenaba la plaza, de ramo en mano, para salir a la procesión. El Señor del Triunfo, bellísima imagen que había labrado Carvajal, la presidía. El artista la había diseñado a semejanza del Paso de la Pollinica, de Cádiz, para que la imagen de Cristo estuviera montada sobre la burrita a la amazona, es decir, con las dos piernas para un mismo lado. Al padre Londoño esto no le gustaba; decía que Cristo no tenía por que salir como una señora, montado en silla de cacho, y se presentaba el problema de montarlo a horcajadas, para lo cual había que amarrar la imagen con lazos y cabuyas que se disimulaban con los ropajes y el manto. La procesión recorría los alrededores de la plaza, y cuando iba a regresar al templo, los asistentes tendían sobre el piso las palmas desde el atrio hasta el presbiterio, y sobre ellas hacía el paso su entrada triunfal. A continuación venía la bendición de los ramos y la misa dominical. El ramo bendito se guardaba en cada casa y cuando había tormenta, con gran despliegue de rayos y tronameta, lo primero que se hacía era quemar algunas hojas "para aplacar la ira del Señor" Al año siguiente, y cuando ya iba a empezar cuaresma, se llevaba a la iglesia, para que, tras incinerarlo, fabricasen la ceniza que habría de ser impuesta el miércoles."

Las ceremonias religiosas alrededor de la muerte tienen enorme peso en los imaginarios populares. Tras la desaparición de un ser querido se reza una "novena" para pedir por el descanso de su alma, que por los rezos y misas parece suponerse está asándose en el purgatorio, aunque se recuerda su paso benéfico por este mundo siguiendo el refrán que dice: "no hay muerto ni aguardiente malo".

Las mujeres de Caldas, principalmente, heredaron las costumbres rezanderas de las paisas antioqueñas. En toda parroquia se establecían cofradías, sociedades y compañías para acompañar al Santísimo, rezar la novena a la virgen del Perpetuo Socorro, rezar el trisagio, pedir por la salvación de los paganos etc..etc.. Estaban las Hijas de María, las adoratrices, las Siervas de Emaús... A la par de las oraciones surgían la camaradería, los chismes, los enconos y muchas amistades.

En esos ambientes clericales y con olor a incienso surgieron numerosas vocaciones religiosas. Salamina, Pácora y en general el norte caldense es un vivero de curas y monjas y una fábrica de Obispos y hasta de Santos y Mártires de la Fe. En los altares está el beato Esteban Maya, un pacoreño sacrificado en la guerra civil española y no está lejana la canonización de la Madre Berenice²³,

²² Jaramillo R. , (2006), p. 38

²³ Berenice Duque Henker- (1898-1993)

salamineña de rancia estirpe, fundadora de la comunidad de las Hermanitas de la Anunciación, que hacen el bien por todo el mundo.

La intransigencia religiosa que negaba el camposanto a los librepensadores y a los suicidas obligó a la familia Gartner a construir un cementerio familiar en Riosucio a fines del siglo XIX y a los liberales de Circasia, en el Quindío, a levantar un cementerio laico a principios del mismo siglo. Las sectas masónicas florecieron en Pereira y en muchos clubes con el ropaje socialista, espiritista o de apoyo a los patriotas cubanos y se fundaron en casi todos los municipios del occidente caldense.

LAS CURAS MÁGICAS

En la calle aledaña a la Galería o en medio de los tenderetes de las plazas de mercado, aún tienen su clientela los vendedores de específicos y pomadas, de yerbas y preparados, de contras, talismanes, elíxires y medicinas mágicas.

Entre los curanderos y yerbateros, la palma se la llevan los culebreros. Podría afirmarse que junto con los arrieros y los curas, los culebreros completan el trípode sobre el cual se levanta lo más auténtico de nuestra cultura popular

Mientras los arrieros han cedido el paso a los choferes y los curas se van difuminando en medio de una sociedad hedonista, los culebreros siguen reuniendo auditorio, no tanto porque el pueblo raso crea sus cuentos reforzados, sino por la atracción de su palabrería que impulsa a llevar el artículo por si acaso, porque a lo mejor aparece el milagro que no han podido hacer los galenos titulados con sus drogas y sus recetas costosas.

*"Detente animal feroz
agacha tu hocico al suelo,
porque antes de nacer vos
nació el redentor del cielo" ²⁴*

En medio de un corrillo formado por muchachos, campesinos, coteros y uno que otro desocupado, el culebrero prepara su sesión a un lado de los toldos con barriles de horchata, los arrumes de plátano y los bultos de panela.

El culebrero lleva un penacho de indio, el pantalón remangado a la rodilla, unos collares de chaquiras, una correa gruesa con dientes de tigre y de caimán, unos brazaletes de plumas de guacamayo y zarcillos en sus orejas.

En el centro están los frascos y las cajas de ungüentos y a un lado una cesta de bejucos fuertemente amarrada con lazos, donde presuntamente está "Margarita", una peligrosa culebra venenosa, que acompaña al culebrero como muestra del poder domado y del peligro vencido.

Cuando considera que hay suficiente audiencia, el culebrero termina sus preparativos y empieza su plática:

²⁴ López Héctor, (1981), p. 122

"Maracambú, tarduca, beruka, kosongo, songo, toronto...eca, yudeca, tibidaca.... Con estas palabras señoras, señores y señoritas esta temible culebra empezará a despertar y a prepararse para el ataque.

La traigo de las profundas selvas del Chocó, donde no se oye sino el rugido del tigre y el silbido de la culebra, donde el sol no brilla y todo es acechanza y peligro. Allí estuve viviendo más de diez años en compañía de indios y de brujos, que sí conocen los secretos de estas selvas, fue allí donde le aprendí al cacique Certiga, el hombre que más sabe del manejo de culebras y animales ponzoñosos en este país, así como de botánica y medicina natural... mi gran amigo me enseñó a extraerle el veneno al verrugoso, la mapaná, la granadilla, la peloegato, la cascabel, la equis veinticuatro, la rabo de ají y otras serpientes peligrosas. Los secretos del misterioso brujo me sirvieron para salvar un grupo de negros perdidos en la selva y me han servido para andar tranquilo de día y de noche viendo desfilar alimañas que huyen cuando voy por el camino.

Ahora voy a demostrarles que no les miento, porque se que muchos de ustedes están pensando que soy un chicanero, un mentiroso, un avivato.. y le pido que se cuiden porque con unas palabras indígenas rezadas en compañía de otra oración puedo acomodarles un sapo en la barriga por mal pensados. ! "Firigure, usac, bibusa, somberna, usaac- usaaca, somana".!

Voy a sacar la culebra para demostrarles la cura. Pero antes aquí tienen la pomada milagrosa que me voy a poner en la picadura. Qué tenés que hacer amigo agricultor, que vive en medio del peligro y las culebras?- hacés esto: tomás una navaja, cuchilla o barbera bien afilada y hacete un corte pequeño en forma de cruz, chupá profundamente y luego te aplicas esta pomada y ya estás a salvo..

Voy a pasar a entregar unas pocas cajitas que me quedan a quienes tengan quince pesos a la mano, rapidamente, no me hagan demorar porque el tiempo es oro, y el tiempo perdido hasta los santos lo lloran. A la una , a las dos y a las tres, quién tiene quince pesos listos?-

Uno o dos calanchines o ayudantes entreverados entre el público compran las cajas y otros siguen el ejemplo. El culebrero cambia su parlamento y empieza a ofrecer manteca de oso o gotas eléctricas y allí queda "Margarita" sin moverse, sin mostrarse y sin utilizar sus emponzoñados colmillos.

""Si a usted le duele acá esa presa que llaman hígado- sigue diciendo el culebrero- no se preocupe, aquí le traigo este famoso preparado. ""

Los muchachos que querían ver la culebra se cansan y siguen a otros sitios a ver los maromeros o a observar los juegos de tapitas.... Los campesinos no tienen tiempo para otra ronda con culebras... otros se arriman al corrillo donde se ofrece ahora, jabón desinfectante de romero, una contra para la dulce toma o la pirámide de los siete colores.²⁵

Los yerbateros y los mediquillos ejercen su oficio en forma más privada. Examinan y recetan y en muchos casos, ellos mismos preparan las pócmias y remedios, que a veces son muy efectivos, pues vienen de fórmulas indígenas

²⁵ Relato basado en la obra "Sabiduría popular en los relatos de los yerbateros" de Héctor López L.

que pasaron de generación en generación y se basan en los conocimientos botánicos de los ancestros.

En algunas comunidades nativas, al lado del médico oficial, actúa el médico tradicional, que receta y se apoya en conocimientos de su pueblo y en los modernos del galeno estatal.

Para casos como el Mal de Ojo o el pujo, no existen medicinas de laboratorio. Sólo los mediquillos y los yerbateros conocen su cura, al igual que para la "enyerbada" o apego sexual enfermizo.

En la región existe un refrán que dice que "No hay que creer en las brujas, pero que las hay las hay"... lo mismo se puede decir en otras situaciones que se viven en el campo y la ciudad y que el hombre moderno ridiculiza sin tener en cuenta lo complicada e intrincada que es la mente humana.

MANO SOBRE MANO

El desmonte y el poblamiento de las selvas que cubrían la región fue posible gracias al espíritu solidario de los colonos. Con "mingas" se hicieron los barbechos, las Juntas Pobladoras repartieron las tierras cedidas por el Estado e hicieron frente común contra los terratenientes- Las Sociedades de Mejoras Públicas han liderado los proyectos más ambiciosos y a punta de convites se han construido carreteras, aeropuertos, escuelas, iglesias y hospitales.

Las Sociedades de Mejoras Públicas reúnen los valores más sentidos de nuestras comunidades. Se trabaja por amor, por deseo de servir, anteponiendo el interés general sobre los apetitos políticos y de grupo. Sus logros son numerosos y el efecto de sus campañas es decisivo para el progreso de la región.

En 1926 la Sociedad de Mejoras Públicas de Pereira, con el auxilio del gobierno nacional, construyó la carretera de 31 kilómetros que unió la ciudad con la vecina población de Cartago y un año después la prolongó hasta Santa Rosa de Cabal, esta vez con el apoyo de Caldas, que invirtió en la vía la suma de \$ 75.673.00²⁶

La gobernación de Caldas contrató con la compañía Ulen, el tramo de 23 kilómetros entre Manizales y San Francisco (Chinchiná). La Ulen incumplió los términos y la gobernación emprendió la obra. El 23 de mayo de 1929 la gobernación continuó la carretera hasta Santa Rosa de Cabal en convenio con la Sociedad de Mejoras Públicas de Manizales, que contrató con el ingeniero Tiberio Ochoa el trazado de esa vía, desde la capital del departamento hasta la población de San Francisco

La Sociedad de Mejoras Públicas de Manizales fue la pionera y ha sido la máxima impulsora del puerto de Tribugá en el Pacífico y de una carretera que lo comunique con el Eje Cafetero. La homóloga pereirana fundó el Zoológico de

²⁶ Gaceta departamental de Caldas. Años de 1926 y 1929

Matecaña y lo ha mantenido entre los más importantes de su género en el área andina.

A la par de las Sociedades de Mejoras Públicas han surgido líderes que mueven a las comunidades para hacer realidad obras que enaltecen al pueblo del Eje Cafetero.

LA REVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE

El paso de la mula y los bueyes a los vehículos de motor cambiaron muchas costumbres ancestrales, creó una nueva cultura y ensanchó los horizontes de los habitantes del Eje Cafetero. Cuando aparecieron los primeros carreteables, sus principales enemigos fueron los arrieros con sus mulas y sus bueyes, cuyos cascos y pezuñas empezaron a horadar y convertir en canalones las vías para carros. Por ello en abril de 1924 la gobernación de Caldas prohibió el paso de las recuas por las carreteras y en caso que fuera absolutamente necesario, se cobraba un impuesto no mayor de veinte centavos por animal, para el sostenimiento de la carretera.

El cambio brusco y repentino sorprendió a la comunidad, que trató de acomodarse a la nueva época con los parámetros de la antigua, como se aprecia en la Ordenanza No. 35 del 29 de abril de 1929. En dicha Ordenanza, la Asamblea departamental crea la Inspección General de Tránsito, como una necesidad de la era que se avecina y dicta una serie de medidas, que hoy se mirarían con una sonrisa burlona en nuestras ciudades atestadas de vehículos y unidas por carreteras donde se avanza a velocidades, que en ese entonces parecerían imposibles.

Para obtener la licencia de conducir se exigía saber leer y escribir, no tener defectos físicos, medir más de 160 centímetros y conocer la población y su nomenclatura.

Se estableció una velocidad máxima de 15 kilómetro por hora en la zona urbana y en carreteras la de 30 kilómetro por hora, salvo en vías accidentadas como la de Armenia a Ibagué donde no se podía pasar de 24 kilómetros por hora.

A los conductores se les prohibió usar ruana y sombreros de paja y se prohibió tomar delantera al Viático, o Santa Forma conducida por el sacerdote, en cuyo caso debían esperar o tomar una ruta alterna.

Todos los conductores debían usar reloj, con hora de acuerdo con la hora oficial y cuando se transitaba en la noche y se encontraban dos vehículos en sentido contrario, el conductor que bajaba tenía que parar el carro a una distancia prudencial, a la derecha, y apagar las luces mientras el otro pasaba.²⁷

ALLENDE LOS MARES

El éxodo que empezó en Antioquia a principios del siglo XIX no paró en las tierras fértiles que conformaron el Viejo Caldas; las corrientes pobladoras continuaron rumbo al sur y nuevas aldeas paisas llenaron las vertientes del Valle del Cauca,

²⁷ Gaceta Departamental de Caldas, abril de 1929.

el piedemonte llanero y las soledades del Caquetá y del Putumayo. La emigración ha sido de tal magnitud que se dice que la segunda ciudad caldense es Cali y que Salamina se ha trasladado en masa a Medellín.

Las comunicaciones modernas han ensanchado los horizontes y el vuelo de los emigrantes se ha extendido a Estados Unidos, a Europa y a países limítrofes. A partir de los años cincuenta del siglo pasado empezó la emigración a Estados Unidos. Primero viajaron modistas, zapateros y artesanos que encontraron posibilidades de trabajo en Nueva York y los Ángeles. Una vez ubicados en el país del norte, esos compatriotas enviaron por sus familias y acomodaron parientes cercanos, en alud cada vez más grande, a medida que la inseguridad en la zona y la falta de oportunidades golpeaba a los colombianos.

La economía petrolera de Venezuela atrajo a gran número de coterráneos y el comercio y el rebusque exitoso en el Ecuador llevó a otros a Guayaquil, a Manta y a Santo Domingo de los Colorados.²⁸ Con el *boom* económico de España, el flujo migratorio se desvió hacia la península ibérica, adonde además de personas de bajo nivel cultural, se están dirigiendo profesionales, técnicos y obreros calificados.

La emigración es tal que puede asegurarse que todas las familias del occidente del Viejo Caldas tienen familiares en el extranjero. Según estadísticas recientes, de los cuatro millones de colombianos que residen en otros países, el 23% de ellos es oriundo del Eje Cafetero. Es común el caso de padres y madres que viajan al exterior y dejan a su familia en manos de abuelos y parientes, y hasta de los hijos mayores. Esto está creando graves problemas y cambiando la estructura familiar. No es raro que los niños olviden la figura materna o paterna y que la distancia atenúe los lazos afectivos entre esposos y, aunque no se separan legalmente, vivan una doble vida con otra pareja, ya sea en el país o en otras latitudes.

La esperanza de un futuro mejor lleva a numerosas jóvenes a caer en manos de las redes de prostitución y narcotráfico. A menudo se reportan casos de jóvenes que emigran ilegalmente y terminan como esclavos en antros donde los explotadores europeos, asiáticos y norteamericanos se aprovechan de su condición para pagarles salarios de hambre, sin garantías ni protección social.

Las remesas del exterior mejoran la situación de las familias, pero la ausencia de los seres queridos y el resquebrajamiento de los valores éticos de muchos, que hacen cualquier cosa por los dólares y los euros, están afectando seriamente a las familias de la región. Esos dineros se invierten en vivienda, en educación y en necesidades básicas, pero infortunadamente no se están invirtiendo en empresas que generen divisas ni trabajo directo.

Por otra parte, las numerosas colonias en Estados Unidos y Europa proporcionan condiciones especiales para la conformación de pequeñas redes de narcotráfico, donde el parentesco o las viejas amistades suministran ventajas logísticas.²⁹ Los

²⁸ La gente de Aranzazu se distingue por su afinidad con el comercio. En Ecuador hay una numerosa colonia aranzacita que explota restaurantes y almacenes y se lucra con los préstamos "gota a gotas" o sea de pequeñas sumas con intereses diarios de usura a personas sin acceso a los bancos

²⁹ Fernández, (2002), p. 18

flujos de ida y regreso de viajeros del Eje Cafetero facilitan el envío de drogas ilegales mediante personas, denominadas "mulas", que las camuflan en el equipaje, en su ropa o en su cuerpo.

Las "mulas" pertenecen a todos los estratos sociales, culturales y económicos con motivaciones diversas y son muchas las personas así denominadas que caen en poder de las autoridades, a veces delatadas por los mismos traficantes que las emplean como distractores. Se presenta a continuación el testimonio de una de las víctimas del flagelo de las drogas:

*"Les cuento sinceramente que yo nunca en mi vida pensé hacer esto de irme de "mula"- dice un correo capturado por las autoridades en el aeropuerto Matecaña en Pereira- Lo que es el desespero de la plata, yo llevaba más de dos años sin saber lo que eran doscientos mil pesos, yo siempre he tenido trabajos, me he mantenido bien y a mi familia, tengo hijos universitarios; pero desde hace un tiempo esto se puso muy bravo, se aprovecharon de mi situación."*³⁰

A la ambición o la necesidad, se suma la intimidación de los empresarios del narcotráfico que se valen de avisos y promesas de empleo para contactar a las futuras víctimas e intimidarlas para que transporten la droga, como lo contó otra de las víctimas

*"Estaba buscando empleo y llevé una hoja de vida, me llamaron a una entrevista y cuando me enteré de qué se trataba el trabajo y lo quise rechazar ya no podía- contó una joven madre recluida en la cárcel por "mula- dízque porque conocía el sitio y al entrevistador y me dijeron que ya estaba involucrada. Además de amenazarme con la integridad de mis hijos."*³¹

A la emigración externa se suma la emigración interna. Con excepción de las ciudades capitales, de Dosquebradas y de La Dorada, el resto de los municipios del área son expulsores de población. El norte y el oriente de Caldas y el occidente de Risaralda son cada vez más pobres y con menos habitantes. En parte se salva el Quindío, cuyos municipios han encontrado en el turismo ecológico un medio de vida y de progreso.

