

**CUANDO AL TREN LO DEJÓ EL PROGRESO: PROCESO DE INTEGRACIÓN Y
DESINTEGRACIÓN DE LA RED FÉRREA DEL OCCIDENTE COLOMBIANO
(1942 Y 1993)**

Nikolas Escobar Garcés
201927670

**Universidad del Valle
Facultad de Humanidades
Departamento de Historia
Santiago de Cali
2025**



**CUANDO AL TREN LO DEJÓ EL PROGRESO: PROCESO DE INTEGRACIÓN Y
DESINTEGRACIÓN DE LA RED FÉRREA DEL OCCIDENTE COLOMBIANO
(1942 Y 1993)**

Nikolas Escobar Garcés

Trabajo de Grado para Optar por el Título de Historiador

Director:

Jairo Henry Arroyo

Universidad del Valle
Facultad de Humanidades
Departamento de Historia
Santiago de Cali
2025

AGRADECIMIENTOS

Ante la búsqueda de mi primer pregrado, siento que, después de tan largo recorrido, hay muchas personas que requieren de ser mencionadas pues, sin su ayuda, sin sus ánimos, sin su comprensión, creo que tanto este trabajo como también mi propia actualidad no irían al buen puerto esperado.

En primer lugar, considero que es oportuno agradecer al profesor Jairo Henry Arroyo, mi asesor de trabajo de grado, quien brindó su acompañamiento ante un momento de vulnerabilidad e inconformidad que otros profesores, pese a no estar presente en todo momento, siempre agradeceré el espacio que me brindó y su apoyo, como también las conversaciones y recomendaciones que realizó para el desarrollo de este trabajo.

A mis compañeros de Univalle, en sí nunca fui muy unido a ellos, pero pues si me gustaría destacar las conversaciones y el apoyo de mi compañera Karen Burgos, que hasta intento ayudarme con la transcripción de un documento, siendo valiosa para ese apartado de mi trabajo.

Adicionalmente a eso, quiero pues, agradecer a Dylan Andres Bermudez, mi expareja, con la cual hice el viaje hacia La Merced y La Felisa, que estuvo de mi lado todo el tiempo viendo mi sufrimiento con el trabajo de grado y me ayudó en el diseño de numerosos mapas y a tranquilizarme, pese a no ser pareja, como amigo, ha seguido ayudante para dar por finalizado tan arduo trabajo.

Como parte fundamental para realizar este trabajo, considero que deben tenerse en cuenta el apoyo tanto de mi madre, María Deysi Garcés, y mi padre, Wilfredo Escobar García, como de mi hermano, Santiago Escobar, para poder terminar este trabajo. En primer lugar agradezco en demasía a mis padres dado que fueron ellos los que me apoyaron pese a todos los problemas que tuve en materia de profesores y ante el retraso que tuve para poder terminar esto ante la exigencia académica que ha conllevado estudiar dos pregrados al tiempo desde el 2021 y los grandes esfuerzos económicos que han hecho para poder costear tanto viajes como investigaciones en numerosas ciudades del país. Siendo un apoyo permanente al poder escucharme y aconsejarme en momentos complicado en donde requerí de su apoyo ante tantas obligaciones que iba adquiriendo con el pasar de los días, adicionalmente a esto, agradezco muchísimo a mi papa el quedarse conmigo hasta altas horas de la noche leyendo la

tesis a doble voz para encontrar errores en la escritura, pues fueron muchas las noches donde el se encontraba con sueño y yo me quedaba afónico ante tanta lectura y corrección.

A mi hermano agradezco mucho ayudarme haciendo investigaciones a la distancia, su apoyo, sabiendo sus obligaciones, de dejar espacios libres que él tuviera para ayudarme en búsqueda documental de información en tanto el archivo del departamento de Caldas y la Universidad Nacional, como también acompañarme a Bogotá y caminar grandes distancias explorando documentos en bibliotecas como la Virgilio Barco y la Luis Angel Arango. A mi Tía Nancy Stela como a mi tío Wilfredo Garcés Ospina agradezco mucho su disposición cuando tuve mis viajes a Manizales y La Merced, pues no solo fue el poder quedarme en sus casas, sino hasta prestarme un carro para poder moverme en búsqueda de poder movilizarse ante tantos lugares a los que debía ir.

En mis viajes a Salamina, La Felisa y La Merced, pude conocer a numerosas personas que, gracias a sus vivencias y sus investigaciones, fueron clave para el desarrollo de este trabajo, como también la contextualización de los principales acontecimientos suscitados tanto hace 50 años como también la situación actual del municipio. Ante esto, agradezco en demasía al señor Hector Obando, conocedor de la historia del municipio de Salamina, con el que se pudo ingresar al archivo del Consejo Municipal de Salamina, donde se consiguieron numerosos documentos sobre la historia política del movimiento de emancipación de La Merced del municipio de Salamina. También me gustaría agradecer al historiador Pedro Felipe Hoyos Korbel, que, pese a no tener el gusto de conocerlo en persona, tuve una conversación muy productiva sobre los ferrocarriles caldense, como también me pudo suministrar numerosos recortes de periódicos del desastre de Chirapotó del periodico La Patria, útiles para la escritura de este documento.

En La Felisa, agradezco en demasía la entrevista realizada con el señor Carlos Iván Salazar, profesor de ciencias sociales del colegio local de La Felisa, conocedor de la historia del corregimiento y de los problemas que le aquejan, su conversación fue muy provechosa para el desarrollo de este trabajo, como también la propia copia que me regaló como recuerdo de tan gratificante encuentro, agradezco mucho su ayuda y espero que pueda leer este documento en algún momento. También me gustaría agradecer el secretario de Cultura de La Merced, Leonel Hernando Lopez, quien nos permitió una entrevista muy provechosa en nuestra visita a la cabecera municipal del municipio de La Merced, su ayuda fue clave en

entender La Merced de hoy en día como la lucha por la emancipación suscitada desde 1936, como también la importancia preponderante de La Felisa para este movimiento.

A manera de mención especial, también dedico este arduo trabajo a mi perrito Sam, quien después de 15 años fallecería el 30 de abril de 2025, muchos años a nuestro lado con mucho cariño y mimos, dedico esta investigación a él y a su memoria, como todos los bonitos recuerdos y la compañía que por durante muchos años estuvo.

Finalmente, agradezco mucho a mi gato, Eon, alias “Gato”, fiel compañero de desveladas leyendo y escribiendo, como mi siempre acompañante acostado a mi lado esperando que durmiera para poder acurrucarse sobre mí, un fiel compañero de estudio que me ha acompañado desde que comencé mi vida universitaria y a continuado a mi lado como testigo silencioso de tantas elucubraciones surgidas durante todos estos años.

Agradezco finalmente, a todas aquellas personas que de una y otra forma, han hecho parte de este largo recorrido en mi vida. Tanto con su compañía, ayuda y aliento han sido esenciales para la finalización de este proyecto de investigación, como también de esta etapa de mi vida.

RESUMEN

Los ferrocarriles en Colombia fueron un elemento vital en el desarrollo económico de Colombia durante el siglo XIX y el siglo XX, ante un país fragmentado por su accidentada geografía como la falta de una gobernanza fuerte, los ferrocarriles fueron un medio de conexión inicial, con el objetivo tanto de insertar a Colombia dentro del mercado global como también de conectar diferentes regiones de la nación que se encontraban incomunicadas por la agreste geografía y las tierras indómitas que tanto han complicado la comunicación entre regiones, pese a esto, los ferrocarriles no lograron nunca ser un sistema integrado, dada su creación inicial fragmentada y la falta de capacidades por parte del gobierno nacional en la conformación de un sistema unificado que pudiese afrontar de mejor manera las nuevas exigencia en la consolidación del mercado interno colombiano durante el siglo XX.

Ante esta situación, el propósito de este trabajo investigativo es poder entender tanto el proceso de integración como de la infraestructura como de la administración de los ferrocarriles en Colombia y su posterior declive y desaparición en muchos sectores del país, entendiendo que la desaparición de los trenes dentro de escenario del transporte de bienes y servicios no fue cuestión únicamente de la falta de interés estatal, sino de la confluencia de numerosos problemas estructurales que impiden el ferrocarril poder competir de mejor manera con otros medios de transporte, pese a su impacto inicial. Adicionalmente a esto, el trabajo busca entender cuál fue el impacto del tren en la consolidación del occidente caldense y sus habitantes, entendiendo a este sector como clave para la constitución de un eje de desarrollo entre el Valle del Cauca, Caldas y Antioquia, principales regiones del occidente colombiano.

Palabras Clave: Ferrocarriles, Infraestructura, desarrollo, económico, declive ferroviario, transporte.

TABLA DE CONTENIDO

LISTA DE FIGURAS.....	8
INTRODUCCIÓN.....	10
1. FERROCARRILES FRAGMENTADOS (SIGLO XIX-1930): EXPERIENCIAS REGIONALES, COMERCIO EXTERIOR Y LA FALTA DE INTEGRACIÓN NACIONAL.....	20
1.1 El caso particular colombiano en el siglo XIX: Integración al mercado internacional y construcción del mercado interno mediante el transporte.....	22
1.2 El ancho de trocha: Debate fundamental para el desarrollo y futuro de los ferrocarriles en Colombia.....	36
1.3 Las experiencias del transporte férreo en el occidente colombiano.....	41
1.4 La experiencia del ferrocarril del Pacífico: La puerta al comercio internacional del occidente colombiano.....	43
1.5 Las primera experiencia de los ferrocarriles en el Viejo Caldas: El ferrocarril de Caldas.....	50
1.6 La segunda experiencia de los ferrocarriles en el Viejo Caldas: El occidente caldense sobre el Río Cauca.....	63
2. POBLAMIENTO, FERROCARRIL Y CONFIGURACIÓN TERRITORIAL: LA FUNDACIÓN DE LA MERCED Y EL SURGIMIENTO DE LA FELISA (1900-1942).....	66
2.1 El poblamiento del norte de Caldas: Oleadas migratorias en la conformación del espacio circundante al Río Cauca.....	67
2.2 La fundación de La Merced.....	84
2.3 Construcción de la estación “La Felisa”: Impacto del ferrocarril en el área circundante.....	93
2.4 Los comienzos del proceso de emancipación de La Merced.....	106
3. LA LENTA AGONÍA DE LOS FERROCARRILES COLOMBIANOS (1930-1970): REFORMAS ADMINISTRATIVAS INCONCLUSAS, OBSOLESCENCIA TÉCNICA Y LA HEGEMONÍA DE LAS CARRETERAS.....	115
3.1 Crisis de los ferrocarriles en las décadas de 1930-1940: Motivación para una reestructuración administrativa.....	116
3.2 Empresa nacional de los Ferrocarriles Nacionales de Colombia (FNC): Fundación y misión en pro de la consolidación de un sistema unificado física y administrativamente....	137
4. EL DESASTRE DE CHIRAPOTÓ Y SU IMPACTO SOCIO HISTÓRICO: EL OCASO DEL FERROCARRIL EN EL NOROCCIDENTE CALDENSE, COLOMBIANO Y EL PROCESO DE EMANCIPACIÓN DE LA MERCED.....	166
4.1 La tragedia ferroviaria y la incertidumbre de su fecha: 1970, 1971 o 1973.....	167
4.2 El desastre de Chirapotó: El impacto sistémico y el colapso definitivo del ferrocarril (1970-1993).....	171
4.3 La emancipación de La Merced: Influencia de La Felisa y el ferrocarril de occidente en el proceso de consolidación de una nueva entidad del corte municipal.....	202
4.4 La Merced y La Felisa: Después de la desaparición del tren y la emancipación.....	219
CONCLUSIONES.....	226
BIBLIOGRAFÍA.....	233

LISTA DE FIGURAS

FIGURAS:

Figura 1: Infografía sobre el transporte de bultos de café de las capitales departamentales a los Estados Unidos.