BIBLIOGRAFÍA

ANGEL J. Hugo *Pereira*. Gráficas Olímpica. Pereira. 1983.

FERNÁNDEZ G. Álvaro A. *Las "mulas" del Eje Cafetero*. Red de Universidades Públicas del Eje Cafetero. Pereira. 2002

LÓPEZ L. Héctor- 1981- *Sabiduría popular en los relatos de los yerbateros*- Biblioteca de Autores caldenses. Manizales. 2002

MEJÍA O. William. *Las "mulas" del Eje Cafetero*- Red de Universidades Públicas del Eje Cafetero. Pereira. 2002

³⁰ Ciro, (2002), p. 35

³¹ Mejía, (2002), p- 99

CIRO A. Mónica. *Las "mulas" del Eje Cafetero*- Red de Universidades Públicas del Eje Cafetero. Pereira. 2002

DÁVILA L. Carlos. *El empresariado colombiano: una perspectiva histórica*- Bogotá. Sin año

JARAMILLO R. Jhon *Pieza de reblujo* Alcaldía de Armenia. Quindío. 2006..

ANDRADE G Gerardo Sergio Arboleda, *Estado Mayor General*- Banco de la República. Bogotá. 1994.

SALGADO A. Araméndez. *Cuadernos Tierra y Justicia No. 6*. Bogotá. 2005

BEDOYA Olga Lucía. *Imaginario femenino y ciudad*- Universidad Tecnológica de Pereira. Risaralda. 1999.

JARAMILLO M. José *Los Azucenos*. Editorial Manigraf- Manizales. 2001.

TRUJILLO Claudia. *Recopilación Histórica de la Industria Licorera de Caldas*. Manizales. 2002

RODRÍGUEZ B Manuel. *El empresario industrial de Caldas*. Universidad de los Andes. Bogotá. 1993

MORALES Benítez Otto. *Revolución y caudillos*. Universidad de los Andes. Bogotá. 1974

----- *Facetas míticas del diablo del carnaval de Riosucio*. Editorial Carrera- Bogotá. 1989

SÁNCHEZ A. Ricardo. *Pereira 1875-1935*- Editorial Papiro. Academia pereirana de Historia- Pereira. 2002

VÉLEZ C. Fabio. *Risaralda*. Imprenta Departamental de Caldas. Manizales. 1997

CAPÍTULO XX

ARDUO TRAMO HASTA EL PRESENTE

Alfredo Cardona Tobón

El desarrollo vial del Viejo Caldas no fue fácil debido a la topografía y a los intereses encontrados de sus regiones que impidieron una acción conjunta con miras al interés general del Departamento.

Hubo que vencer muchos obstáculos para conectar las cabeceras municipales con la capital y a las ciudades más grandes con el resto del país. Los mayores contratiempos los tuvo Manizales cuyas limitaciones viales disminuyeron la importancia comercial y económica que tuvo en la segunda década del siglo pasado

En la misma forma que se sobrepuso a los incendios y a los terremotos, Manizales se empeñó en retar a la topografía y al encontrar puntos de encuentro con Pereira y Armenia, al empezar el siglo XXI se está uniendo en forma ágil con el sur del país, aunque persisten las dificultades para comunicarse con Bogotá, con el oriente de Caldas y el centro de la República.

En este capítulo veremos cómo se derrotó el escepticismo, la indiferencia de los poderes centrales y la lucha contra los intereses locales que frenaron el desarrollo general. Hubo que recorrer un arduo tramo para consolidar una realidad, que a medida que se concreta, da la razón a quienes empezaron a pensar en grande para conseguir aquello que merece una región llamada a los más altos destinos, por su belleza, sus recursos y el empuje de su gente.

Las carreteras de la región se trazaron siguiendo el contorno abrupto de terrenos inestables, sujetos continuamente a los derrumbes. Hace casi un siglo empezaron a construirse esas vías y avanzado el siglo veintiuno, gran parte de esas carreteras continúan sin pavimentar, son estrechas, llenas de huecos y sujetas a las contingencias del clima.

La carretera que comunica a Manizales con Pereira y con Armenia ha sido particularmente crítica. Tiene una cuesta pronunciada entre Dosquebradas y Santa Rosa y otra más pendiente entre Chinchiná y Manizales; la falla geológica de Romeral la cruza en varios tramos y los derrumbes son un denominador común a lo largo de todo el trayecto.

Esas vías en vez de integrar la región, la separaron. El Quindío, por ejemplo, estuvo aislado de Manizales por los barrizales y los continuos hundimientos de la carretera entre Armenia y Pereira, lo que alejó esa zona de la dinámica de Caldas y a su gente del resto del departamento.¹

Parece inverosímil, pero en los tiempos de arriería hubo más contacto entre Pereira y Manizales, que en la época de las carreteras. En aquél entonces, los comerciantes de las dos ciudades, unidos por intereses y por lazos de sangre, complementaban los negocios del cacao proveniente del Valle del Cauca con el maíz que venía de Antioquia y en los caminos fronterizos se topaban las mulas

¹ En una Conferencia del Dr. Jaime Lopera en 2007, decía que ese aislamiento fue el germen del departamento del Quindío, pues sus habitantes debieron desde el principio, resolver solos sus problemas, ya que no contaban con la presencia manizaleña-

criadas en el Valle con los cerdos que engordaban los paisas, al igual que los fardos de tabaco del Tolima se encontraban con los barriles de aguardiente destilado en los alambiques de Salamina y Pácora.

El transporte entre Antioquia y el Cauca no se detenía, lloviera o tronara, soplaran nubes de polvo o se deslieran las trochas convertidas en tremedales. Las mulas y los bueyes nadaban en el fango y siempre se podía improvisar un desvío para salvar un mal paso y continuar el viaje.

Con las carreteras se esperaba bajar costos, disminuir tiempo de viaje y ampliar la capacidad de carga... pero con buenas vías, con pisos firmes que permitieran el paso de los carros.

Las ciudades de Pereira y Armenia con una topografía menos agresiva se comunicaron mediante carreteras y vías férreas con el resto de Colombia sin las enormes dificultades que tuvo que vencer Manizales. Además, y es paradójico, esas dos ciudades contaron con mayores partidas para desarrollar sus proyectos puesto que en el momento de discutir el presupuesto contaron con el apoyo de las municipalidades del occidente y del oriente de Caldas, que se oponían al “centralismo” manizaleño.

La alianza entre los pequeños municipios con Pereira y Armenia dieron como resultado una mayoría en la Asamblea que despilfarró recursos en proyectos inconclusos como la carretera de Riosucio al Jardín, y en la proliferación de obras de escasa importancia en detrimento de los intereses generales.

La separación del Quindío y Risaralda disminuyó la influencia de la región en el concierto colombiano. Caldas dejó de ser una poderosa fuerza electoral y el mayor productor de café y las tres secciones resultantes entraron a la lista de los departamentos medianos sin gran poder en el Congreso. Cuando los dirigentes locales se dieron cuenta de su debilidad, comprendieron que era necesario el esfuerzo conjunto para lograr el progreso regional, y al contrario de otros tiempos, cuando una ciudad entorpecía el desarrollo de la otra, los líderes del Eje Cafetero Caldas empezaron a trabajar unidos.

EL IMPACTO DE LAS CARRETERAS

Hasta la aparición de las carreteras, Colombia fue un país de regiones estancas, con el advenimiento de los vehículos de motor se unieron villas y caseríos, se agilizó la exportación del café y el país empezó a integrarse modestamente con la economía mundial.

Con las carreteras todo cambió: El modelo de las comunidades rurales, casi autárquicas, se convirtió en un modelo urbano. Las localidades con mejores vías, como Pereira, Armenia, La Virginia, La Dorada crecieron, otras más aisladas como Santuario y Aguadas empezaron a languidecer. Las empresas con mercados limitados por las vías y la escasa población colapsaron ante las organizaciones con mayor poder de movilización que inundaron los pequeños centros municipales con ofertas novedosas y facilidades de financiación: Por ejemplo los rollos de cacao adobados con canela, fabricados artesanalmente en casi todos los pueblos, se vieron desplazados por el chocolate Luker de

Manizales; Bavaria quebró la fábrica de cerveza alemana de Circasia, y las embotelladoras de “Bananol” y de “Calmarina”², de Riosucio y Salamina, nada pudieron hacer ante la Coca-Cola o la Freskola que surtían sus mercados desde Armenia, Pereira y Manizales.

Los empresarios de las localidades aisladas tuvieron que buscar mejores horizontes para sus inversiones y lo mismo sucedió con los intelectuales y las personas más ilustradas que emigraron hacia otros horizontes. En los municipios menores desaparecieron los periódicos locales, y entraron “El Tiempo” de Bogotá y la “La Patria” de Manizales con noticias frescas y los mensajes que esperaban las comunidades ávidas de conectarse con el resto del país y del mundo.

Las carreteras facilitaron la emigración rural hacia las zonas urbanas y propiciaron la llegada de colonos de partes remotas a las tierras frías de la cordillera central. Durante el siglo diecinueve y principios del veinte los paisas llegaron por los caminos de arriería; ahora las carreteras trajeron boyacenses y santandereanos con otras prácticas agrícolas³ otra cultura y nuevos problemas que se sumaron al intrincado orden social de la región.

A medida que el país creció y aumentaron las exportaciones y las importaciones, se incrementó el flujo de viajeros y de artículos en las tortuosas y pendientes carreteras caldenses. Se hizo difícil el paso de camiones por los estrechos puentes de la vía que comunicaba a Supía con Caramanta y La Pintada y se complicó la comunicación entre Chinchiná y Manizales.

El desgaste de los vehículos, el mayor consumo de combustible en las lomas y las bajas velocidades se confabularon para elevar los fletes y hacer menos competitiva a la capital de Caldas. Era un dilema de vida o muerte para Manizales, cuyos dirigentes buscaron una solución, que por los ingentes recursos que demandaba, debía contar con la anuencia de los poderes centrales.⁴

LA ECORREGION DEL EJE CAFETERO

La gobernadora Doña Pilar Villegas de Hoyos utilizó por primera vez, de manera oficial, el término Viejo Caldas para referirse al territorio que Reyes elevó a departamento. A los pereiranos no les gustó esa designación y se inventaron el término “Eje Cafetero”, que tomó fuerza, pese a dejar por fuera al Magdalena caldense, al Chamí y a las tierras frías de los tres departamentos.

El corredor Armenia- Pereira-Manizales, junto con los municipios vecinos de Calarcá, Cartago y La Virginia constituye la zona más importante del llamado “Eje Cafetero”. Es un área de densa población, con un crecimiento que en pocas décadas podría convertirlo en la tercera conurbación colombiana después de la Sabana de Bogotá y del Valle de Aburrá.

² Bananol y Calmarina fueron nombres comerciales de gaseosas con sabor a banano y a cola.

³ En San Félix y en el páramo de Letras cultivaron grandes extensiones de papa e introdujeron el ganado normando en las tierras frías.

⁴ El ingeniero Gustavo Robledo decía que en Bogotá se habían organizado centenares de institutos y oficinas de rolos para hacer imposible el progreso de la provincia.

El “Eje Cafetero” es una bisagra entre el oriente y el occidente colombiano con fortalezas que despiertan el interés de inversionistas nacionales y extranjeros:

- ✓ Es una de las zonas con mejor cubrimiento de servicios públicos en el país.
- ✓ Se ubica en el triángulo formado por Cali- Medellín-Bogotá
- ✓ Está relativamente cerca al puerto de Buenaventura en el Pacífico.
- ✓ Los sectores públicos y privados tienden a trabajar en equipo y se tiene la capacidad de intercambiar recursos.
- ✓ Cuenta con personal calificado en todos los sectores, pues tiene institutos bien dotados y universidades prestigiosas en Manizales, Pereira, Armenia y Santa Rosa de Cabal.
- ✓ No hay problemas graves de orden público.
- ✓ Existe tradición industrial y comercial en la zona.
- ✓ Gran agilidad en los trámites burocráticos.

Como el término “Eje Cafetero” realmente no atiende a conceptos modernos empezó a hablarse de “Ecorregión del Eje Cafetero”. Ya no se tomaron líneas o accidentes para señalar fronteras, sino consideraciones económicas, culturales, comerciales y de interdependencia mutua.

“La ecorregión del Eje Cafetero” figura en el Plan Nacional de Desarrollo, PND, de 1998-2002; toma fuerza con las políticas nacionales de fines de los años noventa y se afianza con el proceso de reconstrucción de los 28 municipios afectados por el terremoto de 1999.⁵

Pese a su conveniencia, la nueva figura apenas se está abriendo paso, porque para lograr sus propósitos, es necesario construir un nuevo modelo de pensamiento y acción, por encima de las pugnas regionales y de los celos entre las ciudades.

El nuevo modelo debe cambiar muchos de los paradigmas que han señalado el rumbo de la región. Por ejemplo: habría que dejar de pensar que la cordillera central es un obstáculo que nos divide, y considerarla como un elemento integrador, ya que es la fuente de agua de los pueblos de uno y otro lado de la cordillera⁶.

Otro caso es el de los ríos. Hasta ahora las corrientes de agua, que son proveedoras de vida, se han mirado como alcantarillas adonde van a parar basuras y aguas servidas, y nos hemos olvidado de su enorme potencial turístico, de los regadíos para aumentar las cosechas, de las microcentrales de energía eléctrica y de los santuarios ecológicos que tienen como eje central los ríos y los riachuelos.

Otro paradigma, que pudo ser útil en tiempos pasados, pero que en los momentos actuales es anacrónico, es la rivalidad caníbal y de rebatiña entre las principales ciudades de la región. Si queremos un futuro promisorio se tendría que planear de acuerdo con potenciales y necesidades, buscando el progreso complementario de todas ellas.

⁵ Arango Gaviria Oscar, , p. 46.

⁶ Uribe G. Francisco, , p. 63

Departamentos	Urbano		Rural		
	Población	%	Población	%	Total
Total Eje cafetero	2.845.280	78.98	850.833	23.02	3.696.113
Departamento de Caldas	846.728	71.88	251.762.	28.02	898.490
Departamento del Quindío	449.161	86.60	69.530	13.40	518.691
Departamento de Risaralda	665.104	77.37	194.582	22.63	859.666
Norte Valle del Tolima	581.244	78.23	181.268	23.77	762.512
Norte Valle del Cauca	503.043	78.60	153.711	23.40	656.754

A la par de las numerosas fortalezas del Eje Cafetero, también son múltiples sus debilidades:

- ✓ Poco peso político de sus departamentos.
- ✓ Carencia de líderes con proyección nacional.
- ✓ Baja capacidad de ahorro de sus habitantes, debido al deterioro de la caficultura.
- ✓ Mentalidad de monocultivo e individualismo
- ✓ Vías insuficientes.
- ✓ Gran desequilibrio económico entre las capitales y el resto de los municipios
- ✓ Corrupción administrativa
- ✓ Poder del narcotráfico

NACE UNA IDEA

En 1990 el gobernador de Caldas, Germán Cardona Gutiérrez emprendió la tarea de mejorar la carretera entre Manizales y Chinchiná. En compañía del senador Víctor Renán Barco, el gobernador visitó al Ministro de Obras, Luis Fernando Jaramillo, para proponerle la instalación de un peaje en el sitio de La Trinidad con el fin de obtener recursos. La idea no cuajó, pero el interés de una vía moderna tomó fuerza, en tal forma que el proyecto inicial hasta Chinchiná se extendió hasta la ciudad de Pereira.

Posteriormente el ingeniero Germán Cardona Gutiérrez ocupó la alcaldía de Manizales y como tal se reunió con su homólogo pereirano, Ernesto Zuluaga para hablar de integración, de ciudad región y de proyectos de interés común, como una autopista entre las dos capitales.

En enero de 1993 los gobernadores del Eje Cafetero⁷ se reunieron con el ministro de Transporte Jorge Bendeck Olivilla y fijaron estrategias para adelantar el proyecto de la llamada autopista Manizales-Pereira-Armenia: “Estamos dispuestos a entregar la concesión a los departamentos del Eje Cafetero para la doble calzada- les respondió el ministro- Consideramos que es una buena

⁷ Doña Pilar Villegas de Hoyos- gobernadora de Caldas
 Roberto Gálvez Montealegre- gobernador de Risaralda
 Mario Gómez Ramírez- gobernador del Quindío.

oportunidad para que los recursos que se generen por el peaje puedan ser designadas para el mantenimiento de la vía.”

El gobierno central consideró conveniente un solo contrato para licitar los trabajos y el alcalde de Manizales, Germán Cardona Gutiérrez, propuso tres frentes: Uno entre Manizales y Chinchiná financiado con los recursos del peaje de La Trinidad, un segundo frente entre Chinchiná y Pereira, que comprendía el tramo Chinchiná-La Romelia-El Pollo, financiado con recursos de la nación y el tercero entre Pereira y Armenia, que se construiría con recursos de los departamentos de Risaralda y el Quindío.

Los dirigentes caldenses estuvieron de acuerdo con la idea de Cardona, pero el gerente de INVIAS rechazó la propuesta de los tres frentes, aunque más tarde aceptó abrir una licitación para el estudio y otra licitación para el desarrollo de la obra.

LAS PROPUESTAS TOMAN VUELO

Años antes, el ingeniero Gustavo Robledo Isaza había propuesto, desde la Sociedad de Mejoras Públicas de Manizales, la idea de una gran carretera entre Manizales-Pereira y Armenia, ante la evidencia de que iba a aumentar el flujo de 2000 vehículos diarios entre las tres ciudades principales de Caldas, apenas se abriera la vía de La Pintada hacia Chinchiná por la orilla del río Cauca.⁸

En 1962 se empezó a construir la variante por Irra para conectarla con la Troncal de Occidente que venía por La Felisa y dos años más tarde, la gobernadora de Caldas, Doña Pilar Villegas de Hoyos, incluyó la doble calzada entre Manizales y Pereira en el Plan de Desarrollo del departamento y tal como pronosticó el ingeniero Robledo, el flujo vehicular aumentó en un cincuenta por ciento.

Para el proyecto de la doble calzada aprobado en el plan de desarrollo de Caldas se plantearon varias alternativas que incluían viaductos y terceros carriles. Sin suficientes estudios ni bases técnicas el CORPES de Occidente se apresuró a afirmar que era imposible construir dobles calzadas entre Manizales y Pereira debido a la topografía entre las dos ciudades. Algunos aceptaron el planteamiento, como sucedió con la gobernadora Doña Pilar Villegas, quien al referirse al tema dijo que debería cambiarse la denominación inicial del proyecto por “ampliación y rehabilitación del sistema vial Manizales-Pereira-Armenia”

Pero no todos aceptaron las apreciaciones del CORPES DE OCCIDENTE. El alcalde encargado de Manizales, Bernardo Mejía Prieto, recalcó que para la ingeniería no existían imposibles y que no podían excluirse de tajo las dobles calzadas entre Manizales y Pereira, pues ya se estaba abriendo una de ellas en la variante Chinchiná-La Romelia- El Pollo.

La ANDI, seccional Caldas, preocupada por el informe del CORPES de Occidente y por las declaraciones de la gobernadora Pilar Villegas, terció en el debate: “Existe en el mundo un sistema de alta ingeniería para la construcción de viaductos- dijo su presidente Javier Arango Londoño-. Hemos visto en otros

⁸ Entrevista con el Ing. Gustavo Robledo Isaza .Enero 14 de 2009

países como en zonas muy montañosas, construyen carreteras con dobles calzadas. No nos podemos quedar cruzados de brazos porque un estudio dice que sino se puede mover tierra es imposible construir una carretera. Debemos insistir ante el gobierno para que se planteen soluciones rápidas”.⁹

LA VARIANTE CHINCHINÁ-LA ROMELIA- EL POLLO

El primero de diciembre de 1993 la gobernadora Pilar Villegas y el gobernador Roberto Gálvez suscribieron con el ministro Bendeck un convenio por dieciséis mil millones de pesos para adelantar el tramo Chinchiná-Santa Rosa y el tramo La Romelia-El Pollo, con los cuales buscaban agilizar el tráfico en la Troncal de Occidente.

El departamento de Risaralda contrató los estudios de diseño de la variante con una empresa de la misma ciudad, estudios que debieron repetirse por graves inconsistencias en un terreno que según INVIAS “era muy bueno para sembrar café, mas no para hacer carreteras.”¹⁰.

El 7 de marzo de 1994 el CORPES aprobó la ejecución de la doble calzada Manizales-Pereira-Armenia por medio de una concesión, lo que permitía abrir licitaciones para que empresas o consorcios privados, nacionales o extranjeros, buscaran la adjudicación de los contratos.

“Esta primera fase- dijo Carlos Alberto Acevedo, director de CORPES de Occidente- nos va a permitir identificar en forma rápida cuáles son las alternativas para hacer doble calzada o un tercer carril en algunos tramos.”

Las obras de la variante Chinchiná-La Romelia- El Pollo se le encomendaron a la firma italiana IMPREGILO, bajo responsabilidad directa del gobierno y como parte de la carretera Troncal de Occidente. Tiempo después, al aprobarse el contrato con AUTOPISTAS DEL CAFÉ, algunos de sus tramos se integraron al proyecto de dobles calzadas Manizales-Pereira-Armenia

IMPREGILO no concluyó la variante. A los 16 años de iniciarse trabajos en el tramo Chinchiná-La Romelia-El Pollo, INVIAS entregó sólo una parte de la obra y dejó a AUTOPISTAS DEL CAFÉ S.A, el resto del proyecto.

ARRANCAN LAS DOBLE CALZADAS

En junio de 1994 se presentó el primer estudio técnico de la doble calzada que conectaría a Manizales con Pereira y Armenia. En el Salón Uribe de la gobernación de Caldas se reunieron los mandatarios de los departamentos del Eje Cafetero con el viceministro de Transportes, para analizar el proyecto, que según estimativos, podría costar unos cien mil millones de pesos, cifra que trataría de reducirse con rediseños acordes con la realidad económica de la nación.

⁹ La Patria- Julio 6 de 1993

¹⁰ La Patria, julio 28 de 1998

El 29 de julio de 1994, en la población de Quimbaya, el presidente César Gaviria fue testigo de la apertura de la licitación para desarrollar, por concesión, el megaproyecto vial Armenia-Pereira-Manizales.

A partir de esa fecha el Ministro de Transporte, Jorge Bendeck, adelantó una campaña entre las entidades financieras y las firmas constructoras nacionales para incentivarlas a participar en la licitación del gran proyecto vial del Eje Cafetero. En una cartilla se presentaba la obra como una doble calzada paralela a la vía existente entre Armenia y Manizales, que incluía la rehabilitación de los tramos en servicio y la construcción de un túnel de 1500 metros ubicado en las cercanías de Santa Rosa de Cabal con las respectivas vías de acceso.¹¹

Ante el rumor de cambios significativos en el diseño, el nuevo alcalde de Manizales, Mauricio Arias Arango, pidió claridad al gobierno, que ratificó el plan inicial de la obra y propuso un tercer carril entre Chinchiná y el Club Campestre para que el puente Doménico Parma no se convirtiera en un cuello de botella.¹²

Tras once meses de gestiones, Asociación Futura y la firma Arpeman disputaron la adjudicación de la obra. Después de engorrosos trámites y negociaciones se tuvo la sensación de que el proyecto por fin arrancararía. Sin embargo, surgieron nuevos inconvenientes. El 16 de agosto de 1995 INVIAS declaró desierta la licitación debido a vacíos, inconsistencias jurídicas, técnicas y financieras y a una mala interpretación de los pliegos licitatorios.¹³

Los meses pasaron sin que se adelantara el proyecto de la doble calzada y la demora inquietó a los dirigentes del Eje Cafetero. En frente común, los burgomaestres de Manizales, Armenia, Pereira, Chinchiná, Desquebradas, Santa Rosa de Cabal y Palestina exigieron explicaciones al director de INVIAS, quien tras algunas dilaciones se reunió en Bogotá con los gobernadores de Caldas, Risaralda y el Quindío¹⁴, para informarles, que vistas las circunstancias, se haría uso de la adjudicación directa como lo estipulaba la ley en esos casos. Para agilizar y coordinar las gestiones de la adjudicación de la obra ante INVIAS¹⁵, el CORPES DE OCCIDENTE nombró a Guillermo Botero gerente del macro proyecto y se abrió otra etapa en el dispendioso y larguísimo proceso.

SE ADJUDICA EL PROYECTO

Sin terminar los diseños, ni conocerse el monto de la inversión, empezaron a presentarse numerosas divergencias y diversas opiniones acerca de los trabajos que habrían de realizarse en el trayecto Armenia-Pereira-Manizales. El cuatro de febrero de 1997, Bernardo Moreno Villegas, Director del CORPES DE

¹¹ La Patria. Septiembre 5 de 1994

¹² La Patria, julio 12 de 1994

¹³ La Patria, agosto 16 de 1995

¹⁴ Diego Patiño Amariles, gobernador de Risaralda, Belén Sánchez Cáceres, gobernadora del Quindío, Ricardo Zapata Arias, gobernador de Caldas.

¹⁵ La Patria, nov. 22 de 1995

OCCIDENTE, propuso tramos de doble calzada, aduciendo que la doble calzada en todo el trayecto era inviable económicamente, debido al flujo de sólo 16.000 vehículos diarios.

Los dirigentes y empresarios caldenses tenían una opinión muy distinta de la de Moreno Villegas: Tanto el gobernador Ricardo Arias como Guillermo Trujillo Estrada, presidente de la CORPORACIÓN FINANCIERA DE CALDAS, afirmaron que no podía desahuciarse el proyecto sin haber determinado con certeza los costos y los diseños.¹⁶

Para motivar a la comunidad y hacer que apoyara el macroproyecto de la doble calzada, el gobierno de Caldas lanzó una fuerte campaña por radio, por prensa, por TV, en afiches y en plegables, con el coyote y el correcaminos de las tiras cómicas como figuras estelares.

Se difundieron mensajes como “ **En *progresus para todos*” se convertirá el proyecto vial que unirá a Armenia-Pereira-Manizales y por eso no se puede permitir que nos alcance el coyote por no tener la Autopista del Café**”, y con publicidad en todos los medios se buscó que la ciudadanía se apropiara de la lucha emprendida para llevar a feliz término el proyecto de las dobles calzadas.

Otras frases que ilustraron la campaña fueron, entre otras:

*“Entre Manizales, Pereira, Armenia hay mucho trancón... y el coyote nos va a alcanzar”
“Vuélvase un correcaminos, apoyando el proyecto La Autopista del Café”*

Al declarar desierta la licitación del proyecto vial arreció la presión ciudadana. Ante tal situación INVIAS, finalmente, contrató con AUTOPISTAS DEL CAFÉ S.A, el estudio y la realización de las obras¹⁷

CHOQUE DE INTERESES

A partir del 13 de marzo de 1997 se lanzaron nuevas campañas promocionales y el optimismo renació con el anuncio del asesor general de INVIAS, Silvio Ochoa G. afirmando que en pocas semanas se estaría firmando el contrato con AUTOPISTAS DEL CAFÉ S.A, para empezar la obra.-¹⁸

Juan Carlos Valencia Montoya, Representante a la Cámara por el departamento de Risaralda, hizo eco del sentir regional cuando en una entrevista para el periódico “La Patria” dijo: “ *... la Autopista del Café es un proyecto de integración regional, es tumbar el muro mental que por cuestión de ancestros separó a Caldas de Risaralda, es hablar de ciudad región..*”

A pesar de las declaraciones oficiales y los buenos oficios de los gobernadores, fue cierto que los trabajos no arrancaban ni se concretaban los compromisos. Ello se debía a que Caldas, Risaralda y el Quindío, cada uno por su lado, pujaban

¹⁶ La Patria.. Febrero 5 de 1997

¹⁷ El consorcio AUTOPISTAS DEL CAFÉ S.A estaba conformado por doce firmas constructoras y tres entidades financieras, entre ellas Coricaldas y Corfioccidente.

¹⁸ La Patria.. Marzo 14 de 1997

para lograr las mayores ventajas y conseguir más obras adicionales en su territorio. Para salvar tal situación, el gobierno central tuvo que concertar con cada uno de los departamentos por separado y empezar aquí y allá las obras encomendadas a AUTOPISTAS DEL CAFÉ S.A.

En un acto solemne celebrado en Pereira el 18 de abril de 1997 y presidido por el presidente Ernesto Samper, el Instituto Nacional de Vías, INVIAS, y el Consorcio AUTOPISTA DEL CAFÉ S.A, firmaron el contrato protocolario para los diseños definitivos, las obras de rehabilitación, construcción, operación y mantenimiento del proyecto vial Manizales-Pereira- Armenia.”

El titular de la Patria del primero de junio de 1997 con el cabezote “**Un coyote hambriento comenzó su carrera tras el correccaminos**” parecía indicar que los obstáculos estaban superados y que el sueño largamente acariciado por los manizaleños de tener una carretera digna, empezaba a volverse realidad. Todo parecía resuelto cuando el 16 de julio de 1997, Guillermo Gaviria, director de INVIAS y Guillermo Gómez, gerente de AUTOPISTAS DELCAFE firmaron el contrato definitivo en la ciudad de Pereira

FIRMAS QUE CONFORMARON EL CONSORCIO AUTOPISTAS DEL CAFÉ S.A

Las firmas que inicialmente conformaron el Consorcio Autopistas del Café fueron las siguientes:

<i>Vicon S.A</i>	<i>Bogotá</i>
<i>Gayco</i>	<i>Bogotá</i>
<i>Uricochea Calderón</i>	<i>Bogotá</i>
<i>Murillo Loboguerrero</i>	
<i>Conciviles</i>	<i>Bogotá- Cali</i>
<i>Megaproyectos</i>	<i>Medellín</i>
<i>Odiosa</i>	<i>Bogotá</i>
<i>Topco</i>	<i>Santa Rosa de Cabal</i>
<i>Gredco</i>	<i>Chinchiná</i>
<i>CONCAF</i>	<i>Chinchiná</i>
<i>Aguirre Monroy</i>	<i>Palmira</i>

Los trabajos quedaron definidos al firmarse el contrato; sin embargo por petición de la gobernación de Caldas, el Instituto Nacional de Vías- INVIAS- acordó analizar con AUTOPISTAS DEL CAFÉ la propuesta presentada por los ingenieros manizaleños que aconsejaba una doble calzada entre el Club Campestre, el puente Doménico Parma y la conexión con la variante a Chinchiná, en vez del tercer carril que consideraba el proyecto inicial.

SE VISLUMBRA LA DOBLE CALZADA

El 5 de febrero de 1998 se reunieron en Bogotá representantes del Comité Intergremial de Caldas, dirigentes departamentales y el alcalde de Manizales

con el concesionario y con INVIAS y se acordó realizar lo que en términos generales se indica en los siguientes apartes:

- ✓ Doble calzada a nivel entre Manizales y La Trinidad, donde se construirá una intersección a desnivel.
- ✓ Viaductos y túneles en La Estampilla
- ✓ Doble calzada a desnivel entre La Trinidad y el Club
- ✓ Campestre, sitio en el cual se construirá una intersección a desnivel.
- ✓ Tercer carril entre el Club Campestre y el Puente Doménico Parma y una intersección a desnivel.
- ✓ Entre Chinchiná y Pereira se rehabilitará la carretera actual y la concesión recibirá totalmente terminada la vía nueva Chinchiná-La Romelia- El Pollo.
- ✓ Tramo Pereira Armenia doble calzada y la construcción de un túnel en Santa Rosa.
- ✓ Además de lo anterior, la concesión queda encargada de la rehabilitación de la vía entre Manizales y Chinchiná, por la Siria, con el compromiso de ampliar la vieja carretera a diez metros de anchura.

Definidas las obras faltaba el aporte financiero. Para impulsarlo, el gobierno entregó al concesionario los peajes entre Armenia y Manizales y se ajustaron las tarifas que empezarían a regir a partir del cinco de agosto de 1988.

SITIOS DE LAS CASETAS Y FECHA DE INICIACIÓN DEL RECAUDO DE PEAJES

<i>Armenia – Media tarifa-</i>	<i>1 octubre de 1998</i>	<i>Nuevo peaje</i>
<i>Circasia-(Cruces)</i>	<i>5 agosto</i>	
<i>Club de Tiro- Media tarifa-</i>	<i>10 de agosto</i>	<i>Nuevo peaje</i>
<i>Tarapacá</i>	<i>5 de agosto</i>	
<i>Trinidad</i>	<i>10 de agosto</i>	<i>Nuevo peaje</i>
<i>La Siria</i>	<i>10 de agosto</i>	<i>Nuevo peaje</i>
<i>Santágueda</i>	<i>5 de agosto</i>	

EMPIEZA UN DELICADO PROCESO

El 10 de agosto de 1998 empezaba el recaudo del peaje en La Trinidad y en La Siria. Todo estaba preparado para hacerlo: las casetas, los empleados, la vigilancia. Pero no se previó el comportamiento de un grupo nutrido de chinchinenses, que sentían lesionados sus intereses, y se opusieron al cobro de los peajes.

Ese día, sesenta transportadores intermunicipales bloquearon la carretera Panamericana en un sitio en inmediaciones de la ciudad, conocido como La Variante, e interrumpieron las comunicaciones entre el centro y el occidente del país.

Para evitar enfrentamientos directos con la comunidad, INVIAS postergó el cobro mientras se buscaban alternativas para resolver la situación. Luego de largas conversaciones y después de treinta y seis horas de taponamiento de la

vía, los organizadores de la protesta levantaron el paro y permitieron la libre circulación, mientras el gobierno y los comisionados encontraban una solución. La ciudadanía de Circasia siguió el ejemplo y como había sucedido en Chinchiná, el 18 de agosto un grupo de manifestantes bloqueó la carretera e impidió la comunicación con la ciudad de Armenia. Dos días duró la protesta. Al fin se permitió el libre tránsito con la promesa de INVIAS de buscar una solución al problema planteado al instalar un peaje cerca de la capital quindiana, que según la gente de Circasia aumentaba en grado sumo los costos de movilización a la capital del Quindío..

LOS PEAJES

Según sentencia oficial No. T-258-95 de la Corte Constitucional, el denominado “peaje” consiste en la tasa de retribución que el usuario de la vía pública paga por su utilización, con el fin de garantizar la existencia y el adecuado mantenimiento, operación y desarrollo de la infraestructura vial que haga posible y eficiente el transporte terrestre...”

La modalidad del peaje para financiar las obras viales no era novedad en Colombia y menos en la región, donde desde la época colonial, se había hecho efectivo su cobro en la trocha del Quindío y en el camino que iba de Tachigüí al Arrastradero de San Pablo en el Chocó.

En la época republicana Cosme Marulanda cobró peajes para abrir y mantener en servicio la vía de Herveo y en 1878 algunos empresarios de Manizales los cobraron en el camino de Villegas, al igual que Pedro Orozco y los Chávez cuando por esa misma época abrieron el camino que iba de Anserma hasta Sopinga.

A fines del siglo diecinueve en la vieja casona, conocida como “Cobraderos”, en cercanías de Chinchiná, se pagaba peaje por utilizar el camino y un pontazgo para cruzar el río Chinchiná. Desde la mitad del siglo veinte el Ministerio de Transporte ubicó casetas de peaje en el sitio de San Clemente en la Troncal de Occidente y posteriormente uno en La Felisa, con el fin de allegar recursos para mantener la carretera que comunicaba con Antioquia.