Figura 2: Porcentaje de exportaciones de café a través del puerto de Buenaventura.

Figura 3: Reconstrucción de la posible tradición del predio de mayor extensión entre el Río Cauca y Puentetierra.

Figura 4: Carga total transportada por los ferrocarriles colombianos en ton-km.

Figura 5: Variación porcentual anual del transporte ferroviario en Colombia, 1932-1950.

Figura 6: Evolución de la Población Urbana y Rural en Colombia entre 1951 y 1993.

Figura 7: Precipitaciones anuales 2024-2025 Vs Estación La María 1970.

Figura 8: Ubicación geográfica y sísmica del deslizamiento de Chirapotó.

Figura 9: Fotografía de La Patria: Dramática fotografía de la gravedad de la tragedia.

Figura 10: Toneladas transportadas desde 1920 hasta 1985 por los Ferrocarriles colombianos.

Figura 11: Estado de las Vías Férreas en Colombia (1972 y 1982): Clasificación de la condición técnica.

Figura 12: Principales productos transportados por el Ferrocarril entre 1963 y 1998.

Figura 13: Comparación Población La Merced y Salamina (1928-2018)

MAPAS:

Mapa 1: Extensión del ferrocarril del Pacífico para el año 1927.

Mapa 2: Reconstrucción espacial del recorrido de la línea ferroviaria entre Dosquebradas y Santa Rosa del Caba mediante Google Maps.

Mapa 3: Reconstrucción espacial del recorrido de la línea ferroviaria entre Villamaría y Manizales mediante Google Maps.

Mapa 4: Territorio del Viejo Caldas sobre los límites estatales de mediados del siglo XIX.

Mapa 5: Paso Moná y Bafu en 1832.

Mapa 6: Mapa de fundaciones de pueblos por la migración paisa sobre el Suroccidente colombiano.

Mapa 7: Paso Moná y Bafu en 1832.

Mapa 8: Estaciones de ferrocarril sobre la vía La Virginia - La Pintada.

Mapa 9: Mapa de los Ferrocarriles en Colombia en 1930.

Mapa 10: Ferrocarriles colombianos administrados por el Consejo Administrativo de los Ferrocarriles Nacionales en 1954.

Mapa 11: Mapa geológico del sector comprometido en el deslizamiento.

Mapa 12: Reconstrucción de los daños presentados por el desastre de Chirapotó.

TABLAS:

Tabla 1: Indicadores del grado de integración al mercado mundial de los países latinoamericanos.

Tabla 2: Ancho de trocha de las líneas ferroviarias Colombia.

Tabla 3: Fecha de fundación de algunos pueblos producto de la “colonización” Antioqueña.

Tabla 4: Comparación de criterios mínimos para la erección de municipios en la Ley 14 de 1914, Ley 71 de 1916 y Ley 59 de 1931.

Tabla 5: Inversión pública en transporte ferroviario y carreteras.

Tabla 6: Tasa de retorno de los ferrocarriles nacionales de Colombia.

Tabla 7: Ferrocarriles Nacionales de Colombia: Indicadores de eficiencia técnica entre 1965-1972.

Tabla 8: Valores totales mensuales de precipitaciones en mm.

INTRODUCCIÓN

¿Puede el “desarrollo” de una nación en materia de transporte implicar, paradójicamente, la desaparición y desmantelamiento de las propias infraestructuras de transporte que fueron levantadas con el objetivo de aportar a este propio desarrollo?. La historia de los Ferrocarriles en Colombia dan buena cuenta de ello, ante el hecho de ser parte importante del proceso de consolidación de Colombia dentro del mercado global como también el traer desarrollo, en materia de inversión, en infraestructura de transporte, a las diferentes regiones del país; teniendo como finalidad el desarrollo económico tanto de las regiones, como el país, y su inserción dentro del comercio internacional que tan poco impacto había tenido dado el ínfimo comercio internacional durante los primeros años de vida de Colombia como una nación independiente. Ante esta situación, este trabajo investigativo busca abordar el tema tanto de la integración como desintegración de la red férrea a nivel nacional, tanto física como administrativamente, dándole una importancia preponderante al occidente colombiano entre 1942 y 1993, centrándose tanto en el proceso de construcción de las líneas ferroviarias en el occidente colombiano, sus retos y obstáculos, el proceso de unificación administrativa llevado por el gobierno nacional y su posterior declive y abandono sobre el Valle del Cauca, Caldas y Antioquia, como su impacto en la consolidación de diferentes espacios urbanos por su paso por diferentes sectores de estos departamentos.

Históricamente, la construcción de ferrocarriles en Colombia surgió como una respuesta a la necesidad de conectar a las regiones productoras de mercancías de exportación con el mercado global, buscando así espacios en que los productos colombianos tuviera incidencia dentro de las necesidades del mercado internacional como a sus fluctuaciones constante mediante el modelo de producción-especulación. Pese a ser su propósito inicial, los ferrocarriles, como medio de transporte moderno, también debían de tener como finalidad la consolidación de un mercado interno que se encontraba fragmentado ante las dificultades propias de la geografía nacional y la falta de un control de facto del estado central en el resto del territorio nacional, buscando revolucionar de la misma forma en que pudo cambiar la precaria infraestructura nacional para el comercio de productos en el exterior, la comunicación interna.

Aunque los ferrocarriles fueron una pieza fundamental para la modernización y la producción nacional, el auge del transporte automotor y la falta de inversión económica marcaron el inicio del declive de los ferrocarriles a nivel nacional desde mediados de la

década de 1930. Pese a esto, la creación de entidad de orden nacional con la misión de administrar los ferrocarriles a nivel nacional buscando tanto la centralización de las políticas, como la unificación física y administrativa de las líneas existentes fueron clave para la consolidación de una red nacional cohesionada en búsqueda de generar una política nacional en materia ferroviaria, los desafíos sistémicos y la falta de inversión seguirán llevando al sistema a un estado constante de vulnerabilidad. Estado que generaba que cualquier tipo de evento tanto natural como social conllevara una traumática ruptura del modelo nacional, como fuese el propio desastre presentado en el tramo La Felisa-La Pintada; acaecido el 12 de diciembre de 1970, parte clave del desarrollo de este trabajo que precipitó la desarticulación definitiva del occidente colombiano mediante el uso de trenes.

Este cometido, de consolidar administrativamente los ferrocarriles en Colombia bajo la dirección de una sola entidad de corte nacional, sería encarnado por el papel que tuvo el Consejo Administrativo de los Ferrocarriles Nacionales, desde 1931 a 1953, Ferrocarriles Nacionales de Colombia (FNC), desde 1954 y hasta 1993, y Ferrovías, desde 1993 y hasta 2003. Para el desarrollo de este trabajo se hace un especial énfasis en la FNC, creada en 1954 con el objetivo de centralizar todas las líneas férreas aún operativas en manos del gobierno nacional con el fin de que una sola empresa central pudiera administrarlas de manera eficiente como un sistema nacional. Este afán unificador se hizo palpable con la creación de líneas nuevas como el Ferrocarril del Atlántico, como también la compra de diferentes líneas a las entidades departamentales que hacen como propietarios de este, demostrando esta intención mediante la adquisición por parte de la nación del ferrocarril de Antioquia por parte de la empresa Nacional de ferrocarriles en 1962 se dio por finalizado el proceso de unificación formal del sistema. Siendo la unificación empresarial del sistema, bajo una sola administración, logrando; durante un breve periodo de tiempo, un movimiento ininterrumpido de carga en todas las líneas nacionales bajo una sola administración gracias a las diferentes redes que ya existían. Esta consolidación de una administración central permitió una conexión, poco eficiente y sectorizada, tanto del puerto de Buenaventura, con las ciudades principales del interior del país, como con la ciudad de Santa Marta. Conectando el territorio nacional por el interior del país. La conexión terminó suscitando un hito planteado desde 1930 en los anuarios de obras del Ministerio de Obras Públicas de la época en que el ferrocarril era clave en la política de infraestructura nacional, la unificación de las líneas del pacífico con las de Antioquia bajo la denominación de la División pacífico. Que tenía una longitud de 824 kilómetros. Desde el puerto de Buenaventura hasta Puerto Berrío en Antioquia. La conexión entre el ferrocarril del Pacífico con el ferrocarril de Antioquia fue un

momento clave para poder conectar el puerto más importante del país con dos de las ciudades más importantes del país.

Pese a las transformaciones administrativas suscitadas durante la primera mitad del siglo XX, los ferrocarriles en Colombia comenzaron a verse superados por el movimiento de mercancías mediante las carreteras, que comenzaron a ganar cada vez más importancia para el aparato productivo nacional. Esta clara incapacidad de los trenes para poder competir con las carreteras fue producto de un sistema que nació, como dice Carlos Niño Murcia: “*de la torpeza con que ha sido manejado en el país, de la ineficiencia de sus élites (...) así como de la incapacidad de planear la nación como una unidad, pues todo gran proyecto sucumbe bajo múltiples pedidos regionales*”¹. El nacimiento de las diferentes líneas férreas fue dispar, movida más por las intenciones de algunas regiones, tales como la situación del ferrocarril de Antioquia o del Pacífico, más que en la búsqueda de un sistema cohesionado que permitiera un movimiento veloz de carga. Haciéndose necesario que en ciertas partes del sistema cuando este estuvo en su periodo de mayor cohesión que parte de la mercancía fuera descargada para ser movilizadada de una vía a la otra², mermando la velocidad del sistema en comparación con las otras infraestructuras de transporte que en la segunda mitad del siglo XX, sistemas que comenzaron a quitarle mercado al sistema férreo, dándole una lenta decadencia que se vería muy presente en la segunda mitad del siglo XX.

Es innegable, adicionalmente, destacar que, en el transcurso de este trabajo, se hace especial énfasis en el impacto social, económico y político que suscitaron los ferrocarriles en su paso por diferentes regiones y zonas, con un mayor impacto dependiendo del lugar por donde pasará el tren. El ferrocarril, como transporte moderno que era, tuvo un impacto significativo en la conformación de nuevos espacios de intercambio económico como de habitación para las poblaciones, ofreciendo mejores condiciones de vida que llevarían al movimiento social de personas a las cercanías de las estaciones como también a la movilización social en su eje en búsqueda de mejores oportunidades económicas, dado lo anterior, durante el transcurso de este trabajo se hará especial énfasis en el Municipio de La

¹ Carlos Niño Murcia, “*Los ferrocarriles en Colombia: Genealogía de un fracaso*”, Ensayos 1995, (Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 1995) 200.

² En el año 1942, con el objetivo de paliar las crisis que los ferrocarriles y las carreteras presentaban, la Dirección nacional de transporte y tarifas fijó la regulación de las tarifas, servicios, rutas, número de camiones y nichos de cada sistema. Con el objetivo de articular los dos sistemas, siendo complementarios el uno del otro, no excluyentes. Teniendo en muchos casos la función de prestar ayuda para la pavimentación de las carreteras que en esa época aún no era algo común.

Merced y el Centro Poblado de La Felisa, donde esté último surgiría a partir de la estación construida en territorio de La Merced, y que fue pieza fundamental en el proceso de consolidación del proceso de emancipación del corregimiento, en donde el tren propició parte de este proyecto gracias al surgimiento de La Felisa y su economía pujante.