El tema de los peajes es complejo y muy sensible, pues afecta de manera directa los bolsillos de las comunidades y es muy delicado pues algunos políticos lo toman como bandera para movilizar a las comunidades en beneficio de intereses ocultos.

Por las implicaciones sociales que encierran, la ubicación de los peajes demanda un estudio cuidadoso que atiende, así mismo, el monto de los recaudos en esos sitios y los altos costos de administración que representa la instalación de un peaje en un punto o en otro.

Corresponde al INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES¹⁹- INCO- la ubicación de los peajes, y al contrario de lo que algunos suponen, en ello nada

¹⁹ INCO, Instituto Nacional de Concesiones se creó por Ley 790 del año 2002. Tiene por objeto planear, estructurar, contratar, ejecutar y administrar los negocios de infraestructura de transporte que se desarrolle con participación de capital privado. Elabora, además, los estudios de los peajes y tasas y recoge información de carácter predial.

tiene que ver el concesionario que ni siquiera recoge el dinero, pues el recaudo se hace a través de una fiducia.

La instalación de los peajes en la doble calzada Manizales-Pereira-Armenia ha sido un problema tan complejo como el diseño y la realización de las obras. Al proponer el peaje del Jazmín se quiso atender en una sola caseta, las calzadas de la variante Troncal de Occidente y las calzadas sobre la antigua carretera. En esa forma los peajes de Tarapacá 2 y Tarapacá uno se remplazaban por el del Jazmín.

La comunidad de Santa Rosa tomó la instalación del peaje en el Jazmín como un atropello a su movilidad, consiguió el apoyo del presidente Uribe en un concejo comunal y obligó a revisar el esquema. En vez de un peaje, se tuvieron que instalar Tarapacá uno y Tarapacá dos, con el consiguiente aumento en costos de administración y mantenimiento

Antes de que AUTOPISTAS DEL CAFÉ iniciara trabajos entre Armenia y Pereira se cobraba peaje en Tribunas y en el punto llamado Balcones del Quindío. Al empezar los trabajos de las dobles calzadas, los pereiranos quisieron evitar, por todos los medios, que se instalaran casetas de peajes en el territorio de Risaralda y consiguieron que el peaje en vecindad del río Barbas quedara en el Quindío y los de Tarapacá quedaran en jurisdicción de Caldas.

Los dos peajes existentes entre Pereira y Armenia se “fundieron” en uno situado cerca del río Barbas, que se denominó inadecuadamente como el de Circasia, y se sumaron los cánones de ambos para mantener la aritmética del proceso financiero. De inmediato llovieron los reclamos, por lo cual el gobierno central concertó con la comunidad el cobro de un valor equivalente a uno y medio peajes, dejando el saldo, como un debido pagar, a cuenta de la nación perjudicando a la larga las finanzas de la concesión.

Pese a los estudios del INCA y a los reclamos de unos y de otros, la ubicación de los peajes tiene serios inconvenientes e inequidades. Por ejemplo, los peajes de Tarapacá eximen del pago a todos los santarrosanos que se movilizan a Pereira y a los pereiranos que van y vienen al sitio del Manzano; y en el Quindío no pagan peaje las poblaciones de Circasia, Filandia y Salento.

Para cubrir el desfase creado por los usuarios que no contribuyen a cubrir los gastos de mantenimiento y las obligaciones financieras del proyecto, la nación asignó a AUTOPISTAS DELCAFÉ el recaudo en el peaje de Corozal sobre el trayecto Calarcá – La Paila, que equilibra el ejercicio debido al gran número de tractomulas que transitan por esa vía.

CHOQUES POR LOS PEAJES

En Europa y los Estados Unidos la contribución a través de impuestos específicos y de los peajes, garantiza el desarrollo de los grandes proyectos. En nuestro país, y especialmente en el Viejo Caldas, el pago de los peajes se vuelve un problema, ya que todo se espera del Estado o de entidades gremiales, que como la Federación de Cafeteros, se ha hecho cargo de las obras departamentales. .

Los hechos más graves se presentaron en Chinchiná, después de firmar el Acta de Construcción del desarrollo vial Manizales-Pereira-Armenia entre INVIAS y AUTOPISTAS DEL CAFÉ S.A. y empezar a cobrar los peajes:

Luego del paro de treinta seis horas que empezó el 10 de agosto de 1998, los representantes de la sociedad civil y del gobierno de Chinchiná, junto con los gremios caldenses, acordaron con el Ministerio de Transporte el cobro de tarifas diferenciales en La Siria y en La Trinidad.

El peaje se postergó en varias oportunidades, hasta que el gobierno decidió cobrarlo en las primeras horas de la mañana del tres de diciembre de 1998.

EL PEAJE QUE NO FUE

El siguiente relato periodístico revela claramente la situación descrita anteriormente:

“A las siete de la mañana del tres de diciembre, el supervisor del nuevo peaje de La Siria ordenó a los vigilantes bajar las varas pintadas de amarillo y negro que restringían el paso de los vehículos y un grupo de jóvenes mujeres comenzó a atender en las casetas de cobro.

En ese momento hizo presencia el primer vehículo que debía pagar \$2.900.00 que costaba la tarifa más baja entre Pereira y Manizales. Era un Renault vino tinto. En él se desplazaba una familia compuesta por un hombre, conductor, una señora y un niño de tres años.

-Buenos días- saludó la joven al tiempo que decía al asombrado conductor que se había iniciado el cobro del peaje.

Este un tanto huraño, con una cachucha y una barba que comenzaba a insinuarse, mandó la mano al bolsillo, sacó su billetera para buscar el dinero con que debía cancelar la recién impuesta tarifa de circulación.

Sin embargo antes de entregar el efectivo y recibir el tiquete, se percató que estaba siendo enfocado por la lente de un fotógrafo y como una exhalación se abstuvo de soltar el efectivo, dejó rodar el vehículo un poco y alterado un tanto, condicionó el pago del peaje a cambio de que no le hiciera la fotografía.

“Para qué fotos- Si toman fotografías no pago”- dijo exaltado.

Serían las siete y un minuto de la mañana.

-“Es que eso sirve para que después le quemem el carro a uno-“Continuó diciendo el conductor del vehículo con placas de Santa Rosa de Cabal.

La joven recaudadora que reclamaba el dinero se mostró sorprendida y no sabía adónde mirar, si al supervisor, a los miembros de la policía que estaban al lado de la caseta, al conductor que amenazaba continuar la marcha o al reportero gráfico de La Patria.

Al final el hombre en medio del ofuscamiento, dejó rodar el automóvil que pasó rozando la vara y emprendió veloz marcha a Chinchiná, dejando a la recaudadora con las manos vacías y al resto del personal sorprendido.”²⁰

Como sucedió el diez de agosto de 1998, los manifestantes de Chinchiná bloquearon con barricadas, y con vehículos atravesados, la carretera troncal de Occidente en los sectores de La Isla y del Barrio Departamental. El paro se alargó y abundaron los desmanes en la zona urbana.

Las autoridades decretaron el toque de queda en la noche del martes ocho de diciembre y para garantizar el orden las fuerzas policiales procedieron a retomar el control del Barrio Departamental y del barrio La Isla.

Pese a las protestas virulentas, el INVIAS mantuvo la orden de cobrar los peajes. Como los desórdenes amenazaban con extenderse y se temió la infiltración de

²⁰ Tomado de una crónica de Álvaro Segura. La Patria, diciembre.5 de 1998

fuerzas extrañas al paro, el gobierno nacional prohibió el porte de armas en el Eje Cafetero y el gobernador de Caldas, Tony Jozame Amar, solicitó otro aplazamiento del cobro de peajes en La Trinidad y La Siria. Mientras tanto, el Comité Intergremial de Chinchiná alzaba su voz de protesta contra los desmanes y aconsejaba una salida civilizada.

Cuando la fuerza pública intentó desbloquear la vía, la reacción se tornó más violenta. Se multiplicaron los bochinches y los desórdenes dejaron una estudiante muerta por una bala perdida²¹ y setenta heridos, entre ellos 25 policías. A las once de la mañana del 9 de diciembre la policía se replegó hacia el puente Doménico Parma, dejando el control de Chinchiná en manos del comité Antipeajes.²²

“Es a INVIAS a quien corresponde dialogar con la comunidad- dijo Guillermo Gómez Estrada, gerente de AUTOPISTAS DEL CAFÉ- cualquier decisión que se tome nos afecta directamente. Por eso si se logra encontrar una fórmula que no vaya en contra de lo establecido en el contrato, bienvenida sea.”²³

La explosión de un petardo en la sede de INVIAS en Manizales causó la muerte de un uniformado encargado de la vigilancia de las oficinas. Había que resolver el problema de inmediato y con ese fin viajaron a Bogotá el gobernador Tony Jozame Amar y el alcalde de Manizales, para entrevistarse con el Ministro de Transporte. *“Si los gobernadores del Eje Cafetero piden que se disuelva el contrato con AUTOPISTAS, se suspenderá la obra”- dijo el ministro.-* El alcalde de Chinchiná Mario Alberto Buitrago, por su parte, aconsejó suspender el proyecto mientras se estudiaran nuevas alternativas de financiación.

La verdad y el meollo del asunto era que el llamado Comité Antipeajes no quería aceptar el acuerdo suscrito por los representantes de Chinchiná con el Ministro de Transportes en el Acta de Las Colinas, que establecía un peaje diferencial para los vehículos de servicio público y para 250 automóviles particulares del municipio. El Comité Antipeajes buscaba el retiro de las casetas de La Trinidad y de La Siria y de contera el fracaso de la política de concesiones con capital privado.

El Comité antipeajes continuó el bloqueo, aduciendo que faltaba claridad en las propuestas oficiales. Ante esa situación se abolieron los peajes en disputa y el 14 de diciembre de 1998 se suspendió el proyecto de AUTOPISTAS en territorio caldense. *“Cada uno es dueño de su éxito o de su fracaso- dijo Gustavo Canal, director general de INVIAS- “Lamento decir que la vía entre Maizales y Chinchiná no se hará”.*

En horas de la tarde, en medio del júbilo, los manifestantes antipeajes levantaron el paro y se normalizó el flujo por la Troncal Panamericana; sin embargo, Guillermo Gómez Estrada manifestó:

²¹ La joven muerta al asomarse al balcón a ver el bochinche fue Adriana del Pilar Hincapié, estudiante de 22 años de la Universidad de Manizales.

²² La Patria, 9 de diciembre de 1998

²³ La Patria diciembre 10 de 1998

"Un acto como el que está ejerciendo Chinchiná, finalmente llevó un efecto colateral y letal para Manizales, como fue la cancelación del proyecto de Autopista del Café en lo que atañe a este departamento. Esto es una gran derrota para la región. Acabamos de ser injustamente relegados a permanecer en un rincón geográfico de Colombia, cuando el mundo se está abriendo a todas las posibilidades."

En su columna "Punto de Encuentro" de "La Patria", el periodista Orlando Sierra sintetizó el sentimiento de la gran mayoría manizaleña:

"La capital fracasó rotundamente por no dar la pelea por sus intereses y dejar medio muerta la autopista... En cuanto a Chinchiná tuvo un éxito tan rotundo que resultó un fracaso: logró que quitaran los peajes de La Siria y La Trinidad, pero al tiempo mandó al despeñadero la obra.

Y es que hay algo que no se ha visto. El paro de Chinchiná fue la lucha política del MOIR más bien llevada del mundo.

La verdad monda y lironda es que los dirigentes, consecuentes con sus ideas, realizaron una pirueta magistral. Lograron venderle a los chinchinenses de que representaban sus intereses, cuando en verdad lo que se jugaban era su capacidad de cumplir con su convicción de tratar de impedir privatizaciones, concesiones, empresas mixtas y demás desarrollos del Estado Moderno."

Oscar Gutiérrez, líder del Comité Antipeajes, quiso explicar por qué no se acogieron los convenios suscritos con INVIAS: *"se estaba a punto de aceptar la propuesta de dejar tan sólo la caseta de La Trinidad, pero ante la utilización de la fuerza para intentar despejar la vía, más el temor de que no se atendiera la antigua carretera por La Siria y que después de pocos meses se levantara el puente militar sobre el río Chinchiná, se cerraron definitivamente para cualquier acuerdo."*²⁴

EL CONSORCIO AUTOPISTAS DEL CAFÉ SE MARCHA PARA PEREIRA

A mediados de enero de 1999 el Gerente Técnico de AUTOPISTAS DEL CAFÉ, Jorge Eduardo Mejía Prieto, consideró que como lo proponían algunos dirigentes caldenses, sería muy difícil financiar el proyecto de las dobles calzadas con recursos departamentales.

Mientras en Manizales discutían cómo hacer las calzadas por su cuenta, en Pereira INVIAS y AUTOPISTAS DEL CAFÉ programaban la ejecución de obras en el Quindío y en Risaralda y adelantaban los estudios para una doble calzada entre Cerritos y Cartago y otra doble calzada en la Avenida del Ferrocarril en Desquebradas. En tal sentido, La Patria, de Manizales publicó:

En Manizales se abre la discusión sobre si la vía es o no una autopista. El Dr. Mario Calderón Rivera asegura que no es una autopista, pues para serlo, debería cumplir las siguientes especificaciones de A.A.S.H.O:

²⁴ La Patria, diciembre 20 de 1998

*Dos calzadas de dos vías, cada una con ancho entre 6.7 y 7.3 metros. Un separador central de 3.6 metros mínimo, dos bermas laterales extremas entre 2,4 y 3.0 metros cada una, y la geometría debe ser tal que permita velocidad entre los 100 kilómetros por hora en una de las calzadas y en la otra velocidades no inferiores a 40 kilómetros por hora.*²⁵

El gobernador Tony Jozame no quería que el proyecto se estancara y delegó a la Sociedad Caldense de Ingenieros y Arquitectos el reestudio de los diseños y de la financiación presentados anteriormente por AUTOPISTAS DEL CAFÉ S.A, para ver de qué manera se podían adelantar las obras en Caldas. Ante tal situación, el ex gobernador Ricardo Zapata opinó que la revisión de los diseños era retroceder cinco años en el proyecto: *“Hacer retoques a lo existente no tiene ningún significado e importancia hacia el futuro mediano. Además los puntos vulnerables como La Estampilla, requieren tratamientos especiales, muy costosos, no solo en la construcción sino en el mantenimiento, con cuantiosas inversiones, que sin recursos claramente definidos y asegurados harían imposible un adecuado uso de la carretera”.*²⁶

El 24 de febrero un grupo de ingenieros manizaleños dio un concepto favorable al proyecto diseñado por AUTOPISTAS DEL CAFÉ. Días después el Ministerio del Medio Ambiente otorgó la licencia ambiental, lo cual permitiría al consorcio empezar las obras a lo largo de todo el trayecto Manizales-Pereira-Armenia.

INFORME DEL GRUPO DE INGENIEROS LIDERADOS POR FABIÁN ESCOBAR MONTOYA

“He decidido escribir estas líneas sobre el mejoramiento vial entre Manizales y Chinchiná presentado por el consorcio AUTOPISTAS DEL CAFÉ, concesionario de la vía, cuyos estudios y diseños fueron elaborados por la firma ESTUDIOS TÉCNICOS S.A y aprobados por INVIAS, y que hoy hacen parte integrante del contrato No. 0113 de abril 21 de 1997 con el único objetivo de ilustrar a muchas personas sobre el verdadero alcance de las obras en ejecución.

Por lo tanto mi aporte es sólo una descripción general de dichas obras, apoyadas en documentos y planos entregados por el concesionario e INVIAS a la Sociedad Caldense de Ingenieros y Arquitectos.

El proyecto aprobado por INVIAS para el trayecto Estación Uribe-Puerto Doménico Parma- Chinchiná está compuesto por las siguientes partes:

1-Trayecto Estación Uribe- La Trinidad- La Ye (Club Campestre)

Es una vía de doble calzada a nivel a cuatro carriles, dos de subida y dos de bajada con separador central de 0.7 metros. Cada calzada tiene dos carriles de 3.5 metros con dos sobrecanchos de 0.45 metros y cunetas laterales de 1 metro para conformar así un ancho total de vía de 18.5 m.

La longitud total de este trayecto es de 15 kilómetros y es una ampliación paralela a la calzada existente, preferencialmente en todo su trayecto sobre el lado izquierdo en el sentido Estación Uribe-Club Campestre.

²⁵ La Patria, enero 19 de 1999

²⁶ La Patria, febrero 13 de 1999

Es de anotar que casi siempre el diseño aprovecha el corredor de vía existente que es de propiedad de la Nación.

En la calzada izquierda existen algunos sectores donde es necesario construir muros cuya sumatoria total de longitudes es de dos kilómetros y su altura promedio de cinco metros, en los restantes 13 kilómetros se amplía la vía sobre terrenos naturales y se conservan las pendientes actuales de la vía, así como su alineamiento general para las diferentes obras de ingeniería.

2-Trayecto la Ye-Doménico Parma

Es una vía de tres carriles a nivel con dos carriles en sentido La Ye-Puente Doménico Parma y un carril en sentido contrario, cada carril de 3.65, dos sobrecanchos laterales de 0,5 metros, además tiene cunetas de un metro a cada lado de la vía, lo que nos da un ancho de la vía de 13.95 metros. La longitud total del trayecto es de 2205 metros. Este trayecto conserva todas las pendientes de la vía y aprovecha el corredor vial existente de propiedad de la Nación.

3-Tramo Doménico Parma- Chinchiná

Es una vía de dos carriles, cada uno de 3.65 metros con sobrecanchos de 0.37 metros a cada lado, además tiene cunetas laterales de un metro para conformar así un ancho total de vía de 10 metros. Esta es la vía existente y tiene una longitud de 504 metros.

4-Intersección Estación Uribe

A dos niveles. Está constituida básicamente por un puente de cuatro carriles con una luz, longitud entre apoyos, de 25 metros y complementos viales en orejas para solucionar los giros necesarios conectando las diferentes vías que confluyen en el sector.

5-Intersección La Trinidad

A dos niveles con un puente curvo de dos carriles para los vehículos provenientes de La Manuela hacia Manizales, con una luz aproximada de 50 metros.

6-Intersección la Ye

A dos niveles, con un Box culvert (caja de concreto) de longitud de 25 metros y dos carriles para el tráfico de Chinchiná a La Manuela. Sobre esta caja pasa la calzada que trae el tráfico de La Trinidad hacia Chinchiná.

7-Intersección Chinchiná

Esta intersección a nivel está compuesta de dos partes. La primera es una glorieta, diagonal a las bodegas de ARME S.A, que resiste los flujos del Puente Doménico Parma, Chinchiná y de la nueva vía a la Romelia. Se trata de una glorieta oval cuyo diámetro interno mayor y menor es 60 y 40 metros

respectivamente. Una segunda parte está ubicada en la intersección de la vía antigua a Manizales con la vía que sale a Chinchiná. Dicha intersección está planteada en forma de gotera.

8-Intersección La Manuela

A dos niveles conformada por un puente de dos carriles sobre la vía Panamericana (Manizales-Medellín), con una luz de 19 metros y un terraplén para desarrollo de la conexión vial.

Todas las intersecciones cuentan con carriles paralelos para la aceleración y desaceleración, para permitir entradas y salidas de las diferentes calzadas principales.

9-Estampillita

Está planteada la construcción de dos puentes o viaductos paralelos de dos carriles cada uno de 105 metros de luz respectivamente.

En visita técnica realizada el día sábado 13 de febrero a los diferentes sitios de obras, en compañía de un grupo de ingenieros de diferentes especialidades (suelos, estructuras, vías, movimientos de tierras, contratistas, diseñadores etc..) pude constatar, y muchos de ellos unidos conmigo, en que lo propuesto por el Consorcio y aprobado por INVIAS es perfectamente construible, que se trata de un proyecto muy bien concebido que está diseñado acorde con la topografía del terreno, que no tiene en su conjunto obras suntuarias, y que además se hace indispensable para el desarrollo de Caldas y que su iniciación debe ser inmediata".²⁷

Después de tres meses de intensos diálogos con las comunidades de Chinchiná y Palestina, el gobernador Jozame Amar las convenció de la importancia del proyecto vial para el futuro de esas localidades y se procedió a redactar una propuesta para presentarla al gobierno central. Firmaron el documento el gobernador, el alcalde de Chinchiná Mario Alberto Urrea R, el alcalde de Palestina José Antonio Hernández, catorce de los quince concejales de Chinchiná y todos los gremios del municipio con excepción del Comité Antipeajes y los Transportadores de Carga de Chinchiná.

La propuesta en mención consideraba la rebaja en el peaje de La Trinidad para los vecinos de Chinchiná y Palestina que tuvieran que circular por ese trayecto, la supresión del peaje de La Siria y la construcción de dobles calzadas cerca del puente Doménico Parma.

El documento se envió a Bogotá para estudio y aprobación del Ministerio de Transportes y del Instituto Nacional de Vías, INVICO. Pero el documento que atendía al clamor de una comunidad se archivó en las gavetas bogotanas.

.Mientras el gobernador Tony Jozame Amar buscaba consenso para empezar trabajos en las dobles calzada, el alcalde de Manizales, Germán Cardona G, continuaba con la idea de construir el tramo hasta Chinchiná con recursos

²⁷ La Patria, febrero 25 de 1999

departamentales y las obras de la doble calzada tomaban cuerpo en Risaralda y el Quindío²⁸, que eran simples beneficiarios de los esfuerzos caldenses. Con las nuevas circunstancias la “ingeniería financiera” analizó el flujo vehicular, la ubicación de los puntos de cobro y analizó las alternativas que aseguraran el desarrollo de las dobles calzadas en Risaralda y el Quindío.

Debido a la inseguridad en las carreteras, el flujo vehicular se contrajo críticamente durante el gobierno de Andrés Pastrana. Esto creó serios problemas financieros al concesionario, que se vio obligado a convocar dos tribunales, ante la entidad encargada de los asuntos de Conciliación y Arbitraje de la Cámara de Comercio de Bogotá, para que estudiaran el desequilibrio económico, definieran una reestructuración del contrato 113 de 1997 o se procediera a la liquidación de dicho contrato.

A raíz de lo anterior, el Instituto Nacional de Concesiones – INCO- y Autopistas del Café S.A., suscribieron un Acta de Acuerdo Conciliatorio donde las partes desistían de su posición litigiosa ante los Tribunales instaurados, dando como resultado la terminación de la controversia entre las partes. El acuerdo permitió la regulación de los ingresos y egresos de la concesión y la planeación de la ejecución de las obras básicas y complementarias según la prioridad y la definición de los plazos dados a AUTOPISTAS DEL CAFÉ S.A.

El 1° de septiembre de 2004, el Comité de Conciliación y Defensa Judicial del INCO, acogió los arreglos del Acta de Acuerdo Conciliatorio, que se llamó de “Reestructuración”, y el 20 de octubre de 2004 el Tribunal de Arbitramento la aprobó mediante el documento No. 23, protocolizado el nueve de diciembre de ese año en la Notaría 25 del Círculo de Bogotá.

Inmediatamente después de la firma de la “Reestructuración” se buscaron las fuentes de financiación para un nuevo corte financiero. Faltando dos días para el cierre, una compañía de seguros exigió una póliza de garantía real que no se había considerado anteriormente.

El contrato con AUTOPISTAS DEL CAFÉ parecía fracasar, pero a última hora salió al rescate INFIMANIZALES, un banco de segundo piso adscrito a la capital de Caldas, cuya Junta amplió a veinte mil millones la inversión que inicialmente había sido de doce mil millones²⁹.

INFIMANIZALES fijó algunas condiciones para otorgar el crédito. En ellas figuraban la iniciación de la construcción de la Intersección de La Uribe en la entrada de Manizales, la contratación en la ciudad de servicios por un

²⁸ El Instituto Nacional de Vías- INVIAS- y la Sociedad Autopistas del Café S.A. suscribieron el contrato No. 0113 de 1997 cuyo objeto inicial fue “Realizar por el sistema de concesión los estudios y diseños definitivos, las obras de rehabilitación y de construcción, la operación y el mantenimiento y la prestación de los servicios del proyecto vial Armenia – Pereira – Manizales”. En razón de lo anterior, el Instituto Nacional de Vías, INVIAS, emitió la Resolución No. 003896 del 3 de octubre de 2003, mediante la cual cedió y subrogó al INCO, a título gratuito, el contrato de concesión No. 0113 de 1997, celebrado con la sociedad Autopistas del Café S.A., así como las modificaciones, adiciones, prórrogas, otrosí y demás documentos generados en desarrollo del mismo, lo que se notificó al concesionario el 25 de noviembre de 2003.

²⁹ En realidad INFIMANIZALES sólo aportó catorce mil millones, que obtuvo mediante la colocación de bonos, fácilmente obtenidos debido a la seriedad y solidez de la entidad.

equivalente al monto del préstamo y el empleo de ingeniería y mano de obra de la región. Las condiciones se aceptaron y empezaron las obras en Caldas bajo los parámetros establecidos en los acuerdos pactados.³⁰

*“La firma del Acta de cierre financiero le devuelve la fe a la región en un proyecto que estaba enredado en el tiempo”- expresó el gobernador de Risaralda Carlos Arturo López Ángel, quien agregó que en esa forma empezaba la consolidación de la ciudad región formada por Armenia, Pereira y Manizales. “Este será el cuarto polo de desarrollo más importante del país, porque es el centro del centro. Después de construir la Autopista del Café, se trabajará en especializar las tres ciudades: Pereira se convertirá en el Eje del Comercio y los Negocios, Manizales será la Ciudad Educativa y Armenia un polo de Agroturismo”.*³¹

PROBLEMAS VARIOS

El proyecto de la doble calzada empezó a desarrollarse en 1997 con un presupuesto estimado y un plazo de veinticuatro meses. El diseño inicial varió de acuerdo con los cambios exigidos por la comunidad y por los gobiernos seccionales que a medida que avanzaba la obra agregaban numerosas obras complementarias.

Las adiciones y las modificaciones hicieron cambiar los plazos de entrega que se dilataron de acuerdo con los nuevos desarrollos. A todo ello se le suma el retraso de dos años por la suspensión de la obra en Caldas a causa de los sucesos de Chinchiná y las dificultades en todo el trayecto Manizales-Pereira-Armenia para adquirir los predios necesarios para desarrollar el proyecto.

Como en todo proceso surgieron interrogantes y consideraciones técnicas que aparecieron a medida que los trabajos avanzaban y que era imposible vislumbrar en los estudios preliminares. Uno a uno se resolvieron los problemas en beneficio de los usuarios, que día a día ven cómo se mejora y se agiliza su movilidad en las dobles calzadas entre Manizales-Pereira-Armenia.

En este capítulo que se tituló **“Un arduo tramo hasta el presente”** vimos los antecedentes y las gestiones para lograr un consenso regional y hacer posible el desarrollo de las dobles calzadas encomendadas a AUTOPISTAS DEL CAFÉ S.A.

FUENTES DE CONSULTA

Periódico La Tarde- Pereira

Periódico Diario del Otún- Pereira

Periódico LA PATRIA, de Manizales

Periódico EL TIEMPO, de Bogotá

Entrevista al Ing. Gustavo Robledo Isaza. Enero 14 de 2009

Entrevista al Ing. Alberto Naranjo

³⁰ La Patria, enero 18 de 2000

³¹ La Patria, junio 18 de 2000

CAPÍTULO XXI

UNA OBRA HACIA EL FUTURO

Alfredo Cardona Tobón
Alberto Naranjo
Jaime Lopera

En este capítulo veremos como de la antigua y osada tecnología que hizo posible la vieja vía entre Armenia y Manizales, se pasó a una concepción moderna capaz de enfrentar con éxito los desafíos de una topografía quebrada, suelos inestables, erosión y riesgos sísmicos. Más que las palabras, los registros fotográficos mostrarán la magnitud del proyecto de la doble calzada Manizales-Pereira-Armenia que convirtió un sueño en una realidad que está cambiando todas las estructuras mentales, sociales y económicas de la región del Eje Cafetero.

El viajero que regresa tras algunos años de ausencia, no podrá ocultar su asombro ante los enormes cambios en la vía Armenia-Pereira- Manizales. La estrecha y tortuosa carretera que partía de la Plaza de Toros de Manizales se amplió hasta la Estación Uribe y continuó en doble calzada, para cruzar, unos kilómetros adelante, el imponente viaducto de La Estampilla, que, tendido sobre dos lomas, pasa por una falla geológica, como por encima de un arroyo silencioso.

La vía continúa en descenso por el borde de la serranía, con las vegas del río Cauca que se adivinan tras la pequeña planicie de Santágueda y el cerro Tatamá enmarcando el horizonte. El cruce por La Manuela nos lleva a Medellín y por un pequeño columpio se descuelga hasta la caseta del peaje de Pavas, construido con conceptos modernistas, donde la arquitectura plasma las infinitas posibilidades de la guadua.

Seguimos el viaje... antes del cruce a Chinchiná la doble calzada corre paralela al puente Doménico Parma. Empezamos una leve pendiente; a un costado se ve la ciudad y luego, a lado y lado de la vía, las fincas cafeteras forman un tapiz verde con variadas tonalidades, tachonado por guayacanes floridos.

Un puente sobre el río Campoalegre nos lleva al peaje de Tarapacá II y en ligero ascenso llegamos al cruce vial del Jazmín. Son variadas las ofertas gastronómicas en el trayecto. El viajero puede probar los famosos chorizos santarrosanos, una bandeja paisa o un succulento viudo de pescado.

Por la variante de Santa Rosa llegamos a “La Postrera” y al viaducto helicoidal. Abajo se extienden Desquebradas y Pereira, al fondo la mesa ondulada del Quindío y la rama occidental de la cordillera de los Andes.

Llegamos a Dosquebradas, una de las ciudades de mayor crecimiento en Colombia, y por la antigua vía del ferrocarril buscamos la avenida Sur- Sur, que una vez concluida, conectará

directamente con Armenia para evitar el paso por las calles centrales de la capital de Risaralda.

En la salida a Pereira cambia el entorno y el paisaje. En la ruta hacia Armenia los filos se atenúan y las pequeñas depresiones del Quindío asemejan, desde lo alto, un mar con morros por olas y guadales como espumas. ¿Quién podría creer que esta zona de potreros y pinares, de naturaleza mansa y tierras domadas, hubiera estado plagada de tremedales y cubierta por un monte impenetrable que dificultó por siglos la comunicación de la región?

Las dobles calzadas se extienden con separadores de sanjoaquines y bermas adornadas con sietecueros, que en las tardes soleadas, hacen juego con el sol de los venados.

Hemos entrado a una región de estaderos y hostales, de fincas de recreo y de parques temáticos que convierten al Quindío en el segundo destino turístico de Colombia. El tramo entre Pereira y Armenia está lleno de historia. En la vertiente de la cordillera central vemos a Salento, el pueblo madre del Quindío; el río Barbas recuerda el extinguido pueblo de Condina y la quebrada de Bolillos trae a la memoria la marcha épica del general Casablanca.¹

CÓMO CAMBIAN LOS TIEMPOS

En el recuerdo va quedando aquella carretera abierta con dinamita y a pico y pala, con polvaredas que cubrían la vecindad y con pendientes y pedruscos que limitaban la velocidad de los vehículos. Ya pasaron esos tiempos. Todo ha cambiado. Camiones y automóviles se desplazan raudos y el recorrido es tan limpio que el manizaleño encorbatado y de camisa blanca llega inmaculado a las citas de negocios y al pereirano informal no se le arruga el “desgalete” en el desplazamiento a las ciudades vecinas.

Mucho va del campamento en tierra que sirvió de base para la construcción del primer carretable, con corrales para las mulas e improvisados dormitorios, a la bella edificación que sirve de cuartel general al concesionario en pleno corazón del Dosquebradas del futuro.

Los viejos ingenieros con polainas y reglas de cálculo, trepados en una mula resabiada, no habrían podido imaginar a sus sucesores montados en vehículos de doble tracción, con computadoras y con sistemas informáticos para definir puntos y niveles. Tampoco imaginarían los cadeneros que trazaron la vieja carretera, que llevaban fiambre a la obra, y dormían en toldos armados con varas, que sus colegas del siglo veintiuno podían viajar diariamente a su casa y escoger el almuerzo en los restaurantes y negocios de las vecindades.

Cuando se emprende una obra como la que desarrolla “Autopistas del Café S.A”, alrededor del proyecto se mueve un mundo complejo donde interactúan técnicos, ingenieros, contratistas, subcontratistas, proveedores, personal administrativo, servicios, usuarios y vecinos de la vía. Y al lado de los estudios técnicos van los del impacto social y ecológico sobre las comunidades y la naturaleza para evitar o mitigar en todo lo posible los efectos negativos que pudieran tener las obras. En tiempos no muy lejanos se abría trocha a pico o pala a con maquinaria sin importar lo que arrasara. En la actualidad se conserva el patrimonio cultural enterrado por siglos en nuestras montañas. Al lado del tractorista va el arqueólogo. En

¹ Se cuenta que en la guerra de 1876, el general Casablanca en su marcha hacia Manizales, atravesó el territorio en silencio, doblando ramas con las manos para no alertar al enemigo. Al llegar a los lodazales de la quebrada Bolillos, los soldados se enterraban en el barro, entonces sacrificó varios caballos y sobre sus cuerpos aún calientes la tropa cruzó el riachuelo..

las dobles calzadas “Autopistas del Café S.A” ha rescatado valiosas piezas precolombinas, ha descubierto vestigios de antiguos caminos de indios y conservado esqueletos de primitivos habitantes cuyo estudio permite aclarar innumerables dudas sobre nuestro pasado.

RECORDANDO TIEMPOS IDOS

El ingeniero Florencio Mejía, profesor de la Escuela de Minas de Medellín², publicó un instructivo técnico, con cálculos y normas para los constructores de carreteras y líneas férreas, que nos ilustra sobre las dificultades que debieron vencer los constructores de nuestras primeras carreteras:

“Para el personal superior, ingenieros y aún cadeneros, deben conseguirse mulas fuertes, jóvenes y mansas. Recuérdese que los ingenieros no son amansadores, y que una caída, una patada o un accidente semejante, reviste en la montaña caracteres particularmente graves. El cuidado de las mulas, tanto de ellas como las de la carga, debe confiarse a un arriero diligente y experimentado que les de de comer y beber oportunamente, que pueda herrarlas, que sea capaz de componer sus aparejos y de curar sus heridas... Las mulas son auxiliares poderosos que trabajan como esclavos y merecen por lo menos buen trato, descanso y alimento.

Se procurará conseguir el mejor alojamiento posible para la cuadrilla, en lugares altos y ventilados y provistos de agua potable. Siempre que sea posible conseguir una casa, es preferible hacerlo, porque así se encuentran comodidades que no se encuentran en las tiendas de campaña o toldas.

Es conveniente darle cama a todo el personal para que su cuerpo fatigado pueda reponerse convenientemente y encontrarse fresco a la mañana siguiente. Por lo demás peones que después de un día completo de trabajo, llegan extenuados al campamento, a dormir en el suelo, no sólo no descansan convenientemente, sino que están expuestos a contraer enfermedades.

En la alimentación debe procurarse una ración abundante y bien preparada. La ración para un peón antioqueño se compone de:

200 gramos de carne

400 gramos de maíz trillado

62.5 gramos de arroz

125 gramos de frijoles

375 gramos de panela

30 gramos de manteca

30 gramos de sal

Una pastilla de chocolate, yucas, plátanos y papas de vez en cuando.

Para los ingenieros la misma ración un poco disminuida con huevos, leche, mantequilla, pan y frutas.”

En su instructivo el ingeniero Florencio Mejía da las siguientes recomendaciones higiénicas:

“El cocinero mantendrá agua hervida que se llevará al campo en vasijas apropiadas. La fiebre tifoidea, la disentería y algunas otras enfermedades se contraen casi siempre por el uso de aguas contaminadas.