Ante este escenario, la pregunta central que se ha buscado contestar es: ¿Qué impacto tuvo la integración y desintegración ferroviaria a nivel nacional para el desarrollo económico y social del occidente colombiano? y, ¿cuál fue su impacto en la consolidación del municipio de La Merced y La Felisa como poblaciones independientes a Salamina?.

La hipótesis planteada sostiene que el desmembramiento de la unión ferroviaria del occidente colombiano, como también del sistema ferroviario a nivel nacional, se debió a una falta de interés continua de las autoridades ante la crisis que presentaba el sistema, la falta de garantías por parte tanto del estado como los gobiernos departamentales, como el desgaste y estado deteriorado de la infraestructura clave del área. Todos estos aspectos fueron claves para el estado en el cual; cuando llegaron las lluvias de diciembre de 1970, terminaron por cortar de manera definitiva aquel paso entre el Valle del Cauca, Caldas y Antioquia, un importante corredor férreo de la seccional pacifico de la FNC. También se destaca el papel preponderante de la carretera en el otro lado de la ribera del río Cauca, que con el pasar del tiempo afectó tanto económica como estructuralmente el desarrollo correcto del movimiento de carga mediante el modo ferroviario por el sector, otro factor importante para el declive y abandono paulatino de este corredor férreo.

Para abordar tanto la pregunta de investigación antes mencionada, como también buscar poner a prueba la hipótesis de esta investigación, se han planteado los siguientes objetivos, que buscarán guiar la comprensión profunda tanto del proceso de integración de los ferrocarriles, su declive y su desintegración y sus ramificaciones, como objetivo general se propuso el siguiente:

- Comprender las diferentes causas que conllevaron a la desaparición del tramo La Felisa-La Pintada, carrilera que fungió como punto de conexión entre los ferrocarriles de Antioquia y el Pacífico, así como su impacto al proyecto de integración nacional de los ferrocarriles en Colombia.

Como objetivos específicos, se propusieron los siguientes para el desarrollo del trabajo investigativo:

- Especificar las condiciones técnicas, económicas y físicas que generaron el colapso de la red férrea a nivel nacional y local.
- Distinguir los problemas ocasionados por las carreteras como por la crisis general del sistema férreo nacional.
- Componer un análisis histórico basado en el impacto económico, social y político que tuvo sobre el transporte ferroviario tanto durante su existencia como posterior a esta.
- Comprender el impacto regional que tuvo la desaparición del ferrocarril tanto en el centro urbano de La Felisa - La Merced, como en la articulación regional mediante el ferrocarril entre los departamentos de Valle del Cauca, Caldas y Antioquia.

¿Por qué es necesario el realizar este trabajo de sistematización de información y fuentes de lo acontecido alrededor del corte de movimiento de trenes entre el Valle del Cauca, Caldas y Antioquia? Esta pregunta es necesaria para poder determinar la validez y necesidad de la monografía que se ha realizado. La importancia de este trabajo radica en reconocer de una manera más clara y precisa los procesos que conllevaron a la desaparición de tan importante arteria férrea y su no rehabilitación posterior a la consumación del desastre, el hecho de no realizarse rehabilitación alguna de un corredor clave para la comunicación ferroviaria entre tres de las regiones más importantes de la economía nacional durante el siglo XX muestra tanto la falta de interés político en la salud del sistema como los problemas estructurales que el sistema poseía que, ante la confluencia de muchos factores económicos, político y administrativos, generando que fuera más rentable la no rehabilitación antes que su regreso al territorio. El transporte siempre ha tenido un papel preponderante para el desarrollo y la inclusión de los territorios interiores para el surgimiento tanto de un mercado nacional como internacional, prueba de ello es el desarrollo a la par que tuvieron el transporte fluvial como el ferroviario para el desarrollo de las redes comerciales mundiales que comenzaron a proliferar en el siglo XIX. Pero que para las naciones en vía de desarrollo este proceso fue bastante más largo, llegando hasta el siglo XX en muchas naciones de las consideradas periferias al comercio del norte global, así pues *“la llamada etapa del crecimiento hacia afuera, la infraestructura de transportes se orienta hacia la*

*unión de los lugares de producción con los puertos y por consiguiente con los países centrales”.*³

El afán de este trabajo es poder ver estos fenómenos, que, pese a que fueran un mal del sistema en todas las latitudes de la república, se pueden ejemplificar de manera correcta todos los males que vivió el sistema con la historia de esta carrilera que vería su fin en la época de invierno de 1970. Desde la poca importancia que se le dio y la competencia que se mejoraba continuamente en la otra rivera del río Cauca. Dejando al ferrocarril del Pacífico, conexión clave con el puerto de Buenaventura, sin una conexión física ferroviaria con los centros industriales de Cundinamarca, Santander y Antioquia, dejando que todo el movimiento de mercancías que llegaría al puerto de Buenaventura, optara por el uso de las carreteras ante la situación del sistema.

También es importante generar un escrito que busque compilar, de manera clara e inequívoca cuáles fueron los factores que confluyeron para el desastre de Chirapotó, como también las condiciones posteriores que determinaron que la política nacional abandonara cualquier tipo de proyecto de rehabilitación de la carrilera ante el transporte vehicular que cada día aumentaba más al otro lado del río Cauca, como lo indica el Gerente de los Ferrocarriles Nacionales de Colombia que, Carlos Arduz Duarte, al momento de presentarse el desastre:

*“Esta línea comenzó a tener problemas de estabilidad cuando se construyó la carretera troncal del occidente por el margen izquierdo del río Cauca, con especificaciones amplias que obligaron a hacer grandes cortes en media ladera, y los materiales fueron arrojados al río. Entonces, se elevó el nivel del lecho (del río), y como consecuencia, las aguas descendieron sobre la línea férrea: de esta manera, la red pacífica quedó aislada del resto del país”*⁴

La investigación también contempla la evaluación del impacto social de la desaparición del sistema ferroviarios a partir de la perspectiva de los habitantes de las zonas circundantes por donde pasó el ferrocarril, ciñéndonos a la “*teoría de crecimiento regional y desarrollo de transporte*” de Emiliano Latorre que relaciona a crecimiento regional con la

³ Emilio Lattore, *Transporte y Crecimiento Regional en Colombia*, 1.^a ed. (Bogotá: Cider-Uniandes, 1986), 17.

⁴ Alfonso Orduz, *Nueve años de Política Ferroviaria*, (Bogotá: Editorial Guadalupe, 1986): 77.

aparición de infraestructura, la población circundante al sector se vería atraída en una primera instancia hacia el progreso que representaba el ferrocarril. Ante su desaparición, una sociedad que vivió alrededor de la carrilera, ¿Cómo vivió la transición de transporte del ferrocarril a las carreteras? Como también poder intentar dar respuesta a cuál fue el impacto inmediato a la población, como un ejercicio para conocer las especificidades sociales y relación del ferrocarril con estas poblaciones.

El desarrollo de esta ardua investigación se desarrolló bajo un enfoque metodológico de carácter histórico-cualitativo, buscando la comprensión profunda del proceso tanto de integración como desintegración ferroviario suscitado a nivel nacional, como también específicamente en el occidente colombiano, buscando que mediante la recolección de numerosas fuentes se logrará una correcta reconstrucción de los acontecimientos que conllevaron a desaparición del ferrocarril sobre la sección La Felisa y La Pintada, como los efectos económicos, sociales y políticos suscitados tanto antes como a partir de este. Para el desarrollo de este trabajo investigativo, fue integrado por dos etapas principales:

La primera etapa consistió en una revisión y análisis documental que funge como la columna vertebral del andamiaje de esta investigación. Durante el transcurso de su desarrollo, se llevó a cabo una consulta bibliográfica exhaustiva de numerosas fuentes que incluyen libros, artículos académicos y tesis sobre la historia económica de Colombia, la historia del transporte y el desarrollo regional, haciendo especial énfasis en el trabajo de fuentes secundarias de autores como José Antonio Ocampo, Frank Safford, Emiliano Latorre, Gabriva Poveda Ramos, Alvaro Pachón, María Tereza Ramirez y José Alvear Sanín, entre otros. Autores transversales en la totalidad de la investigación fundamentales para poder contextualizar, de manera profunda, el papel que tuvo el ferrocarril en el proceso de desarrollo económico colombiano tanto en el siglo XIX y siglo XX, pues tanto los orígenes como la forma en que fueron concebidos originalmente son elementos claves que deben ser tenidos en cuenta para entender los problemas que conllevaron al declive paulatino de los ferrocarriles en Colombia. Adicionalmente a esto, se hizo un trabajo de investigación de fuentes primarias en ciudades como Bogotá, Cali, Manizales, Salamina y La Merced para poder rastrear aspectos concretos relacionados tanto a la infraestructura como a la tenencia de tierras en los sectores específicos. Adicionalmente a esto, se hizo un trabajo de fuentes hemerográficas profundo de diversos periodos en diferentes regionales del país, centrándose en periódicos como El País de Cali, La Patria de Manizales, el Colombiano de Medellín y El Tiempo de Bogotá, trabajo investigativo realizado en instituciones como El Banco de La

República, La biblioteca Luis Angel Arango, Biblioteca Pública Virgilio Barco, Biblioteca Departamental Jorge Garcés Borrero, el archivo histórico del Periodo La Patria, La Universidad de Caldas, Universidad del Valle, el archivo histórico de la Asamblea departamental de Caldas, entre otros; documentos clave para poder verificar los eventos específicos desarrollados en diciembre de 1970, como también para determinar de manera inequívoca cuál fue la temporada invernal propulsora del declive del tren en el occidente caldense ante las numerosas fuentes con fechas contrarias, documentos necesarios para poder enriquecer la comprensión profunda de todo el contexto de la época a desarrollar.

La segunda etapa consistió en trabajo de campo para complementar de mejor manera el análisis documental y obtener perspectivas más directas sobre el legado del ferrocarril en el área en cuestión. Al sector de La Felisa se realizaron 2 viajes en el transcurso del desarrollo de este trabajo, que conllevaron no sólo la exploración espacial de los restos de la estación y las carrileras que aún descansan sobre el terreno, sino también de la obtención de diferentes voces del sector que fueron clave para el desarrollo de este trabajo investigativo y entender la complejidad del área circundante. Durante estos viajes se hizo un proceso de recolección de información tanto física como oral mediante entrevistas de tanto habitantes como también de estudiosos del área, como también se nos dió la oportunidad de poder revisar el archivo del Consejo Municipal de Salamina, como también la ayuda de La Oficina de Instrumentos Públicos del mismo pueblo, clave para entender el proceso de emancipación de La Merced y del ferrocarril que pasaba por esta área.

Así pues, destacada la complejidad de la recolección de la información como la importancia de esta como bitácora de los retos que tuvo el tren en su proceso de consolidación tanto con vistas al comercio exterior como interior, es importante destacar cómo se encuentra establecido el contenido de esta investigación. En el capítulo I se busca sentar las bases históricas del desarrollo ferroviario a nivel nacional, explicando como fue el proceso de construcción de las principales líneas ferroviarias del occidente colombiano y las diferentes problemáticas que enfrentaron estos primeros pioneros para la constitución de una primera red nacional, entendiendo que, en primera instancia; los ferrocarriles no sirvieron a un proyecto de integración nacional, sino de integración regional con los mercados internacionales, resultando esta situación e un sistema fragmentado y costoso que dificultó la cohesión económica y territorial del país durante el siglo XIX y comienzos del siglo XX, en el capítulo se hace especial énfasis en las diferentes experiencias que se presentaron en la

construcción de ferrocarriles en el occidente colombiano, centrado en la construcción del Ferrocarril del Pacífico y el Ferrocarril de Caldas.