² MEJÍA Florencio, 1938, pagina 99

En nuestras tierras son abundantes los chinches que producen la fiebre recurrente. Es bueno atomizar en camas y habitaciones algún insecticida

El accidente más grave que puede ocurrir en el campo es la mordedura de una culebra venenosa. Como la difusión del veneno es muy rápida, no sólo es inútil sino nociva para el paciente la cauterización con hierro candente o con pólvora. A lo más, puede abrirse la herida con un cuchillo, lavarla abundantemente y depositar en el fondo unos cristales de permanganato de potasio.

Sería muy conveniente que todo ingeniero que este pronto a emprender el trazado y la construcción de una carretera en parajes solitarios, se gaste unos días en aprender a curar una herida. La vida de cualquiera de sus hombres y de sí mismo puede depender de un detalle ejecutado a tiempo.”

En la descripción del ingeniero Mejía faltó la vitrola. Con los teodolitos y niveles se despachaba la imprescindible vitrola, con buen surtido de discos, donde no faltaban Los Trovadores de Cuyo, Magali y Noda y demás cantantes de la época. El alimentador era no solamente el encargado del rancho, sino también de la cantina, de la música y del manejo de las muchachas que contrataba para la cocina y “otros menesteres”.³

Al final del día los trabajadores llegaban a un tambo habilitado como sitio de reunión, le entregaban al cantinero los puñales, almaradas y peinillas y oían música y se tomaban sus aguardientes. Los capataces tenían cuidado de no mezclar cuadrillas de marmateños con cuadrillas de Zaragoza para evitar las peleas, pero a los tambos cantinas entraban revueltos y era inevitable el “jaleo”, que ciertamente no pasaba de guarapazos y pescozones..

LA MODERNA TECNOLOGÍA VIAL

A las tres de la tarde del cinco de julio del año 2000 los obreros que trabajaban en la rehabilitación de la vía Manizales-Chinchiná, conocido como La Siria, vieron pasar una tractomula a paso muy lento con una carga muy especial: un bulldozer D5.

Su destino era el puente de CENICAFÉ, una estructura temporal que se había instalado quince años atrás para remplazar el puente que el trece de noviembre de 1985 se llevó la avalancha de la erupción del volcán Arenas del Nevado del Ruiz

Los ministros de Obras Públicas jamás se interesaron en sustituir el puente arrasado pero la hora llegó cuando esa tractomula conducida por el manizaleño Henry Arias descendió del bulldozer y su maquinista, el manizaleño Marino Vélez, comenzó a remover la tierra para alistar el terreno.⁴

Con el puente de CENICAFÉ empezaron los trabajos de AUTOPISTAS DEL CAFÉ en las dobles calzadas. El 16 de febrero de 2001 el presidente Andrés Pastrana inauguró la obra, que fue, por cierto, la primera infraestructura entregada por el concesionario. Al acto asistieron el gobernador de Caldas, Luis Alfonso Cano, el alcalde de Manizales Germán Gutiérrez, el alcalde de Chinchiná, Emilio Rodríguez, el gerente de la concesionaria, Hernando Vallejo y el director de INVIAS, Luis Alberto Tobón.

³ Entrevista con el ingeniero Hernán Martínez.2005.

⁴ María Teresa Peñaloza. La Patria julio 6 de 2000

Con el puente terminado empezaban a despejarse las inquietudes de los chinchinenses que temían que al abrirse un tramo distinto hacia Manizales, el gobierno se olvidaría de la vieja carretera por la Siria.

PROBLEMAS CON LAS TIERRAS

Uno de los inconvenientes que retrasaron la iniciación de los trabajos fue el surgido con los predios afectados por el proyecto. Hubo enormes dificultades entre Manizales y Chinchiná, no solamente con los propietarios sino también con la Oficina de Registro de Instrumentos Públicos de Manizales. *“Estamos muy preocupados porque las obras no arrancan”*- dijo el alcalde Germán Cardona-. El presidente del Comité Intergremial de Caldas, Felipe Montes Trujillo, agregó que el problema con el Registrador era muy serio. *“Hay más de 30 escrituras pendientes de registro y el señor registrador sentado encima de ellas pensando no se qué. Me parece grave porque está frenando el desarrollo de la ciudad.”*⁵

El problema fue tan complicado que en febrero de 2001, de los 191 predios intervenidos entre Manizales y Chinchiná, apenas uno solo estaba en poder de AUTOPISTAS. A los obstáculos por Registro y a la negociación con los propietarios se sumó la ambición de un ex funcionario de INVIAS, de profesión abogado, que indujo a los propietarios a pedir valores exorbitantes, muy lejos del avalúo dado por la Lonja de Propiedad Raíz de Manizales.

¿Cuáles son los problemas de predios que se presentan entre Pereira y Armenia?- pregunta la periodista María Teresa Peñaloza al gerente de Autopistas Hernando Vallejo-

- *Son los inconvenientes normales de cualquier proceso predial*- respondió el ejecutivo- *El propietario considera que el dinero que se le ofrece no cubre sus expectativas económicas. Hay tierras que tienen un valor sentimental gigantesco que desafortunadamente no se puede pagar en su totalidad.*

*Algo se paga cuando tiene ciertas consideraciones sociales, por ejemplo, un señor tiene un par de metros alrededor de su casa residencial, su valor sentimental es grande y adicionalmente eso no se puede valorar. Sin embargo, se le reconocen algunas afectaciones sociales, pues si se le quita medio lote, en el otro medio no puede vivir. En casos como estos hay algunos predios. No son muchos en Armenia y Pereira, pero tal vez hay más en el lado de Caldas, por la topografía y porque son pequeños propietarios.*⁶

En noviembre del 2001 los problemas de los predios pararon los trabajos de la doble calzada en el tramo entre Pereira y Armenia, pues INVIAS no logró conciliar con los dueños de cuarenta grandes predios que abarcaban seis kilómetros de la obra.

En la segunda década del siglo pasado, los vecinos del “Camellón de Cerritos”, en la vía entre Pereira y Cartago, los abuelos de muchos propietarios de las tierras entre Manizales y Chinchiná, cedieron los terrenos para ensanchar el trayecto y los más pudientes hasta prestaron mulas para transportar materiales y pagaron peones para agilizar los trabajos. Pensaban en la valorización de sus predios, en la facilidad de acceso, en el mejoramiento del nivel de vida de los vecinos. Lo mismo sucedió en la variante de Santa Rosa de Cabal, donde numerosos propietarios cedieron gratuitamente las franjas convencidos de la valorización y mejoras que llevarían la doble calzada a sus propiedades.

⁵ La Patria. Febrero 21 de 2001

⁶ La Patria, febrero 22 de 2001

Pero no todos los afectados reaccionaron como los de la variante de Santa Rosa. Muchos pretendían ganar la lotería con el ensanche, y no dudaron en oponer los obstáculos que fueran, para conseguir su propósito.

EL VALOR REAL Y EL VALOR DE COMPRA DE LOS PREDIOS

Para valorar las tierras necesarias en el trayecto entre Chinchiná y Manizales se acudió a la Lonja de Propiedad Raíz. Y surgió un grave inconveniente pues el valor real comercial era muy diferente al valor sentimental que le asignaban los caficultores de la zona y los sobrepagos a las mejoras estaban muy, pero muy alejadas del costo verdadero de las construcciones.

Sobre la Lonja de Propiedad Raíz llovió un chaparrón de críticas. Por fortuna prevalecieron el sentido común y las reglamentaciones legales. Al fin los propietarios no se sintieron defraudados, porque se pagó por todo lo que tenían en los predios afectados.

Si no hay novedades en la documentación y los títulos de las propiedades están saneados y libres de pleitos, el proceso de adquisición de las tierras es rápido y expedito. Otra cosa es cuando hay embargos, no se han liquidado sucesiones y apenas se cuenta con posesión de mejoras sin respaldo legal alguno. Otro obstáculo se presenta cuando el dueño no quiere vender.

En el caso de las dobles calzadas hubo todo tipo de litigios: predios enredados, sucesiones sin liquidar, impuestos atrasados y dueños que no querían vender, ante lo cual se inició un proceso de expropiación ante jueces y juzgados que dilató la iniciación del proyecto.

El Estado adquirió terrenos por una suma muy cuantiosa que se irrigó a la región. Aún se ignora cómo se invirtieron los dineros recibidos y si esos recursos activaron en alguna forma la economía del Eje Cafetero. Pero no fueron solamente los dineros por la compra de los predios, pues habría que sumar las grandes partidas exigidas en Registros de Instrumentos Públicos, los derechos notariales y los impuestos indirectos que fueron a parar a las arcas municipales. Ninguna industria ni sector económico del Eje Cafetero estaría en condiciones de poner en circulación los aportes en dinero “contante y sonante” que ha traído la “Autopistas del Café S.A” con la doble calzada Manizales-Pereira.

LOS SEPARADORES VIALES

Las antiguas vías no tenían separadores. Este nuevo elemento en las doble calzadas se convirtió en otro elemento de perturbación y de conflicto con los vecinos y los usuarios que no estaban acostumbrados a estos elementos que hacen más segura y confiable la movilidad de los vehículos.

Ello tiene como causa el alargamiento de los recorridos de los vecinos y de algunos usuarios; ya que ya estaban acostumbrados a girar a diestra y siniestra y voltear dondequisieran, según su capricho. Con los separadores no se pudo volver a “entrar a la finca” en cualquier dirección, pues había que buscar un retorno para ir y regresar de la parcela.

Ese “trago amargo” se ha querido evitar mediante acciones populares que han progresado ante los jueces, dando como consecuencia el surgimiento de pleitos y gastos legales que quitan tiempo, aumentan costos y alargan la terminación de las obras.

En algunos sitios, en cercanías de Pereira y en la vereda Trinidad, han roto los separadores en forma ilegal y violenta. En esos puntos, en repetidas ocasiones, se han abierto las barreras sin tener en cuenta los inmensos riesgos que corren los vecinos de las calzadas y que le hacen correr a los miles de usuarios que, desprevenidamente circulan a las velocidades permitidas sin adivinar esos cruces irregulares e intempestivos.

LOS AMOBLAMIENTOS URBANOS

La Constitución de 1991 estableció una serie de leyes y unos reglamentos que garantizan los derechos de los vecinos de las obras viales y señaló las acciones que el sector privado puede emprender contra el Estado, cuando considera que un proyecto puede afectar sus intereses particulares.

Así aparecen los derechos de petición, las tutelas y las acciones populares, que aparentemente crean conflictos de las comunidades con los concesionarios, pero que no son más que la expresión, que antes no contemplaba la ley, de las inquietudes y las aspiraciones, legítimas o no, de esas comunidades afectadas directamente por las obras emprendidas.

Si una comunidad, por ejemplo, considera que tiene derecho a una obra complementaria, o quiere alterar un diseño, o rechazar un tratamiento específico, lo puede manifestar ante un Tribunal mediante la acción popular. Así se han tenido que cambiar iniciativas no solamente en la doble calzada sino en todas las obras de la nación, después que la Carta Magna de 1991 ha reconocido los derechos de usuarios y de vecinos. Ello, obviamente, es beneficioso para la gente afectada, pero constituye una carga adicional para el Estado y para los concesionarios de sus obras, que deben atender numerosos procesos legales, que entorpecen a menudo el desarrollo de los proyectos.

La construcción de las doble calzadas ha traído nuevas experiencias en el desarrollo de obras por concesión que habrá que tener en cuenta para contratos futuros. Se ha visto que los usuarios y vecinos del proyecto en ejecución, invocando los derechos que les da la ley, van solicitando obras adicionales a las pactadas inicialmente, que unas veces enriquecen el plan inicial y en otras ocasiones no son pertinentes o definitivamente son inconvenientes. Por ejemplo, los llamados “amoblamientos” urbanos, que comprenden semáforos, andenes, bahías de paradero, puentes peatonales, iluminaciones etc... se solicitan sin estudios que los respalden por caprichos de las comunidades. Lo mismo ocurre con los “policías acostados” o resaltos, que en vías rápidas constituyen un enorme peligro, pues los coches no alcanzan a frenar cuando disminuye la velocidad el vehículo que va adelante.

El siguiente caso ilustra los excesos y las inconsistencias de la “tutelitis” desbordada: “En un juzgado de Calarcá un grupo de vecinos de un lado de la calzada consideraron más conveniente exigir un resalto que un puente elevado que diera seguridad al pasar la vía. Pese a las explicaciones técnicas el juez le ordenó a Autopistas la construcción del resalto. A los pocos días los vecinos del lado opuesto, altamente mortificados por el ruido y las vibraciones de los frenazos de las tractomulas, situaciones puestas de presente por el concesionario a la autoridad judicial, solicitaron, también mediante acción de tutela, que se quitara “el policía acostado”. Se está esperando la decisión del juez, pues en cualquier caso el funcionario, y por ende el concesionario, se irán contra la tutela interpuesta por la otra parte.

Otra de las adiciones a la obra planificada inicialmente fue la iluminación de las doble calzadas entre Manizales y Chinchiná, que corresponde a INVAMA (Instituto de Valorización Manizales) y no al concesionario, al igual que la reparación de los semáforos de Chinchiná y

Desquebradas que son responsabilidad exclusiva de los entes municipales y no del concesionario..

Existen más ítems incluidos en los amoblamientos, que han sido fuente de controversias y malestar: son las redes de los servicios públicos enterradas y semienterradas en las vías por empresas particulares o estatales que no han respetado las normas legales sobre la propiedad de la Nación. Al encontrarse con esas redes sin planos ni posicionamiento topográfico los perjuicios son enormes pues retrasan los cronogramas de trabajo, perjudican a los usuarios ante los intempestivos cortes de luz y de agua y se convierten en trampas mortales para los obreros que laboran en el trayecto.

¿TÚNEL O PUENTE HELICOIDAL?

En los diseños iniciales de las doble calzadas se consideró el “Túnel de Santa Rosa” que permitiría disminuir la pendiente entre el “Boquerón” y Dosquebradas. Según lo proyectado la vía empezaría por los lados del barrio La Hermosa en Santa Rosa y se elevaba, pegándose a la topografía, hasta llegar a un sitio donde se hacía necesaria la perforación de un túnel que emergiera al otro lado, por encima de Desquebradas, y buscara un largo trayecto sobre la banca del antiguo Ferrocarril de Caldas, para luego descender y conectarse con la variante Troncal de Occidente, más conocida como La Romelia- El Pollo.

En el anteproyecto, tanto el túnel como la vía conectante serían una doble calzada. Tenía el inconveniente de que al carecer de espacio para adelantar una tractomula, había que seguir detrás al paso del pesado vehículo formando un trancón en el tráfico. La velocidad en la calzada de doble del túnel terminaba limitada por la velocidad promedio de la tractomula. Además de lo anterior había otros problemas que hicieron que se desechara la construcción del túnel y se buscaran otras alternativas. A medida que se adelantaban los estudios del alineamiento en el “Alto de Velásquez”, se perfilaron riesgos ecológicos y limitantes geológicas que forzaron a tomar la decisión más razonable.

El gobierno nacional propuso un tercer carril en el trayecto la Romelia-Boquerón-La Postrera, pero con el crecimiento del tráfico, que en poco tiempo pasó de tres mil a siete mil vehículos diarios, se vio que ese tercer carril no era la solución adecuada para un tramo que fue construido originalmente con especificaciones del año 1940, con radios de curvatura cerrados y pendientes entre ocho y trece por ciento; a lo que se sumaba la cultura ciudadana que poco respeta la división de carriles.

Mantener la velocidad constante y dar espacio a los vehículos que subían demandaba una doble calzada que sirviera, y tuviera capacidad para el futuro, por eso se pensó en una calzada de dos carriles para la subida y otra calzada, también de dos carriles, para el tránsito de bajada.

Esa obra demandaba largos radios de curvatura y una pendiente que no pasara del 7%, como lo indica la normativa. Ante esas condiciones los ingenieros de AUTOPISTAS DEL CAFÉ S.A idearon un puente “Helicoidal” de 404 metros de longitud, que hiciera posible la elevación de 35 metros en un mismo sitio, con un radio de amplia abertura que permitiera velocidades de sesenta kilómetros por hora.

LOS RETOS TÉCNICOS EN LA DOBLE CALZADA

La ingeniería moderna utiliza sistemas novedosos que acortan tiempos de entrega, aseguran la calidad y dan mayor seguridad a los usuarios. En los proyectos adelantados por la empresa privada se hace más evidente el empleo de tecnologías de punta, ya que no existen las limitaciones de la burocracia estatal y las trabas de la maquinaria administrativa. El ministro de Transporte, Andrés Uriel Gallego, reconoció las soluciones ingeniosas del concesionario al inaugurar el viaducto de La Estampilla y ratificó su confianza en la ingeniería Colombiana cuando en el cierre de dovelas en el puente helicoidal el alto funcionario reconoció que la ingeniería del país estaba hecha para los desafíos de la geografía, de la geología y de las condiciones económicas de Colombia.

En la moderna carretera, que constituye el espinazo vial de los departamentos del Viejo Caldas, se conjugaron las difíciles situaciones de tipo geológico, tectónico con otras complejas de hidrometeorología y geotecnia. En tales condiciones es imposible prever todas las circunstancias y se presenta el reto de enfrentar lo inesperado con herramientas de ingeniería de confiabilidad y el apoyo de la experiencia.

A lo anterior se suman la erosión a causa del cultivo inadecuado de las laderas y los derrumbes y deslizamientos causados por los innumerables sismos generados en las fallas geológicas que atraviesan la región⁷.

El choque del continente suramericano con la placa del Pacífico produce desplazamientos que suman siete u ocho centímetros por año y producen las fallas de Romeral, la del río Atrato y la del río Cauca en el occidente del país.

La falla de Romeral es el peor enemigo de las vías que enlazan las ciudades del Viejo Caldas. Estudios especializados permiten establecer que la rata de desplazamiento en la falla de Romeral varía entre milésimas y centésimas de milímetro por año, que la califican de efectos bajos o moderados si se le compara con otras fallas activas del mundo⁸.