El capítulo II, por su parte, nos narra el proceso de colonización y surgimiento del departamento del Gran Caldas, mediante la fragmentación de los estados del Cauca, Antioquia y Tolima del occidente colombiano posterior al establecimiento de la Constitución de 1886 y la Ley 17 de 1905. En este capítulo se centró en entender la construcción de la población caldense, sus primeras poblaciones y la existencia no sólo de población originaria de Antioquia que se comenzaron a habitar el territorio, adicionalmente a esto, se desarrolla en este capítulo tanto la fundación del Corregimiento de La Merced en 1901 como también de construcción de la estación de La Felisa en territorio del mencionado corregimiento, clave para entender los comienzos del proceso de emancipación que enfrascaba al corregimiento de La Merced contra salamina desde 1936 hasta 1969.

El capítulo III desarrolla el lento declive que se estaba presentando dentro de los ferrocarriles nacionales desde la década de 1930, en su mayoría causado por la falta de inversión pública presentada por el gobierno nacional y la nueva política pública en pro del desarrollo de proyectos de carreteras como forma de construcción de una economía nacional mediante el transporte automotor antes que por el transporte ferroviario. En este capítulo también se desarrolla los diferentes procesos administrativos que surgieron como parte de la escasa política nacional en favor de los ferrocarriles, tanto con el surgimiento del Consejo Administrativo de los Ferrocarriles nacionales como también de Ferrocarriles Nacionales de Colombia, empresas estatales que buscaban la recuperación de los trenes en Colombia ante la falta de competitividad que comenzaba a tener los ferrocarriles en comparación con las carreteras y el crecimiento exponencial de su importancia para el comercio interno nacional.

Por su parte, el capítulo IV se enmarca en la confluencia de todos los problemas que tenía los trenes en Colombia, nombrados en el capítulo III, y cuál fue su impacto en el desarrollo tanto del desastre de Chirapotó como de su desaparición sobre el occidente caldense, buscando entender cómo la confluencia tanto de factores administrativos, técnicos, económicos, políticos, jurídicos y sociales terminarían por conllevar a la desaparición del tren sobre el occidente caldense y el uso de la tragedia por parte tanto del gobierno nacional como los departamentales para la no rehabilitación del ferrocarril en el sector, como también el futuro de la FNC ante el creciente déficit operativo que conllevaría a su liquidación y la fundación de Ferrovías. Adicionalmente a esto, se hace necesario, para el desarrollo de este trabajo, la continuación de la narración del proceso de emancipación de La Merced, y la

importancia que tuvo en Centro Poblado de La Felisa, surgido a los alrededores de la estación homónima, para con la causa y de la independencia en 1969.

1. FERROCARRILES FRAGMENTADOS (SIGLO XIX-1930): EXPERIENCIAS REGIONALES, COMERCIO EXTERIOR Y LA FALTA DE INTEGRACIÓN NACIONAL

La construcción de los ferrocarriles en Colombia respondieron a la necesidad de conectar a una nación fragmentada con el mercado internacional por su agreste geografía y compleja situación política y social. Ninguna nación considerada “de economía atrasada” o “emergente” en el siglo XIX pudo proveer la cantidad de carrileras que el territorio reclamaba.⁵ No obstante, desde los tiempos de Bolívar la idea de conectar la nación ya rondaba en las oficinas de las recién fundadas instituciones nacionales. La cristalización de esta idea, no llegaría hasta la segunda mitad del siglo XIX, respondiendo a las necesidades de los estados de la federación para con el comercio global y su inserción en las relaciones de producción reinantes en el momento; como fuesen la producción de materias primas como la Quinoa, el Tabaco o el Café, dado que naciones en la situación de encontrarse en las periferias de la estructura supranacional del comercio global no tenían la capacidades para producir productos manufacturados de valor agregado.

El desarrollo económico tan precario que caracterizaba las naciones ubicadas en la periferia del comercio global, responden a la incapacidad de éstas de poder comerciar con las mismas ventajas que se presentaban en naciones que ya se encontraban en un proceso de industrialización más avanzado como para comerciar sus productos en el exterior. Gracias a los resultados de la revolución industrial, vivieron un periodo de alto desarrollo que propició su crecimiento acelerado que las naciones de estas latitudes no pudieron desarrollar con las mismas facilidades que el proceso industrializador les proveía. Pese a que gran parte del continente logró su independencia en un periodo no menor a 50 años (desde 1776 a 1826) el crecimiento económico fue sumamente dispar, siendo los territorios norteamericanos los que pudieron adaptarse con mayor facilidad a la exigencia de la economía global. América del norte se encontraba madura a la hora de equipararse a los nuevos retos del mercado que el resto del continente no pudo emular con facilidad.

las razones de este desequilibrio son muchas, y no son necesarias de ahondar profundamente a razón de que no competen para el desarrollo de esta investigación, Por mencionar las supuestas razones, muchos historiadores aluden a que las causas de esta desigualdad están tanto en el clima, la población profesión “católica”, la sociedad mestiza o

⁵ Gustavo Pérez Ángel, *Nos dejó el Tren*, 1.^a ed. (Bogotá: Ediciones Cisnecolor, 2008), 18.

el desgaste por las guerras de independencia y el pago de la deuda a las naciones prestamistas. Es importante tener en cuenta esta desigualdad para entender el porqué las naciones de la recién emancipada América hispánica no pudieron establecerse de mejor manera en el nuevo comercio global interconectado, estableciéndose como mercados “salvajes”, como también eslabonando sus economías a ser productores de materias primas. El hecho de no poder competir en contra del norte global responde a muchas más cosas que solo la incapacidad de las naciones de operar en las mejores condiciones; generando un ambiente que dificultó los logros en materia de progreso económico.

La Revolución Industrial no solo ocurrió en los países desarrollados. Dado que las bondades de la industrialización se presentaron simultáneamente en numerosas latitudes del globo, en condiciones diferentes al contexto propio de cada mercado y sus propias necesidades industriales, pese a ser precario, el desarrollo industrial en las naciones de la periferia global, transformaron radicalmente sus estructuras y creando, en los centros industriales, sistemas socioeconómicos capaces de generar y autosustentar una mejora paulatina en el bienestar de la población. Sin embargo, el proceso de industrialización no se dio de la misma manera en todos los países debido a una serie de factores:

Uno de los factores más importantes fue la disponibilidad de recursos naturales. Los países que tenían abundantes materias primas para su explotación, tales como carbón, hierro, petróleo, entre otros, tenían una ventaja en la industrialización, ya que estos recursos eran necesarios para la producción de bienes y servicios. Además, la existencia de una infraestructura adecuada, como carreteras, ferrocarriles, puertos, entre otros, era fundamental para el transporte de materias primas y productos terminados. Además de la infraestructura, la existencia de una demanda tanto interna como externa y la existencia de una ventaja comparativa en la comercialización de un producto produce un importante aumento tanto de la innovación como de la producción, generando la necesidad que un transporte de alta calidad generará aún mayor acumulación de riquezas y es necesaria para el crecimiento de una nación, situación observada por parte de Douglas North en el caso de la historia económica de los Estados Unidos, donde este afirma que:

“Las incesantes presiones de las nuevas regiones para obtener mejoras locales mediante subsidios federales, ayuda estatal y federal para los ferrocarriles y para mejoras en

*rios y puertos, formaban parte del esfuerzo continuo de cada región para reducir los costos de transferencia a fin de mejorar la posición competitiva de sus exportaciones.”*⁶

Otro factor importante, que muchos historiadores aducen como fundamentales para el afán de innovación en el transporte, es la presencia de una clase burguesa con pretensiones de mayor intervención en las políticas de las naciones. La existencia de esta clase social, permitía una mayor ventaja a la hora de producir el desarrollo industrial dado que el espíritu de la innovación era un punto central para el surgimiento de la industrialización, ya que estas personas tenían la experiencia y el conocimiento necesarios para la producción de bienes y servicios de valor agregado. situación que se ve aún más enriquecida ante la existencia de un mercado interno y externo interesado en la comercialización de sus productos, fundamental para la venta de productos manufacturados.⁷

1.1 El caso particular colombiano en el siglo XIX: Integración al mercado internacional y construcción del mercado interno mediante el transporte.

En el caso de Colombia, muchos de estos factores estuvieron presentes en el proceso de industrialización de la nación, proceso que no se afianzó de manera importante durante el siglo XIX. Esta incapacidad de la clase burguesa para generar industria en la joven nación colombiana es provocada por las condiciones físicas del territorio nacional, situación que ha comprometido desde los tiempos de la colonia la buena comunicación entre las ciudades del interior del país⁸. La ubicación de los centros poblados más importantes de la nación en los valles interandinos condicionó el acceso a nuevas tecnologías revolucionarias a Colombia. El territorio colombiano es rico en diversidad de pisos térmicos que permiten una variedad de cultivos mucho más diversos, y de grandes llanuras donde practicar la ganadería, pero su localización en valles interandinos, divididos por 3 cordilleras dificulta y dificultó en demasía el comercio entre las regiones, dejándolas en muchos casos incomunicadas y sin una capacidad de acción apropiada para las exigencias del comercio internacional⁹. Esto

⁶ Douglass Cecil North, “La teoría de la localización y el crecimiento económico regional”, *Journal of Political Economy* (1955): 8. <https://hdl.handle.net/11362/34529>

⁷ Eduardo Floto, “El sistema Centro Periferia y el Intercambio desigual”, *Revista de La CEPAL* 39 (1989): 52. <https://hdl.handle.net/11362/11758>

⁸ Lattore, *Transporte y Crecimiento Regional en Colombia*, 36.

⁹ Pérez Ángel, *Nos dejó el tren*, 65.

condicionó los precios internacionales de los productos nacionales como también la calidad de estos a su llegada a las naciones receptoras, donde los productos colombianos, a causa de las arduas distancias que debían recorrer internamente, perdían calidad al momento de ser exportado, perdiendo capacidad de competencia a productos de otras naciones, convirtiéndose, en el caso del tabaco, en un producto ya no enfocado en el comercio interior, sino en el creciente consumo interno, como otro tipo de productos propios de este; como el cultivo de papas, hortalizas y carne¹⁰. Pese a que la situación mejorará posterior a la llegada del siglo XX, las dificultades para el transporte de mercancías desde los centros de producción hacia los puertos seguía siendo un problema para la calidad del producto. Esto se encuentra Plasmado en la infografía encontrada en el texto “Colombia Cafetera” de 1927, donde muestra que aún con la existencia de ferrocarriles vías fluviales navegables y vías carretables la distancia para el transporte de mercancías de las zonas andinas a los puertos continuó siendo deficiente:

¹⁰ José Antonio Ocampo, *Historia económica de Colombia*, 1.^a ed electrónica (Bogotá: Fedesarrollo, 2017), 542.

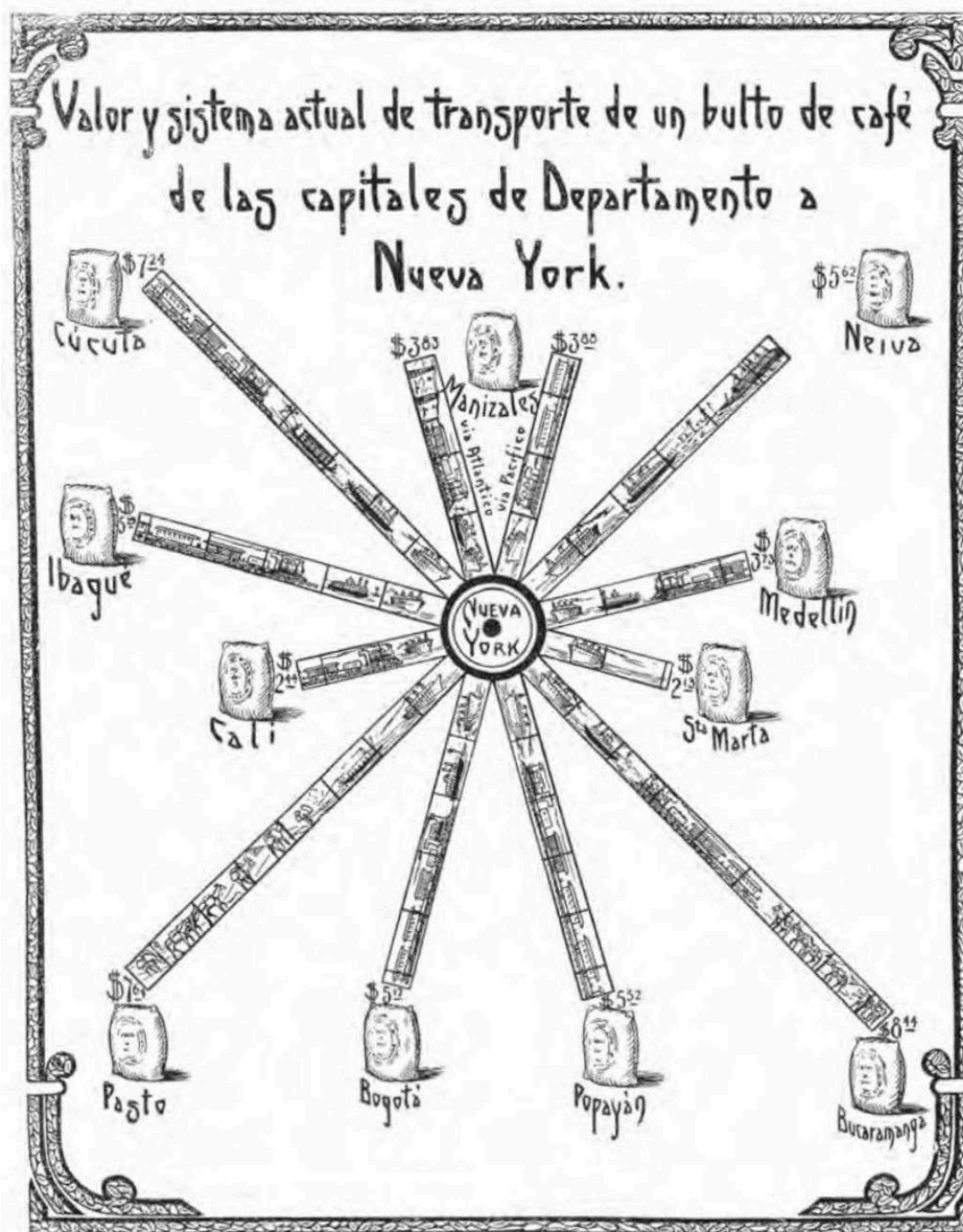


Figura 1. Infografía sobre el transporte de bultos de café de las capitales departamentales a Los Estados Unidos. En las líneas se cuenta como es el transitar de las mercancías para llegar a Nueva York en la década de 1920.

Fuente: Diego Monsalve, *Colombia Cafetera*, Edición facsimilar sobre el ejemplar disponible en la sala de libros raros y manuscritos de la Biblioteca Luis Ángel Arango. (Bogotá: Banco de La República, 1927); 632.

Dado lo anterior, la precariedad de la inserción de Colombia dentro del sistema Mundo-Global se puede aducir a los propios retos que el territorio colombiano generaban tanto en la conformación de un mercado interno y la conexión con el mercado internacional; la situación de Colombia posterior a la emancipación y las décadas siguientes a este hito demostraron que el proceso de modernización de la economía nacional sería complicado.

Dado aquella precaria inserción, autores como José Antonio Ocampo, economista e historiador colombiano desarrolló, en sus textos, un marco historiográfico necesario para poder entender, de manera profunda, el papel de Colombia durante el siglo XIX en el mercado internacional. En primer lugar, se debe destacar que Ocampo se distanciaba de la teoría de la Dependencia establecida por la CEPAL para entender el subdesarrollo en América Latina dentro de la economía global, a consideración de Ocampo, el nivel de articulación de las economías regionales al comercio internacional no surgía únicamente de la dependencia del norte global o la falta de capacidad por parte de las periferias para su desarrollo, sino que se debe tener en cuenta que; las economías latinoamericanas conllevaba también de retos internos, tales como la estabilidad política o la existencia de una “burguesía” diversa pujante para el desarrollo regional de las naciones.¹¹

En su texto “*Colombia y la economía global: 1830 a 1930*”, como hipótesis central, propone que el nacimiento del capitalismo colombiano estuvo caracterizado por una contradicción fundamental: En primer lugar, Ocampo argumenta que el desarrollo del modelo exportador en Colombia surgió como el motor principal para superar el atraso económico, siendo una forma de dinamizar la economía nacional ante la poca importancia del mercado interno de bienes y servicios, las exportaciones fungían como una necesidad de cada región para desarrollarse mediante el comercio directamente con el norte global, donde, algunas de las regiones; con amplia presencia de una clase burguesa diversa y pujante, se desarrollaron más rápido que otras¹². Pese a esto, la débil articulación de Colombia al mercado internacional limitaban fuertemente las formas de desarrollo mediante ese modelo, generando que los primeros intentos de articulación al mercado internacional fuera sumamente inestables y volátiles, pues predominaban actividades económicas de corto plazo y alta rentabilidad, pero con poca capacidad para generar un desarrollo sostenible.¹³

¹¹ José Antonio Ocampo, *Colombia y la Economía Mundial: 1830 - 1910*, 2.^a ed. (Bogotá: Universidad de Los Andes, 2013), 58-59.

¹² *Ibíd.*, 24.

¹³ Ocampo, *Colombia y la Economía Mundial: 1830 - 1910*, 61.

Dentro del texto, Ocampo desarrolló el concepto de “*periferia secundaria*” como categoría de económica nacional periférica con una muy leve inserción al mercado global ya formado entre las naciones del primer mundo de aquel momento, centrando en la Europa continental y Norte América. La periferia, como el centro, son conceptos desarrollados dentro de la teoría de la Dependencia y de la estructura centro-periferia, una división económica y política presentada entre las naciones desarrolladas y las menos desarrolladas, división generadora de desigualdad entre ambas categorías, dado que las naciones encontradas en la periferia se les asignó un rol de subordinación macroeconómica a las pretensiones de las naciones del centro, tanto en su papel dentro del andamiaje de una división internacional del trabajo, espelizando a las naciones de la periferia al comercio de materias primas y receptores de productos manufacturados de las naciones del centro, generando un intercambio desigual que perpetuó bajos niveles de desarrollo en los territorios establecidos como periferias¹⁴.

Por su parte, la “*periferia secundaria*” es un concepto desarrollado por José Antonio Ocampo donde categoriza aquellas económicas nacionales que, pese a presentarse el mismo grado de dependencia a las naciones del centro del resto de países categorizados como “*periferias*”, se presentan como naciones mucho más desarticuladas con la economía global que las periferias primarias, dado el bajo nivel de comercio exterior, la falta de inversión extranjera y el escaso desarrollo de infraestructura en comparación con otras económicas categorizadas como periféricas, dado esto, para Ocampo son consideradas como economías vulnerables a la volatilidad de la económica como también regiones aisladas hasta dentro del mismo territorio.¹⁵ Adicionalmente a esto, la falta de una política clara a nivel nacional terminaba dejando a la nación vulnerable, buscando encontrar encontrar un espacio como productores de materias primas en el ya copados, generando que estas naciones, de por sí aisladas por diferentes situaciones, se encuentren además supeditadas a la demanda de algunos productos que se encuentran “De moda” en aquel momento, buscando la especialización necesaria para encontrar un lugar en la cadena mundial del trabajo.¹⁶ En este sentido Ocampo determina a Colombia como una Periferia Secundaria, toda vez que la nación tenía una débil articulación con el mercado internacional en comparación a periferias mucho más asentadas tanto en América (México, Argentina, Brasil), África (Egipto, Sudáfrica) o Asia (India, Indochina). Colombia fue una nación que se articuló mucho más tarde a la economía global, en primer lugar por la propia geografía nacional, divida la nación

¹⁴ Floto, “El sistema Centro Periferia y el Intercambio desigual”, 149.

¹⁵ Ocampo, *Colombia y la Economía Mundial: 1830 - 1910*, 51.

¹⁶ *Ibíd.*, 7.

por numerosos accidentes geográficos que dificultó la constitución de un mercado interno cohesionado, generando esto que las regiones, desarrollaran una economía autárquica ante el leve comercio entre estas,¹⁷ Esta situación generaría la construcción de una nación de regiones, con instituciones regionales fuertes pero con poco control político desde el ejecutivo a todas las necesidades que cada región tenía y los retos para la construcción de un mercado nacional. Adicionalmente a esto, la falta de esta política interna necesaria para esta ante la inestabilidad que era palpable durante todo el siglo XIX, como la poca existencia de una burguesía pujante a todo nivel nacional, generando que solo algunas de las regiones del país tuvieran un desarrollo mucho más acelerado que el resto, ante esta situación, el desarrollo económico interno debía de surgir mediante el comercio internacional, como refiere ocampo en la siguiente cita:

*“Esto no significa para nosotros que sea posible analizar la dinámica de los espacios parcialmente dominados, de estas periferias secundarias, sin hacer referencia a la economía mundial. Todo lo contrario: incluso en una economía como la colombiana, que se adecuaba en forma bastante correcta al concepto de periferia secundaria, la dinámica de la economía dependía en gran parte del desarrollo del sector externo.”*¹⁸

El surgimiento de Colombia como una nación fragmentada posterior a la independencia y la falta de poder del gobierno nacional generaría que cada región fuera autosuficiente siendo Colombia autosuficiente para producir todos los alimentos necesarios para el consumo de sus connacionales,¹⁹ pero el comercio internacional sería clave para el dinamismo de los sectores económicos nacionales ante la posible entrada de divisas

¹⁷ Una economía Autárquica es aquella económica nacional o regional autosuficiente, produciendo todos los bienes y servicios que requiere esta para poder funcionar sin necesidad de un comercio nacional, como es el caso de Colombia durante el siglo XIX. Ante la existencia de una nación dividida por su geografía y la existencia de un débil gobierno interno, las regiones debían de ser autosuficientes sin depender del comercio con otras, utilizando los recursos propios para estos fines. Esta práctica también sería clave, pues las regiones más desarrolladas verían también la necesidad de comerciar con el exterior directamente como política regional antes siquiera en pensar en una política nacional en materia de comercio intencional, generando diferentes grados de articulación de cada región con el comercio internacional.

¹⁸ Ocampo, *Colombia y la Economía Mundial: 1830 - 1910*, 25.