Al iniciarse los estudios de la doble calzada, los ingenieros de Autopistas del Café se encontraron con el “quisquilloso” fenómeno del deslizamiento en la Estampilla⁹ debido a la falla de Romeral y acentuado por un mal manejo de los suelos y de las aguas. El problema no era reciente, se hizo evidente en 1960 con la apertura de la carretera que enlazó a Manizales con el puerto de Irra sobre el río Cauca. En la pata de la ladera se construyó un cajón que desestabilizó el terreno. Dada la conformación geológica de los materiales del suelo, esa loma estabilizada por la naturaleza tras milenios de evolución, empezó a moverse por falta de soporte.

La carretera se “arrugó” en un trecho de medio kilómetro y el tramo se fue hundiendo ante la mirada impotente de los ingenieros que nada podían hacer con las técnicas empleadas en esos tiempos.¹⁰

Evitar el deslizamiento de esa enorme masa de tierra era una tarea faraónica que demandaba recursos fuera del alcance de nuestra economía. Al avanzar el proyecto de la doble calzada se hizo inevitable hacerle frente al problema de la Estampilla y buscarle una solución razonable. Ante ese cuello de botella, que daba al traste con los objetivos que buscaba la

⁷ El último sismo catastrófico se presentó el 25 de enero de 1999 y dejó al Quindío y particularmente a Armenia, sumida en la destrucción y el caos.

⁸ Ing. Gonzalo Duque

⁹ El médico Fernando Valencia tenía una finca en la parte más alta de la ladera. Y como era tan pendiente la llamó la Estampilla. De ahí viene el nombre del sitio del problema.

¹⁰ ODINSA

doble calzada, el presidente de ODINSA solicitó al ingeniero Gregorio Rentería el estudio y las recomendaciones necesarias para superar los deslizamientos en La Estampilla

“Las dificultades fueron muchas, además de la lucha contra mucha gente que creía que la solución del viaducto era imposible”- confesó el ingeniero Rentería- “Por un lado estaba la falla de Romeral bajo las dos quebradas que pasarían bajo el viaducto, a lo que se sumaba el enorme riesgo sísmico. Otras dificultades, igualmente críticas, correspondían a la estabilidad de los taludes y la topografía empinada del terreno circundante.”

“Como hay que vivir con lo que Dios ha hecho y no se puede trasladar a Manizales a otro sitio hubo que investigar a fondo el estado del arte de la ingeniería en el campo de la protección sismorresistente y se tomaron las experiencias con los sismos de Loma Prieta y Knordrich, en California, en los años 95, y con el sismo de Kobe en el Japón”

Un grupo de especialistas empezó a buscar soluciones Como era imposible frenar la inmensa masa reptante, se propuso un largo viaducto sobre el derrumbe, sostenido por enormes pilotes con unos aisladores antisísmicos. Estudiada esa posibilidad el ingeniero Gregorio Rentería viajó a los Estados Unidos a entrevistarse con el profesor F. Seible, de la Universidad de San Diego en California, considerado como un gurú de las sismorresistencia y le expuso su proyecto con aisladores de fricción.

“Reunido con el profesor Seible- cuenta Rentería- le mostré y expliqué los planos de la idea. Los miró, se sonrió y me dijo: no invente la rueda ni el tornillo, eso ya existe. Abrió el cajón del escritorio, y me entregó un folleto con los ensayos destructivos de los aisladores de fricción de péndulo invertido, que se habían realizado en los laboratorios de la Universidad. Visité, entonces, el monstruoso y fabuloso laboratorio de pruebas, y a la salida estaba el arrume de numerosos amortiguadores de neopreno y otros que se habían probado hasta su falla. Solo uno estaba intacto. Era un aislador de fricción de péndulo EPS (Earthquake Protection Systems).”¹¹

De regreso al país el ingeniero Rentería desarrolló el sistema de aisladores para contrarrestar la oscilación en temblores y terremotos, pues nada se haría con unos viaductos sujetos a los destrozos sísmicos, y los instaló en las columnas de apoyo de las dovelas, para impedir la transmisión de las vibraciones a la parte superior de los puentes.

Los aisladores, que utiliza Rentería en los puentes de la doble calzada, son esferas de acero altamente aleado que se desplazan sobre una superficie de acero de alta resistencia y dureza, de forma cóncava, y que actúan como una rótula, impidiendo que la vibración-oscilación pase a la placa del puente.

“No se trataba de pelear contra la naturaleza, era aceptar vivir con ella” dijo el ingeniero Gregorio Rentería¹², director del grupo técnico de diseñadores que construyó el viaducto de La Estampilla. Esa filosofía se aplicó no solamente en esa obra monumental sino también en

¹¹ LA PATRIA, Manizales- pag 3B- junio 23 de 2008.

¹² Ciento cincuenta puentes en Colombia y las grandes obras que ha desarrollado en la doble Calzada de Autopistas del Café S.A, atestiguan la valiosa contribución a la ingeniería de este bogotano con ancestro caleño que dice con modestia que “no trabaja para dejar huellas sino para dejar lo mejor”¹² y cuya labor se extiende por República Dominicana y por Honduras, donde desarrolla importantes proyectos.

el llamado puente helicoidal, en los puentes de Bolillos y Barbas y en todos los desarrollos viales a lo largo de las doble calzadas.

El 13 de junio de 2008 se inauguró el viaducto de La Estampilla. Al terminarse la ceremonia y retirarse los funcionarios caldenses y los numerosos invitados al acto, Rentería se apoyó sobre una baranda del puente y a lo lejos observó las casas de una colita de Manizales. “¿Qué opina de esta ciudad de dedo parado, encaramada en las nubes y horqueteada en la montaña?, le preguntó el periodista, esperando quizás un elogio a la calidez de su gente, la belleza de sus mujeres o el fulgor de su feria. No fue así, pues la respuesta tenía que acomodarse a la de un genio enamorado de su obra:

“Los tipos que la fundaron andaban montados en mula y nada sabían de Romeral ni de cenizas volcánicas y buscaban una naturaleza pródiga en agricultura, que no siempre va de la mano con la ingeniería. Al final de cuentas fue conveniente que hicieran a Manizales en esas lomas, porque si estuviera en el Valle del Cauca, la ciudad no tendría el regalo de los viaductos de la Estampilla.”¹³

En la doble calzada la concesionaria AUTOPISTAS DEL CAFÉ S.A utiliza las técnicas de construcción de puentes mediante “dovelas” sucesivas o en cantilibre, con lo cual se logra una secuencia de luces, o espacios entre soportes, que cubren distancias entre setenta y ochenta metros de longitud. Igualmente, para aumentar la capacidad de carga en los puentes y garantizar la estabilidad de estos, el concesionario ha utilizado cajas de concreto con forma trapezoidal, reforzado internamente con grupos de cables de alta resistencia, sometidos a tensión en el tiempo de fraguado.

El diseño con cantilibras o tramos en voladizo que arrancan en cada columna y se encuentran con los que vienen de la columna contigua permiten que la construcción se centre sobre las columnas y sea posible trabajar con las dovelas, no importa la altura que tenga el puente. Si bien es cierto que el sistema de puentes con dovelas se conoce en Colombia desde hace algún tiempo, apenas ahora se está utilizando en grandes proyectos en zonas con altos riesgos sísmicos, para lo cual se ha desarrollado tecnología en concretos, con el apoyo de la Universidad y el aval de la ingeniería colombiana, que sin lugar a dudas es una de las más prestigiosas de Latinoamérica.

CRONOLOGÍA DEL CONTRATO CON AUTOPISTAS DEL CAFÉ S.A

- Abril 21 de 1997. El contrato básico se firma en Bogotá- Contrato INVIAS 0113/97
- Mayo 6 de 1997- Aclaración al contrato 0113/97, firmado por INVIAS y el Concesionario
- Junio 16 de 1997. Acta de iniciación de la etapa de diseño y programación del contrato de concesión 0113/97. Firmada por INVIAS y el Concesionario.
- Agosto 3 de 1998. Acta de terminación de la etapa de diseño y programación y continuidad del contrato de concesión 0113/97. Firmado por INVIAS y el Concesionario
- Agosto 4 de 1998. Acta de iniciación de la etapa de construcción.
- Agosto 11 de 1998. Acta de Acuerdo.
- Octubre 14 de 1998. Acta de Concertación en el Hotel Las Colinas. Firmado por el Ministerio de Transporte, INVIAS, Gobernación de Caldas, Comité Intergremial de Caldas, Asamblea de Caldas, Sindicato Nacional de Choferes y Cooperativas de Transporte.
- Noviembre 30 de 1998. Acta de suspensión parcial. Firmada por INVIAS y el Concesionario
- Diciembre 21 de 1998. Acta de reanudación de obras de construcción y de rehabilitación.

¹³ La Patria. Manizales- pag 3B- 23 de junio de 2008- Entrevista con el ingeniero Rentería.

- Diciembre 21 de 1998. Acta de acuerdo tarifa diferencial La Siria- La Trinidad
- Diciembre 21 de 1998. Acta de supresión de tarifas Armenia-Club de Tiro
- Abril 18 de 2000- Acuerdo modificatorio.
- Mayo 31 de 2000. Acta de modificación al acta de acuerdo del 18 de abril de 2000.
- Septiembre 17 de 2001. Otrosí al contrato de concesión 0113/97
- Mayo 20 de 2003. Modificación al anexo No. 1 del acta de acuerdo del 18 de abril de 2000
- Julio 3 de 2003. Convenio interadministrativo para las obras de la Avenida del Ferrocarril. Firmado por INVIAS y Alcaldía de Desquebradas.
- Junio 15 de 2004. Comité de Conciliación del Tribunal de Arbitramiento.
- Septiembre 1 de 2004. Comité de Conciliación del Tribunal de Arbitramiento.
- Mayo 4 de 2005. Contrato adicional ejecución fase I Variante Sur de Pereira
- Junio 9 de 2005. Contrato adicional obras complementarias
- Junio 15 de 2005. Otrosí al contrato 0113/97
- Enero 31 de 2006. Otrosí al contrato de Concesión 0113
- Agosto 28 de 2006. Contrato adicional al 0113 Obras Complementarias.

CONSTRUCCIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA DOBLE CALZADA

A la vez que se adelantan las obras el concesionario atiende el mantenimiento de todo el trayecto, cuyo principal inconveniente ha sido el deterioro de la cubierta debido a la mala calidad de los asfaltos explotados en Colombia. Para minimizar esa falla y darle mayor vida a la carpeta, se buscan nuevas tecnologías con inversiones en investigación de ajuste de las mezclas y el empleo de aditivos especiales. En este otro campo la contribución de AUTOPISTAS DEL CAFÉ S.A al adelanto de la ingeniería nacional es valiosa, pues los avances logrados se han ido transfiriendo a las empresas e ingenieros al servicio del Estado

El concesionario también ha dado apoyo a varios estudios adelantados en la Facultad de Ciencias Exactas y Naturales de la Universidad de Caldas, parte de los cuales se recogen en el libro "Modelo de evolución morfotectónica del sistema de fallas de Romeral entre Pereira y Filadelfia", que se ha difundido en los centros especializados del país. Por otro lado, en las obras de las doble calzadas se utilizaron técnicas en taludes que en el año 2008 merecieron el reconociendo de ASONCRETO como el mejor desarrollo en el ramo de los concretos.

Profesionales colombianos de diferentes ramas de la ingeniería forman el grupo interdisciplinario que construye las doble calzadas, controla la calidad de las obras, programa y planifica los trabajos. Es un voto de confianza a la capacidad de nuestros compatriotas y es una escuela que indudablemente impulsará nuevos proyectos y otros desarrollos.

Aparte de la mano de obra en todos los niveles el proyecto de las doble calzadas Manizales-Pereira-Armenia fortalece la economía regional y nacional pues está empleando casi en su totalidad elementos de construcción de la región y del país. Prácticamente lo único que se ha importado son los aisladores sísmicos y los cables de alta resistencia empleados en desarrollos especiales.

DE NUEVO LA GEOLOGÍA

Mientras en el sector de La Estampilla los viaductos "sobrevuelan" la enorme masa que reptaba ladera abajo, en la Quebra del Billar a pocos kilómetros de distancia, la inestabilidad debido a la falla de Romeral y el efecto erosivo de las aguas subterráneas destruyeron parte de la calzada construida y obligaron a evacuar varias familias campesinas que residían en los alrededores.

Como el fenómeno es grave y de fallar la ladera tendría que hacerse un viaducto similar al de La Estampilla, con enormes sobrecostos y dilaciones, ante la preocupación creciente de los gremios caldenses, el INCO, el concesionario de la doble calzada y las autoridades locales se unieron para buscar soluciones inmediatas y conseguir los recursos financieros para adelantar obras en ese sitio.

CATALIZADORES DE DESARROLLO

Los viejos caminos nacionales atravesaban los poblados, porque fortalecían su economía con el hospedaje, los víveres, las pesebreras y demás elementos requeridos por las recuas y los viajeros.

Aunque las muladas y las partidas de bueyes crearon algunos problemas en Manizales, que obligaron a establecer una temprana legislación de tráfico, por lo general las bestias no constituyeron una molestia mayor. Lo mismo sucedió con los primeros vehículos de motor que cruzaron las calles empedradas. Pero a medida que aumentó su peso y se incrementó la velocidad, se fueron convirtiendo paulatinamente en un problema para las localidades al hacer vibrar las edificaciones de bahareque, romper acueductos y alcantarillados, volverse un peligro para los transeúntes y una molestia creciente por el ruido y la contaminación de sus escapes.

Hubo necesidad de pensar en variantes que desviarán el tráfico automotor del casco urbano, o por lo menos de las calles principales. La doble calzada pasa por un lado de Chinchiná, por el costado de Santa Rosa de Cabal, por la antigua vía del ferrocarril de Dosquebradas y proyecta extenderse por una zona lateral de Pereira, denominada la variante Sur-Sur que llevará el tráfico hacia Armenia sin pasar por el viaducto César Gaviria ni por las calles centrales de la capital del Risaralda.

Las variantes han sido más que desviaciones útiles, se han convertido en polos de desarrollo que incentivan el comercio y están extendiendo las zonas urbanizables de las poblaciones conectadas por la vía. En ellas los choferes y los viajeros encuentran alimento variado, alojamiento, combustible y repuestos. Los hostales atienden a los turistas, los paraderos a los camioneros, las tiendas de artesanías ofrecen “souvenirs” y de acuerdo con las tendencias se incrementa día a día la oferta de servicios.

OBRAS COMPLEMENTARIAS

La dinámica económica y social de la región y las comunidades dieron lugar a nuevos desarrollos a medida que avanzó el proyecto de las doble calzadas.

El Megabús de Pereira y Dosquebradas y el tráfico por las calles de las zonas urbanas crearon la necesidad de otra ruta que no se consideró en el proyecto inicial, al igual que varias intersecciones, el embellecimiento de las calzadas y las casetas de peaje, manifestaciones artísticas como las exposiciones de arte vial, servicios para viajeros y conductores, y campañas de seguridad en la doble calzada.

AVENIDA DEL FERROCARRIL EN DOSQUEBRADAS

Los vehículos pesados complican el tránsito en las zonas urbanas y con su peso y la vibración que causan afectan seriamente las redes de acueducto, de alcantarillado, de gas y de energía eléctrica. Con las variantes se evita gran parte de esos problemas pero no se pueden obviar

del todo tales inconvenientes, como es el caso de Dosquebradas, donde fue imposible evitar el paso por la zona urbana.

Después de largas negociaciones con la administración municipal se utilizó la antigua vía del tren, llamada ahora la Avenida del Ferrocarril, para descargar la presión del tráfico sobre la zona central de Dosquebradas y permitir las obras que requería el Megabús en la Avenida Simón Bolívar.

El paso por la calle principal de Dosquebradas era un “tapón” que frenaba el paso hacia Pereira, Buenaventura y el occidente colombiano, era una frustración para los viajeros que perdían tiempo precioso en ese trayecto y amenazaba con volverse insoportable cuando se decidió continuar con el Megabús por la misma ruta que llevaba al viaducto entre Pereira y Dosquebradas.

La Administración de Dosquebradas y el INCO buscaron una solución y de común acuerdo convinieron en adecuar la Avenida Simón Bolívar a las necesidades y especificaciones del Megabús y dejar en manos del concesionario la ampliación a dos calzadas de la Avenida del Ferrocarril que sólo constaba de una en lamentables condiciones.

Para construir la segunda calzada, paralela a la que se rehabilitó en la vieja carrilera, Dosquebradas adquirió los predios necesarios y AUTOPISTAS DEL CAFÉ S. A se hizo cargo de la construcción, del mantenimiento y del mejoramiento vial de esa Avenida por donde circularon los vehículos pesados y los que iban al Valle y al sur del país, con el consiguiente mejoramiento del flujo vial en la ruta del Megabus..

La Avenida del Ferrocarril, además de aumentar la movilidad de la doble calzada, está contribuyendo al desarrollo de Dosquebradas: a lado y lados se levantan modernas urbanizaciones y a lo largo de la vía se construyen hostales y paraderos, estaciones de servicio e innumerables bodegas que incrementan la actividad comercial y facilitan el paso hacia el puerto de Buenaventura.

LA VARIANTE SUR- SUR DE PEREIRA

Esta obra complementaria tiene un gran significado no solamente para Pereira y Risaralda; cuando las obras de la doble calzada se suspendieron en Caldas debido a los graves sucesos de orden público en Chinchiná y por la falta de claridad en la financiación del tramo caldense, la dirigencia risaraldense propuso la variante sur en Pereira. La nueva vía saldría del sitio de Guacarí, más conocido como Punto Treinta, a diez kilómetros de Pereira en la salida a la ciudad de Armenia, para conectarse con el sitio llamado El Pollo, cerca de la intersección a desnivel de Belmonte.

Con la variante Sur-Sur se busca que el tráfico del Quindío y del Valle que no tuviera como destino final a Pereira, no ingresara a la zona central de la capital risaraldense. En esta forma se mejora el desplazamiento y se evita el deterioro de la infraestructura urbana de las calles principales de Pereira y Dosquebradas.

Se consiguieron recursos para financiar cuatro kilómetros de la Sur-Sur y para obtener el dinero con que construir los nueve kilómetros restantes, el gobierno propuso un “peaje social”, que encontró en Risaralda la misma resistencia de otros peajes propuestos.