¹⁹ En “El ideal de lo práctico” de Frank Safford, el autor recopila el testimonio de un visitante que, a mediados del siglo XIX, visitará la capital de la república, Bogotá “There is not perhaps a place in the world which can provide for itself the elements necessary to enjoy such an absolute independence and isolation from the rest of the world”

extranjeras necesarias para el crecimiento económico de la nación, siendo ahora deber de las políticas de la nación la búsqueda de su inserción como productores de materias primas, sobre todo alimentos, dada la riqueza de pisos térmicos propio de Colombia ricos de posibles productos a exportar, generando esto una producción feroz de números cultivos populares del momento que se buscaban colocar lo más rápido en el mercado global para el crecimiento de nación, situación dificultada en demasía por el propio territorio colombiano.

La especialización en la producción de materias primas siempre es peligrosa, pues se entra a quedar sujeto a la volatilidad de los términos del mercado y la demanda externa, generando que la inversión en estos productos llevarán a diferentes crisis de divisas al país. Adicionalmente a esto, Ocampo también destaca la falta de inversión en transporte y la falta de un mercado laboral integrado, lo que limitaba la expansión capitalista a nivel nacional.²⁰ La catalogación de Colombia dentro de esta categoría nace, en sí, de la comparación de diferentes indicadores macroeconómicos del siglo XIX y comienzos del siglo XX en latinoamérica, como se observa en el siguiente cuadro:

²⁰ Ocampo, *Colombia y la Economía Mundial: 1830 - 1910*, 52.

INDICADORES DEL GRADO DE INTEGRACIÓN AL MERCADO MUNDIAL DE LOS PAÍSES LATINOAMERICANOS

	(1) Exportaciones 1913 Millones US\$	(2) Inversiones ex- tranjeras 1913-4a (Millones US\$)	(3) Valor Comercio Exterior per cápita (América La- tina = 100)		(4) Inversiones ex- tranjeras per cápita, 1913 (América Lat. = 100)	(5) Kilómetros de ferrocarril per cápita (América Latina = 1)	
			(a) Importacio- nes 1893-5	(b) Exportacio- nes 1913		(a) 1893 - 5	(b) 1919 - 22
Argentina	510.3	2.143	294	343	306	382	286
Bolivia	36.5	31	73	90	16	43	81
Brasil	315.7	1.800	112	65	78	95	76
Colombia	33.2	37	40	34	8	15	20
Costa Rica	10.5	46	313	130	121	132	112
Cuba	164.6	433	449	337	188	122	119
Chile	142.8	363	262	192	104	102	152
Ecuador	15.8	26	103	44	15	10	26
El Salvador	9.3	16	100	40	15	23	23
Guatemala	14.5	72	55	46	48	13	35
Haití	11.3	23	169	31	14	—	7
Honduras	3.2	19	66	27	34	19	95
México	148.0	1.949	47	47	131	106	120
Nicaragua	7.7	10	147	73	20	44	38
Panamá	5.1	5	b.	60	13	b.	78
Paraguay	5.5	18	79	48	33	48	56
Perú	43.6	168	47	46	37	60	46
R. Dominicana	10.5	4	43	53	4	24	45
Uruguay	71.8	265	332	287	225	252	140
Venezuela	28.3	51	81	51	20	33	26
Total	1.588.2	7.480	100	100	100	100	100

a. Gran Bretaña, Francia y Estados Unidos

b. Incluido en Colombia

Fuentes: 3a y 5a: Miguel Samper, *Escritos Político-Económicos*, Bogotá, Editorial de Cromos, 1925-7, Tomo II, pp. 398-9.

2a: Inversiones francesas: Alvaro Tirado Mejía, *Colombia en la repartición imperialista (1870/1914)*, Medellín, Ediciones Hombre Nuevo, 1976.

Otros datos: Ciro F.S. Cardoso y Héctor Pérez Brignoli, *Historia Económica de América Latina*, Barcelona, Editorial Crítica, 1979, Vol. 2, pp. 136-7 y 200.

Tabla 1: Indicadores del grado de integración al mercado mundial de los países latinoamericanos.

Fuente: Ocampo, *Colombia y la Economía Mundial: 1830 - 1910*, 53.

Como se puede observar en el cuadro anterior, el nivel de integración de Colombia dentro de la economía mundial, a comienzos del siglo XX, era equiparable a países como Haití o República Dominicana, países mucho más pequeños en extensión pero con mayor incidencia en el mercado mundial. Esta situación comenzaría a verse reversada con el proceso de consolidación del modelo exportador como también la modernización de los sistemas de transporte a nivel nacional, elementos necesarios para desarrollar una nación atrasada en su inserción al comercio internacional.

Para José Antonio Ocampo, como para Frank Safford, uno de los principales impedimentos de la correcta inserción de Colombia al mercado mundial, más que las élites económicas o la falta de modificación de la estructura social heredada de la colonial fue la propia geografía física de Colombia, y los retos que está conlleva hasta el día de hoy, para safford:

"In Colombia as in many parts of Latin America, the size of the domestic market was drastically limited by a difficult mountainous topography, which held most of its population in relatively small pockets. Further, most of these pockets were locked in the interior and could not easily engage in foreign trade. This problem of geographical structure may be thought of as the true foundation of Colombia's technical backwardness, for the social structure might be modified by an active economy, but the economy could be activated only if some means could be found to break through the topographical obstructions to trade"^{21 22}

¿Cómo se podían solucionar estas obstrucciones topográficas propias de la muy accidentada geografía Colombiana?, la geografía de Colombia es tan dificultosa que, para el transporte interno de mercancías entre diferentes regiones requería de un trabajo titánico para que los productos llegaran de un región a otra, siendo, en muchos casos, perdidos los bienes

²¹ Frank Safford, *El ideal de lo Práctico*, 1.^a ed. (Medellín: Universidad Nacional de Colombia, 1988), 9.

²² La traducción de la cita anterior es la siguiente: *"En Colombia, como en muchas partes de América Latina, el tamaño del mercado interno estaba drásticamente limitado por una topografía montañosa difícil, que mantenía a la mayor parte de su población en enclaves relativamente pequeños. Además, la mayoría de estos enclaves estaban enclaustrados en el interior y no podían participar fácilmente en el comercio exterior. Este problema de estructura geográfica puede considerarse como el verdadero fundamento del atraso técnico de Colombia, pues la estructura social podía modificarse mediante una economía activa, pero la economía sólo podía activarse si se encontraba algún medio para superar las obstrucciones topográficas al comercio."*

producto de las condiciones climatológicas extremas de algunas regiones ante la inclemencia de la naturaleza y el clima, la falta de buenas rutas comerciales no solo dificultan el mercado interno, sino que también afectan el transporte de mercancías al comercio internacional²³, toda vez que, el movimiento de productos de los centros de producción hacia los puertos conllevaba demasiado esfuerzo humano como animal, elevando los precios de transporte restándole competitividad y calidad a los productos nacionales en el exterior. Ante esta situación, el desarrollo de medios de transporte alternativos a la tracción animal eran imprescindibles para una mejor comunicación entre las regiones y el exterior, siendo los sistemas férreos en este momento de la historia los que tomaban la batuta a la hora movilizar bienes hacia el exterior.

La búsqueda del progreso en Colombia se enfocó en la modernización de los medios de producción con el fin de poder introducir a la nación dentro de las cadenas del comercio global, buscando un espacio donde las actitudes geográficas de Colombia pudieran ser aprovechadas para el desarrollo industrial del país, priorizando originalmente el desarrollo de las diferentes regiones con miras al comercio exterior antes de un desarrollo interno que permitiera la comunicación entre las regiones y el mejoramiento de la integración nacional²⁴, buscando apropiarse de las bonanzas de la revolución industrial como también de la necesidad de acercar los centros poblacionales de importancia preponderante para el movimiento de carga y personas tan distantes de la nación a los puertos más importantes de está. Pese a que desde los tiempos coloniales como precolombinos el río Magdalena fungía como arteria principal para el transporte de mercancías entre el centro del país a los puertos en la costa caribe su acceso seguía siendo bastante precario al encontrarse los principales centros de producción agrícola sobre las montañas. La mayoría de productos que tenía como destino el mercado internacional de regiones como Antioquia y la llanura Cundiboyacense construían acceso cercanos a este para transportar con mayor facilidad estos productos. Pese a

²³ En “El ideal de lo Práctico”, de Frank Safford, el autor afirma que, para comienzos del siglo XIX “*as it became no more costly to ship from Liverpool or New York to Honda (At the head of navigation of the Magdalena River) than from Bogotá, less than a hundred miles away*”.

²⁴ Ocampo, *Historia económica de Colombia*, 218-219.

ello se hacía muy necesario un transporte más eficiente para este fin para un mejor desempeño de los productos nacionales para su comercio en el exterior.²⁵²⁶

La construcción de los ferrocarriles era una “Garantía de un desarrollo económico, puesto que para su realización es necesario un cambio estructural en otros aspectos que van de la mano con el progreso”²⁷. Las bondades del sistema férreo eran de gusto de las instituciones nacionales, impulsando estas con capital público la constitución de proyectos férreos que brindarían aquellos cambios en la calidad del producto nacional para su exportación y comunicación nacional e internacional. Siendo los primeros proyectos establecidos desde el congreso de la república en 1836 buscando capital extranjero para la construcción del tan ansiado ferrocarril que uniera la Ciudad de Panamá con el punto de terminación del acceso navegable del río Chagres²⁸. Para el año 1858 con el esquema federativo de los Estados Unidos de Colombia los proyectos de construcción de ferrocarriles en el territorio nacional quedó en mano más de los intereses regionales antes que a una respuesta conjunta de conexión interna.²⁹ Los estados de Colombia, en aquel momento Los Estados Unidos de Colombia, buscaron más la conexión con el exterior antes de priorizar la conectividad entre ellos por numerosos motivos. Pues la soberanía de cada estado era más importante que la nación en muchos casos, declarándose la guerra entre los propios estados ante la apatía del gobierno central, que veía más por su propia supervivencia ante los posibles golpes de estado que estados poderosos podían hacer al poder central.³⁰

Ante esta situación federativa desequilibrada, donde el poder institucional de las entidades en la capital de la república no tenía potestad sobre las regiones, la construcción de

²⁵ Las abruptas condiciones topográficas del país y la falta de medios de comunicación adecuados ocasionan altos costos de transportes a causa de lo fragmentado que estaba el comercio colombiano interno. Prueba de ello es la cercanía económica de regiones fronterizas a la economía de las naciones vecinas antes de al centro del país.

²⁶ Jorge Orlando Melo, *Historia mínima de Colombia*, 1.^a ed. (Ciudad de México: Editorial Turner, 2017), 11.

²⁷ Pérez Ángel, *Nos dejó el tren*, 7.

²⁸ Mediante Acto legislativo 1838 el congreso de la entonces Nueva Granada comenzaría a mostrar indicios de interés de conectar el océano atlántico y pacífico mediante un ferrocarril sobre el istmo de Panamá, posteriormente, y en el contexto del conflicto entre EEUU y UK sobre sus pretensiones de abrir un canal interoceánico en América Central de concesionaria con una compañía estadounidense la construcción del ferrocarril mediante contrato firmado entre esta y la Nueva Granada en 1850, siendo inaugurado este ferrocarril en 1855. Posteriormente, y en el marco de las transformaciones políticas de Colombia durante el siglo XIX, el contrato sería reformado mediante el decreto 1867-07-05 de 1867.

²⁹ Nieto, “El ferrocarril en Colombia y la búsqueda de un país”, 66.