Las terminación de la variante Sur-Sur se ha ido posponiendo por falta de recursos pese a ser una obra de infraestructura vital para el futuro desarrollo de Pereira. El resultado inmediato es la valorización de las tierras aledañas al proyecto y el resultado futuro es la ampliación de las

posibilidades urbanísticas de Pereira, entre las que se destaca el macroproyecto “Gonzalo Vallejo Restrepo” con más de tres mil viviendas de todos los estratos socio-económicos¹⁴

PAR VIAL JAZMIN-CHINCHINÁ

Al llegar a La Postrera en territorio santarrosano, la doble calzada pasa por un lado de Santa Rosa y continúa hacia “El Jazmín”, donde se puede seguir por la antigua carretera a Chinchiná o se desvía por la ruta que pasa por un lado de ésta y conecta directamente con el puente Doménico Parma. Este tramo evita la entrada a las calles de Chinchiná y atraviesa una zona cafetera altamente tecnificada que aún no ha concitado el interés de los urbanistas

Entre el 80% y el 90% del flujo vehicular utiliza la vía El Jazmín-Chinchiná. Pese a su evidente necesidad la obra estuvo paralizada dieciséis años, pues AUTOPISTAS DEL CAFÉ no la recibía por ser de INVÍAS y por su gran deterioro con tantos años sin mantenimiento. A las 2:50 de la tarde del 15 de diciembre del 2006 se abrió el trayecto, en medio de la lluvia y sin señalización ante la presión de los medios y la senadora Adriana Gutiérrez, que se puso al frente de las protestas.

UNA VÍA MUY BONITA

La doble calzada entre Manizales y Armenia comprende dos zonas de topografía diferente: la vía de Manizales a Dosquebradas cruza una región montañosa, de paisajes abiertos, con lomas cubiertas de café y casas campesinas que se confunden con los horizontes que trepan hasta las nubes.

La carretera entre Pereira y Armenia recorre la típica topografía quindiana, surcada de colinas bajas y suaves hondonadas, que de lejos se asemeja a una planicie tachonada con guaduales o a las redondeadas formas de una hermosa mujer que yace calmadamente en su lecho.

De Manizales a Pereira el clima varía de acuerdo con la altura. De la ciudad encaramada, de saco y corbata, envuelta en los aires fríos del nevado del Ruiz, se pasa a la Perla del Otún con tenis y camiseta desabrochada, calentada por la brisa que sube de las riberas del río Cauca.

En el trayecto entre Pereira y Armenia, el aire vuelve a enfriarse a medida que se sube hasta el Alto del Roble y vuelve a tibiarse en las vecindades de Armenia, donde, la diferencia no está en el saco ni el desguate sino en las mangas de la camisa, pues según afirman los manizaleños, en la capital del Quindío los pobres usan camisa con manga sisa y los gamonales la tienen con manga larga.

El tramo entre Manizales y Pereira está rodeado de plantas de café, pleno de aroma de azahares en los primeros meses del año y de festones rojos en tiempos de cosecha.

En los amplios separadores entre Pereira y Armenia se combinan los colores de los sanjoaquines con el verde de variados tonos que engarza las moles majestuosas de las ramas central y occidental de la cordillera de los Andes. En su recorrido la vista se deleita con las alboradas luminosas y a los majestuosos crepúsculos del sol de los venados.

La doble calzada enlaza un complejo turístico que se va afianzando como el segundo destino de los viajeros nacionales y que llama en forma creciente el interés de los extranjeros. La

¹⁴ La Patria, febrero 1 de 2009

doble calzada conecta parques temáticos, aguas termales, centros gastronómicos, hoteles campestres, zonas ecológicas, senderos, aire limpio, naturaleza pura...y comunidades de gente amable y acogedora.

SERVICIOS EN LA DOBLE CALZADA

Se proyectan teléfonos inalámbricos cada dos kilómetros para conectar directamente la vía con un centro de control en Pereira, donde un operador coordina las cuadrillas de mantenimiento rutinario, la policía de carreteras, las grúas de apoyo, las ambulancias y la administración vial, para proporcionar la marcha segura, confiable y placentera de los usuarios

Para controlar el tránsito y minimizar los riesgos de accidentes debido a la irresponsabilidad de algunos conductores, la policía de carreteras cuenta con camionetas, motocicletas, radares, alcoholímetros, equipos de señalización, radioteléfonos y vehículos de apoyo.

Además de lo anterior, el concesionario proyecta la construcción de cuatro centros de atención al usuario, CAUS, ubicados en cercanías de Manizales, en el Alto de Boquerón entre Santa Rosa y Dosquebradas, en la entrada a la población de Filandia y en el sitio de de Maravelez, entre el río de La Vieja y el de La Paila que contarán con servicios higiénicos, teléfonos e información turística y como los centros que operan en otros países, brindarán descanso y servicios básicos a quienes se desplacen por la principal vía del Eje Cafetero.

En la actualidad operan las cuadrillas de mantenimiento rutinario, asociadas en cooperativas de trabajo, que atienden trayectos asignados previamente. Hay cinco cuadrillas a lo largo de la doble calzada; a esos grupos se les confía la conservación de señales, la limpieza de la banca y las bermas, la desyerba de cunetas y taludes y el retiro de pequeños derrumbes y obstáculos en la calzada, son los “señores de uniforme color zapote” que la gente ve con buenos ojos porque siempre le están cuidando la carretera.

EL MANEJO AMBIENTAL

En febrero de 1999 el Ministerio de Medio Ambiente otorgó la licencia ambiental a la Sociedad AUTOPISTAS DEL CAFÉ para el proyecto vial Manizales- Pereira y entonces empezó a plasmarse en realidad la gran obra que uniría las principales ciudades del Eje Cafetero, pues sin esa licencia no puede adelantarse ninguna obra de infraestructura vial.

En tiempos no muy lejanos, el material que se removía en las excavaciones de nuestras carreteras de ladera se descargaba en el mismo sitio donde se ejecutaba la obra. La Constitución del 91 y la ley ambiental de 1994 impidieron que se siguiera trabajando en esa forma tan lesiva a los intereses de los vecinos y a la naturaleza misma, pues la escorrentía llevaba el material suelto loma abajo y contaminaba los ríos y los arroyos de la zona.

Para evitar esa contaminación en la época actual se habilitan botaderos y con cargadores y volquetas se lleva el material de las excavaciones a sitios debidamente autorizados por las entidades ambientales.

En forma asombrosa ha cambiado la cultura ambiental en las últimas décadas. En los proyectos modernos la conservación del medio tiene tal relevancia que desarrollos energéticos y viales de gran importancia, han tenido que cambiarse radicalmente para evitar daños a la naturaleza o evitar molestias graves a los habitantes de la zona intervenida. Las líneas de transmisión, por ejemplo, ya no se diseñan teniendo en cuenta la distancia menor entre dos puntos, sino considerando la línea que utiliza el corredor menos agresivo ambientalmente. Al contrario de otros tiempos, las comunidades hacen valer sus derechos y están tan comprometidos con el entorno, que para salvar un árbol centenario, por ejemplo, hacen modificar el alineamiento de los cables de corriente eléctrica o el trazado de una carretera.

En el manejo ambiental está la conservación del paisaje. En las obras viales el gris del cemento y el acero de las estructuras debe atenuarse con la vegetación y el correcto manejo de los taludes, no sólo por seguridad sino también por presentación y buen gusto.

En la doble calzada Manizales-Pereira-Armenia se ha tenido el cuidado de cubrir los espacios abiertos con grama, arborizar adecuadamente las zonas de impacto y respetar, hasta donde ha sido posible la armonía con el medio

Las casas campesinas trepadas en las laderas y la variada topografía son un deleite para quien recorre la doble calzada, al igual que las espectaculares casetas de guadua, diseñadas por el arquitecto Simón Hosie Samper, que son derroche de creatividad y de ingenio y riman con uno de los símbolos de nuestra tierra.

LA DOBLE CALZADA Y LA NUEVA VISIÓN DEL TRANSPORTE

Las ciudades capitales del Eje Cafetero buscan la solución al problema del transporte urbano que se agudiza en la medida que crece la población y aumenta el número de vehículos. Pereira ha dado un paso adelante al masificar la movilidad mediante el Sistema Integrado de Tránsito Municipal- SITM- que atiende gran parte de la zona urbana con el Megabus y su sistema de alimentación. Manizales abre nuevas avenidas, abre túneles en su quebrada topografía y construye un cable aéreo entre el centro de la ciudad y la Terminal de transporte de Los Cámbulos, con proyección futura hacia la vecina población de Villamaría.

El transporte interurbano demanda igualmente soluciones rápidas, No solamente se trata del flujo creciente entre las ciudades del Eje Cafetero sino también del flujo vehicular que atraviesa la región que es un corredor vial entre el oriente y el occidente colombiano y el sur y el norte del país.

La doble calzada Manizales-Pereira-Armenia permite desarrollar importantes proyectos de movilidad regional que ayudarán a agilizar el tráfico y a bajar costos en el transporte. Entre ellos está el denominado "Sistema de Transporte Regional"-STR- que ha movido el interés del Departamento Nacional de Planificación-DNP- la Asociación Metropolitana de Centro Occidente- AMCO- y varias entidades académicas, públicas y privadas.

El STR busca aunar esfuerzos mediante alianzas estratégicas que permitirían el manejo eficiente de los equipos, un mejor servicio y cumplimiento, menor contaminación ambiental y mayor seguridad a los pasajeros que se desplazan por las doble calzadas entre Armenia y Manizales.

La doble calzada Manizales-Pereira-Armenia se convierte en el eje vial de la región. Con este proyecto se cambia la vieja mentalidad de los centros o estrellas viales localizados en forma puntual y toma forma el nuevo concepto de ciudad región, como un todo integrado. La doble calzada se conecta por Calarcá con las modernas vías que a través del túnel de La Línea se unirá eficientemente Bogotá con Buenaventura.

De la intersección de Belmonte, en Pereira, arranca la doble calzada que une a la capital risaraldense con Cartago y que en Cerritos tiene una importante derivación que lleva a los municipios de la banda izquierda del río Cauca.

En la intersección de la Estación Uribe en Manizales sale la avenida de La Panamericana que pasa por un lado de la moderna Terminal de Transporte de Los Cámbulos, adonde llega el cable aéreo que se descuelga del centro de Manizales y que llegará a Villamaría.

LA DOBLE CALZADA Y EL DESARROLLO TURÍSTICO

En Colombia los destinos turísticos se enfocaron tradicionalmente hacia la Costa Atlántica, particularmente a Cartagena, Santa Marta e Islas de San Andrés y Providencia.

Los bogotanos suelen viajar a Boyacá y a los sitios de recreo de Melgar, Girardot y otras poblaciones de clima cálido cercanas a la capital de la república, los antioqueños visitan las poblaciones del oriente de ese departamento y en menor número van a Sopetrán y a Santa Fe de Antioquia.

Desde unos años atrás los colombianos en general empezaron a mirar hacia el Quindío, donde afloró un turismo especial con ofertas novedosas de parques temáticos, hoteles campestres, recorridos ecológicos, bellos paisajes, deportes extremos, canotaje y paz y tranquilidad para quienes buscan descanso, lejos de ruido y de aglomeraciones.

Turistas nacionales y extranjeros empezaron a llegar al Quindío y las ofertas crecieron con el termalismo en Caldas y Risaralda, el comercio y la vida nocturna en Pereira, la navegación fluvial en La Virginia y atención profesional de alta calidad en todas las ramas de la salud y de la estética.

Pese a la amplia capacidad hotelera para congresos y exposiciones, el turismo del Viejo Caldas ha encontrado algunos obstáculos, tales como la pésima conexión aérea de Manizales, cuyo aeropuerto permanece cerrado gran parte de los días del año, y las bajas especificaciones de las vías secundarias que unen las poblaciones de los tres departamentos del Eje Cafetero.

La doble calzada está resolviendo el cuello de botella de la movilidad entre las capitales pero queda mucho por hacer con las vías que la enlazan y hagan posible pasar en algo más de una hora de las nieves perpetuas a los balnearios en tierra caliente y de un arroyo con truchas en la cordillera, a las balsas del río La Vieja o a un barco que emprende viaje desde el puerto de La Virginia.

CENTROS TURÍSTICOS DEL QUINDÍO

Sobresalen los parques temáticos: el Parque Nacional del Café, ubicado en el municipio de Montenegro, y el Parque Nacional de la Cultura Agropecuaria- PANACA- en el municipio de Quimbaya,

A los sitios anteriores, en los que, además, se muestran las culturas del campo junto con espectáculos y exposiciones, se agrega el Jardín Botánico del Quindío, en Calarcá, donde se conjuga la investigación científica con una rica muestra botánica y un asombroso mariposario. El descanso en cómodas fincas cafeteras se combina con el balsaje en el río la Vieja, el Canopi, Spa, turismo de aventura y caminatas ecológicas.

CENTROS TURÍSTICOS EN RISARALDA

A la alegría y activa vida nocturna en Pereira, se le suma su variado comercio, pues la capital del Risaralda es un enorme almacén en medio de las urbanizaciones.

A media hora de la doble calzada se encuentran los Termales de Santa Rosa de Cabal y a menos de una hora de la vía principal los Termales de San Vicente, con aguas sulfurosas, hermosos parajes y clima benigno en todos los meses del año.

La oferta se completa con la Reserva de Ucumarí, de 4200 hectáreas de bosque andino, refugio del oso de anteojos y de centenares de especies de pájaros. En las goteras de Pereira, al lado del aeropuerto está el Zoológico de Matecaña, quizás el más grande y más completo de Colombia.

CENTROS TURÍSTICOS DE CALDAS

La bella ciudad de Manizales es una atalaya en lo alto de la cordillera con una majestuosa catedral de concreto, edificaciones de estilo republicano, y un paisaje enmarcado por cordilleras, por café y por los picos nevados del Ruiz.

Dentro de la ciudad está el Parque de los Yarumos, con turismo de aventura, museo de historia natural, senderos ecológicos y variada gastronomía y un cable aéreo que lleva desde la Avenida Santander hasta el centro del parque. A media hora, por un camino de montaña se llega a la Reserva Natural de Rioblanco, donde los colibríes se posan en los barandales de la casa museo.

A pocos kilómetros del barrio La Enea, el turista encuentra los Termales del Otoño y un poco más allá un parque de aguas termales.

Si lo prefiere puede disfrutar de los Termales del Ruiz, en camino al Parque Natural de los Nevados, con nieves perpetuas, la laguna del Otún, frailejones y una flora que sólo se ve en los páramos.

En tierra caliente está el Centro Vacacional de Santágueda con piscinas, cabañas y juegos; y al igual que en El Quindío y en Risaralda, hay acogedoras fincas, de arquitectura de guadua, o modernos estilos, que acogen gratamente el visitante. Si se prefiere el clima medio el turista puede viajar a las hermosas instalaciones de Pensilvania o en tierra fría el refugio de La Pastora no muy lejos de Pereira. A todo lo anterior se agregan sitios turísticos con ofertas interesantes como Galicia, en Pereira y el Parque Popular El Prado en Manizales, la Granja de Noé y el Parque del Café en Pereira, La Granja de Mamá Lulú en el Quindío y el Recinto del Pensamiento en Manizales, con un cable aéreo, un bello mariposario y amplias instalaciones para convenciones.

PARA TERMINAR

Los capítulos de este libro han pretendido mostrar la historia de la región a través de los caminos. Se empezó con la arisca, difícil y hermosa topografía que ha modelado un pueblo trabajador, de mente abierta como sus horizontes y con sueños tan altos como sus montañas. En esta geografía que se extiende desde el río Magdalena hasta las crestas de la cordillera occidental y desde el cañón del río Arma hasta el valle del Cauca se ha entreverado el pasado de varias culturas colombianas que han dado características especiales al hombre y a la mujer del Eje Cafetero, que no son paisas, ni caucanos, ni tolimenses ni chochoanos o boyacenses sino una mezcla y una conjunción de todos ellos.

Recorrimos las trochas del indio, los caminos de arriería. Revivimos los roncos pitazos de los trenes que engrandecieron a Pereira y Armenia, recordamos los cables aéreos, que un día colgaron los manizaleños de las nubes para ganarle la partida a las lomas y por carretables polvorientos y descobalados recordamos a los buses escaleras y a los yipes con los gritos de los “patos” anunciando la salida y el afán de los choferes que fueron mandaderos, correos y correveidiles de los enamorados.

En estas páginas se recogieron las gestas de los pioneros del aire haciendo gambetas entre las nubes y el esfuerzo titánico de quienes navegaron por ríos sin agua con la ilusión de sacar el café hacia el océano y convertir el sudor de un pueblo en esperanza y progreso.

Quisimos mostrar el alma de los nuestros y osadamente esculcamos sus sentimientos en los imaginarios campesinos y urbanos y como nuestra historia fue a través de los caminos llegamos, por fin, a las modernas vías, que tras generaciones de esfuerzos y de frustraciones al fin empezaron a conectar las ciudades hermanas de Pereira, Armenia y Manizales, con un pasado común y un futuro inexorablemente ligado por intereses, raíces, proximidad y recursos complementarios.

Este es un libro de AUTOPISTAS DEL CAFÉ S.A, que confió a tres estudiosos del Eje Cafetero, uno por el Quindío, otro por Risaralda y otro por Caldas, quienes después de tres años de indagaciones, consultas, borradores y cuenta nueva se atreven a presentarlo en público, esperando que su contenido sirva de base para estudios más profundos y puntuales de la región que un día tuvo un mapa parecido a la mariposa que todos quieren que se remonte a la más alta de las cumbres del progreso

FUENTES

BOISIER Sergio, Desarrollo Regional, Universidad Autónoma de Manizales, 2007, Mzales

RODRÍGUEZ R Jahir, Desarrollo Regional y Planificación del territorio, Universidad Autónoma, 2008, Mzales.

MEJÍA V. Florencio-Trazado de ferrocarriles y carreteras-1938-Imprenta Oficial- Medellín.

LA TARDE- Pereira

LA PATRIA- Manizales

DIARIO DEL OTÚN- Pereira

-Memorias Foro Itinerante- Universidad + Empresa+ Estado. 2008 Centro Editorial Universidad de Caldas-. Manizales.