³⁰ José Alvear Sanín, *Historia del Transporte y La Infraestructura en Colombia (1492-2007)*, 1.^a ed.(Bogotá: Ministerio de Transporte, 2008), 90.

vías férreas para conectar los estados entre era un proyecto sin cimientos y técnicamente desafiante debido a las montañas, ríos, selvas que atravesaban el territorio, como también la poca voluntad política de las regiones y el gobierno central. En cambio, conectarse con los puertos marítimos ofrecía una ruta relativamente más sencilla y directa hacia el comercio exterior. También el hecho que durante esta época la economía colombiana se comenzó a orientar en la comercialización de productos primarios como el tabaco, la quinoa o el café, siendo de los pocos productos que existía una demanda internacional donde Colombia podía tener cabida para comerciar su producción. Esta situación propició que la idea de conectar primero con el exterior fuera mucho más factible que el desarrollo de un mercado interno, dado que las garantías económicas de desarrollo se encontraban en el comercio con el exterior antes que la conexión entre las regiones.³¹

No es casualidad que, sacando del análisis al ferrocarril de Panamá, los 10 principales ferrocarriles de Colombia comenzarán a plantearse y construirse durante el Olimpo Radical³²³³ (Los Estados Unidos de Colombia). El gobierno del Olimpo Radical buscaba modernizar la economía colombiana y promover su desarrollo. Los ferrocarriles se consideraban una infraestructura clave para impulsar la industrialización, el comercio y el transporte de

³¹ Pérez Ángel, *Nos dejó el tren*, 18.

³² Para el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, en las Memorias de Hacienda del año 1898. Existían para esa fecha las siguientes líneas férreas en las siguientes ubicaciones:

- Panamá.
- Bolívar.
- Cúcuta.
- La Dorada.
- Girardot.
- Santa Marta
- La Sabana
- Cartagena.
- Antioquia.
- Cauca.
- Zipaquirá.
- La Frontera

Muchas de las obras y concesiones a capitales locales y extranjeros se produjeron en el contexto del Olimpo Radical, pese a esto, es importante precisar que, pese a su mención y constitución varios años posterior al final del Olimpo Radical, muchas de las obras en todo el país no presentaban un avance significativo producto de los retos que el terreno de cada territorio imponía para la construcción, como también habría que mencionar el clima de conflicto producto de la Guerra de los Mil Días, que constituyó un impedimento al ritmo de construcción de los ferrocarriles en el país, generando interrupciones en la construcción hasta entrado el siglo XX.

³³ Ministerio de Hacienda y Crédito Público, *Memorias del Ministerio de Hacienda y Crédito Público 1898*, Memorias (Bogotá: Ministerio de Hacienda y Crédito Público, 1898), 135-136.

productos, con un enfoque primario hacia el comercio exterior antes que el interno, promoviendo la exportación como medio de obtención de capitales para tan loable empresa. La construcción de ferrocarriles tuvo como objetivo una mayor comunicación de las ciudades principales del país con los puertos más cercanos, como también, un transporte rápido y eficiente de las mercancías. Los ferrocarriles, como también la educación laica y la búsqueda de la paz, eran las principales políticas impulsadas por los gobiernos de Manuel Murillo Toro, Eustorgio Salgar y Aquileo Parra, buscando un nuevo horizonte que hiciera sanar a una nación maltrecha por los conflictos tanto políticos como religiosos. Durante el gobierno de Manuel Murillo Toro este declaró sus intenciones en este discurso:

*“La construcción de las grandes vías de comunicación que el país demanda, que podemos acometer, con perfecta seguridad de llevarlas a la cima, los que están en la mente y la aspiración de todos los amigos sensatos del progreso... Tenemos paz interior y exterior y una situación fiscal holgada. No nos quedan más enemigos reales por combatir que las distancias y las montañas y a esta lucha debe consagrarse toda nuestra energía”*³⁴

El buen manejo fiscal que caracterizó el comienzo de este periodo de la historia nacional, fue atractivo para atraer inversiones extranjeras, la confianza externa en la nación creció gracias a un periodo de paz que permitió un descenso en los gastos de defensa, propiciando la inversión tanto del gobierno colombiano como de los estados de la unión en pro de las obras públicas. La construcción de ferrocarriles permitiría una mayor movilidad de productos agrícolas, mineros e industriales. Esto favorecía la expansión de la producción, la diversificación económica y el crecimiento del comercio externo. Estos también facilitaron la exportación de productos colombianos hacia los mercados internacionales.

El Estado colombiano otorgó concesiones y contratos a empresas privadas, nacionales y extranjeras, para la construcción y operación de las líneas ferroviarias. Además, el gobierno brindó apoyo financiero y estableció regulaciones para facilitar la construcción y el funcionamiento de los ferrocarriles³⁵. El Estado también participó directamente en algunos proyectos, como el Ferrocarril de Girardot, a través de empresas estatales como la Empresa de los Ferrocarriles del Estado. Mientras, desde la soberanía de cada estado que otorgaba la

³⁴ Pérez Ángel, *Nos dejó el tren*, 28.

³⁵ Juan Santiago Correa, “Modelos de contratación férrea en Colombia: El ferrocarril del Cauca en el siglo XIX”. *Revista Historia Crítica*, 51 (2013): 203-204.

constitución de Los Estados Unidos de Colombia, algunos de estos otorgaron concesiones y subsidios a empresas ferroviarias extranjeras sin intervención directa del gobierno nacional, estos apoyos estuvieron condicionados a la capacidad de cada estado dentro de su política interna, como de sus finanzas internas, logrando incentivos fiscales que agradeció la inversión privada en infraestructura³⁶. Además, en algunos casos, los estados regionales participaron directamente en la construcción y financiamiento de líneas de ferrocarril en sus territorios.

Pese a las buenas intenciones del estado colombiano de apoyar los proyectos de desarrollo ferroviario, no se podía ocultar la falta de una política unificada clara y expresa, que permitiera un desarrollo más rápido de este importante sector de la economía. La construcción se hizo “*bajo parámetros similares de mala contratación, por un lado, y de excesivos estímulos otorgados por parte de gobiernos incapaces o impreparados, pero ansiosos hasta más no poder de asegurar el rápido progreso mediante el tendido de ferrovías.*”³⁷, para finales del siglo XIX Colombia lograría terminar apenas cerca de 600 kilómetros de carrilera a lo largo del territorio nacional, siendo este una cifra de bajo estándar tanto en el contexto latinoamericano como en el contexto mundial,³⁸³⁹

Como ya se ha enunciado en las páginas anteriores, la construcción del los ferrocarriles responden, en su mayoría, a un capital privado de personas naturales como

³⁶ Juan Santiago Correa, “El ferrocarril de Antioquia: Empresarios extranjeros y participación local” *Estudios Generales*, 123 (2012): 152.

³⁷ Alvear Sanín, *Historia del transporte y la infraestructura en Colombia*, 97.

³⁸ A manera de comparación con la longitud de los ferrocarriles en el mundo, en el texto de Álvaro Pachón y María Teresa Ramírez, “La Infraestructura de Transporte en Colombia durante el siglo XX”, establecen que para el año 1934, ya entrados en el siglo XX, Colombia; en comparación con otros países tenía:

País	Total en Km	Por cada 100 KM2	Por cada 10.000 habitantes
Argentina	39480	1,4	32,8
Brasil	35646	0,4	8,1
Chile	8898	1,2	20,2
Colombia	3056	0,3	3,8
México	24727	1,3	14,0
Perú	4522	0,4	6,9
Venezuela	1073	0,1	3,3

Este ejercicio comparativo se trae a colación dado que, al considerar a Colombia una periferia secundaria, esta categorización trabajada por José Antonio Ocampo se puede observar mediante la comparación de la longitud total con otras periferias primarias y secundarias de América Latina, demostrando el rezago general que tuvo el tren en Colombia en comparación con otros países.

³⁹ Álvaro Pachón y María Teresa Ramírez, *La Infraestructura de Transporte en Colombia durante el siglo XX*. (Bogotá: Banco de La República, 2006), 28.

jurídicas en pro del comercio exterior, por lo cual la construcción de carrileras para comunicar los centros productivos con ciudades costeras era sumamente necesario, con este objetivo en mente el puerto de Buenaventura fue erigido como uno de los principales puertos de Colombia por ofrecer un acceso directo al océano Pacífico, por su ubicación en la costa pacífica como su cercanía a la ciudad de Cali permitía una mejor comunicación con el interior del país en comparación al puerto de Tumaco; erigiéndose este, desde mediados del siglo XIX, como el principal puerto de Colombia en su comercio en primera instancia con el resto de naciones sudamericanas como de la costa oeste de Estados Unidos. Esta conexión facilitó el transporte eficiente de productos y mercancías hacia y desde los mercados internacionales, impulsando el comercio y el desarrollo económico en el suroccidente colombiano.

1.2 El ancho de trocha: Debate fundamental para el desarrollo y futuro de los ferrocarriles en Colombia.

El ancho de la trocha es una medida que, en el contexto actual, funge como eje fundamental para poder determinar el éxito moderno de los ferrocarriles en diferentes espacios dentro de la competencia entre servicios de transporte. La decisión de utilizar un ancho de trocha particular es una decisión estratégica que implica la evaluación de diferentes factores que van desde los técnicos, económicos y operativos dentro de cada nación.

Antes de la construcción del primer ferrocarril del mundo, el que conectó la ciudad de Liverpool con Manchester en 1830, las minas de carbón dentro de la isla de Bretaña tenían sistemas de rieles integrados para el transporte del susodicho mineral a la superficie mediante la tracción animal de mulas que, con su fuerza, alaban de carretillas llenas del producto en un ancho de trocha de 1,435 milímetros, siendo está la separación habitual entre las ruedas de las carretillas⁴⁰. Esta medida, al ser el estandar usado en estos espacios donde se encontraban laborando tanto obreros como ingenieros, daría pie a que este ancho de trocha fuera el usado

⁴⁰ Carlos Morales García, “Ancho de Trocha en los Ferrocarriles Colombianos”, *Transvial: Información novedosa sobre aspectos de tránsito, transporte y vialidad*, publicado el 8 de diciembre de 2013. <https://transvial.wordpress.com/2013/12/08/ancho-de-trocha-en-los-ferrocarriles-colombianos/>

para el primer ferrocarril del mundo, creado por George Stephenson, escogiendo este ancho pues era el mismo que él manejaba durante su empleo en la mina de Killingworth.⁴¹

La adopción generalizada del ancho de vía de Stephenson en las primeras décadas de la construcción ferroviaria a nivel mundial fue un resultado directo del interés suscitado por el éxito de este primer proyecto en el resto del mundo. La demanda de ingenieros británicos por parte de gobiernos de naciones industrializadas como Estados Unidos, Francia, Bélgica, Austria y Prusia, entre otros, impulsó la estandarización de este ancho de vía. Estos países, al buscar desarrollar sus propios sistemas ferroviarios, optaron por replicar el modelo británico, estableciendo así un precedente que se consolidaba como norma internacional. Pese al establecimiento, es de menester mencionar que, pese a generarse un estándar internacional que hasta el día de hoy sigue vigente, el establecimiento de este estándar no responde a ningún estudio que haya hecho Stephenson con respecto a cual fuera el ancho más indicado para el desarrollo de los ferrocarriles, pues este se basó únicamente en su experiencia profesional para establecer una medida para sus proyectos ferroviarios, ante esta situación, la aparición de numerosas otras propuestas alrededor del mundo era de esperarse, pues el tamaño estandarizado no responde de manera correcta a las necesidades particulares de cada país, generando numerosos debates desde mediados del siglo XIX alrededor del establecimiento de un estándar más científico.^{42,43}

La selección del ancho de trocha para el sistema ferroviario colombiano fue un complejo proceso técnico, condicionado por factores económicos, sociales, políticos y geográficos. Este debate se suscitó desde la década de 1870 hasta finales del siglo XIX, donde, tanto ingenieros nacionales y extranjeros,⁴⁴ en especial de nacional inglesa traídos en una comisión al país, debatieron cuál era el ancho de trocha indicado para el territorio

⁴¹ Jesús Moreno, *Prehistoria de los ferrocarriles*, reedición. (Madrid: Fundación de los ferrocarriles Españoles, 2018), 140.

⁴² Las diferentes propuestas de anchos de trocha diferentes al establecido por Stephenson van de la mano con el desarrollo propio de los ferrocarriles en cada nación y sus diseños en la distribución de sus componentes. Durante los primeros años de la evolución de las locomotoras, los cilindros se situaban en el interior del bastidor para lograr mayor estabilidad. Esto llevó a que muchos constructores consideraban que el ancho normal de 1435 mm era demasiado estrecho para acomodar los mecanismos de la locomotora y facilitar el mantenimiento.

⁴³ Jesús Moreno, “El ancho de Vía: Un parámetro controvertido”. *Economía, industria y sociedad*, 84 (1999), 724-725.

⁴⁴ Carlos A. Mejía S, “La controversia técnica en la segunda mitad del siglo XIX en Colombia: Los ferrocarriles y el ancho de la trocha,” (ponencia presentada en el 4° Congreso Latinoamericano de Historia de las Ciencias y la Tecnología, Santiago de Cali, octubre 24-27 de 1995), 85. <https://revistas.unal.edu.co/index.php/recs/article/download/8690/9334/14735>.

colombiano. Si bien el ancho de trocha internacional (1435 mm) es óptimo para terrenos planos y operaciones de transporte de larga distancia, la accidentada topografía colombiana, especialmente en las regiones montañosas donde se concentraba la mayoría de la producción exportadora, demandó una solución adaptada a las condiciones locales. Este dilema generó un intenso debate entre ingenieros nacionales y expertos extranjeros, quienes evaluaron las ventajas y desventajas de cada opción a la luz de las particularidades del territorio. Ante este debate, la necesidad de un ancho de trocha mucho más estrecho se avizoraba, dado que un ancho más estrecho permite una mejor operatividad de las locomotoras sobre terrenos escarpados, los anchos estándares en la construcción de ferrocarriles de la época exigían:

*“Desarrollos mucho más lentos, largos y costosos en subidas y en bajadas; túneles en mayor número, más largos y más anchos; muchos más viaductos, más largos y más anchos; una banca más ancha y por ende terraplenes y cortes más anchos, con los consiguientes movimientos mucho más voluminosos y costosos de tierra y rocas; puentes más anchos”*⁴⁵

Finalmente, dentro de la construcción de los ferrocarriles nacionales en Colombia, se decidió secundar el ancho de trocha propuesta por el Ingeniero cubano Francisco Javier Cisneros, quien, en su carta de presentación esbozó lo siguiente:

“(…) La reducción de precios en transporte, que necesariamente seguiría a un sistema de vías angostas, añadiría millones a sus entradas y al mismo tiempo sería de gran utilidad al consumidor (…)

El desarrollo general solamente puede llevarse a cabo con sistemas extensos de ferrocarriles (…).

Un desarrollo rápido solo puede obtenerse por medio de transportes baratos (…)

Sin ninguna sustentación afirma: Las vías estrechas cuestan la mitad de lo que cuestan las anchas (…)

Las vías angostas permiten fletes inferiores en un 25% de las otras (…)

*La vía angosta tiene bastante capacidad para el tráfico de cualquier línea en este continente (…)*⁴⁶

⁴⁵ Gabriel Poveda Ramos, *El antiguo ferrocarril del pacífico*, documento electrónico (N/A: Scribd, s. f.). 16.

⁴⁶ Alvear Sanín, *Historia del Transporte y La Infraestructura en Colombia (1492-2007)*, 102.

El ancho de trocha propuesto por Cisneros se denomina como el Ancho de una Yarda (914 mm) dado que está es la medida convencional dentro del sistema imperial, este ancho de trocha tuvo su origen en los experimentos realizados por Robert Fairlie, ingeniero gales que en 1869 llevaría a cabo una línea de ferrocarril de ancho de trocha de 914 mm entre la ciudad de Ffestiniog, una zona minera, y Por Madoc, ambas localidades del norte Gales en un trayecto de cerca de 21 kilómetros. Este mismo ancho de yarda fue utilizado por el Coronel Greenwood, quien lo aplicó en el trayecto que conduce al Río Grande desde Denver.⁴⁷ Este ancho de trocha fue establecido en la construcción de ferrocarriles en las escarpadas Montañas Rocosas de los Estados Unidos, como una solución de una vía más estrecha hecha para poder sobrellevar diferentes accidentes geográficos en espacios estrechos, pese a estos, Cisneros, en su carta de presentación; no presentó una comparación con el valor de otros anchos de trocha que pudieran secundar su apreciación de que el ancho de una yarda era mucho más barato que otros en el mercado, situación que se observa que se agravó con el tiempo dado que el ancho de una yarda se convirtió en ancho obsoleto dentro de los sistemas mundiales, parte de esta obsolescencia se debió a *“limitaciones en velocidad y capacidad que le impuso la trocha angosta. Algunos afirman que en esa época se construyó un moderno ferrocarril retro.”*⁴⁸

Así pues, todos los proyectos de construcción de ferrocarriles en Colombia se ciñeron a los estándares aprobados por el gobierno nacional gracias a la intervención de Francisco Javier Cisneros. Tan importante fue esta decisión, que para el señor Abelardo Ramos, miembro fundador de la Sociedad Colombiana de Ingenieros (SCI), que este declaró a la aceptación de la propuesta de Cisneros lo siguiente:

*"ha puesto la construcción de los ferrocarriles al alcance de las nacionalidades más pobres"*⁴⁹

Pese a establecerse un estándar, algunos ferrocarriles no siguieron estas directivas, dado que se comenzaron a construir previo al establecimiento de estos, ferrocarriles que ya habían iniciado mediante las recomendaciones de la comitiva de ingenieros británicos que

⁴⁷ Mejía S, “La controversia técnica en la segunda mitad del siglo XIX en Colombia: Los ferrocarriles y el ancho de la trocha”, 84.

⁴⁸ *Ibíd.*, 102.

⁴⁹ *Ibíd.*, 84.

había llegado a Colombia entre 1872-1873⁵⁰, o líneas férreas que fueron construidas durante la segunda mitad del siglo XX, tales son los casos de:

- Ferrocarril de Panamá: con un ancho de trocha de 1524 mm.⁵¹
- Ferrocarril de Sabanilla - Barranquilla: 1007 mm.⁵²
- Ferrocarril Cúcuta - Río Zulia: 1000 mm.⁵³
- Ferrocarriles de Bogotá: 1000 mm.⁵⁴
- Ferrocarril de La Sabana: 1007 mm⁵⁵

Salvo los casos antes referidos, todos los ferrocarriles construidos en Colombia durante el siglo XIX y el primer decalustro del siglo XX se construyeron con el ancho de vía de 914 mm, como se ve en la siguiente tabla:

FERROCARRIL	TROCHA
Barranquilla - Sabanilla	1,07 m
Cúcuta - río Zulia	1,00 m
Del Norte	1,00 m
Del Sur	1,00 m
Puerto Wilches	1,00 m
De Antioquia	0,914 m
De Cundinamarca	0,914 m
De Girardot	0,914 m
De La Dorada	0,914 m
De Santa Marta	0,914 m
Del Pacífico	0,914 m
De Cartagena	0,914 m
Huila - Caquetá	0,914 m

Tabla 2: Ancho de trocha de las líneas ferroviarias de Colombia.

Fuente: Alvear Sanín, *Historia del Transporte y La Infraestructura en Colombia (1492-2007)*, 101.

⁵⁰ Ibíd., 85.

⁵¹ Gustavo Arias de Greiff, *La segunda mula de hierro: Historia de los Ferrocarriles Colombianos a través de sus locomotoras*, 1.^a ed. (Bogotá: Panamericana Formas e Impresos, 2006), 48.

⁵² Alvear Sanín, *Historia del Transporte y La Infraestructura en Colombia (1492-2007)*, 100.

⁵³ Dada la situación geográfica de la capital de Norte de Santander, la forma más factible para la comercialización de los productos de la región hacía el exterior era mediante su cercanía con la frontera de Venezuela, y los afluentes cercanos al Río Zulia, y por consiguientes; al Lago Maracaibo, lago donde se embarcaban sus productos. Dada esta situación, se estableció un ancho de trocha más cercano al usado en Venezuela.

⁵⁴ Alvear Sanín, *Historia del Transporte y La Infraestructura en Colombia (1492-2007)*, 101.

⁵⁵ Mejía S, “La controversia técnica en la segunda mitad del siglo XIX en Colombia: Los ferrocarriles y el ancho de la trocha”, 89.

Los ferrocarriles construidos posterior a la constitución de la Empresa de Ferrocarriles Nacionales de Colombia (FNC) en 1954, algunos de los ferrocarriles construidos se desarrollaron bajo los estándares del ancho de trocha internacional, como fue el Ferrocarril del Cerrejón, Construido en el año 1995 por inversión privada de los operarios internacionales de la Mina a cielo abierto del Cerrejón, también maneja el estándar internacional (1435 mm).⁵⁶

El hecho de que los anchos de trocha posterior a la aparición de la Empresa de Ferrocarriles Nacionales de Colombia fuera el estándar internacional no fue fortuito. Para 1954, el desuso mundial del ancho de trocha que se usó para los ferrocarriles en Colombia afectó la adquisición de nuevas locomotoras, pues la oferta de estos vehículos que pudieran avanzar en este ancho de trocha disminuyó en demasía, generando que la adquisición de los pocos oferentes fuera sumamente costa, como también de su mantenimiento y reparación, generando un valor desmedido en el sistema, que generó, viendo la elección original del ancho de yarda, el efecto contrario al ser ahora más costosos de mantener.

1.3 Las experiencias del transporte férreo en el occidente colombiano.

José Antonio Ocampo, en su análisis sobre la evolución de la matriz productiva colombiana dentro del texto “*Colombia y la Economía Global 1830-1910*”, categoriza las diversas iniciativas de fomento agrícola como 'experiencias'. Estos experimentos agrícolas basados tanto en intervenciones de autoridades locales como de terratenientes se enmarcaron en un contexto histórico de búsqueda de diversificación económica que se suscitó durante todo el siglo XIX como comienzos del siglo XX, tenían como objetivo primordial transformar la estructura productiva tradicional, basada en la exportación de minerales, hacia un modelo que privilegiase cultivos de mayor valor agregado requeridos por los grandes centros de producción del norte global, buscando un espacio de especialización para la economía colombiana. A través de este enfoque, el autor explora las dinámicas y los resultados de dichas 'experiencias', contribuyendo a una comprensión más profunda de los procesos de transformación agrícola en el país.

⁵⁶ Morales García, “Ancho de Trocha en los Ferrocarriles Colombianos”.

Tomando como base el marco propuesto por Jose Antonio Ocampo, este capítulo emprende un análisis comparativo de las 'experiencias' de desarrollo de infraestructuras ferroviarias en el suroccidente colombiano desde finales del siglo XIX hasta entrada la década de los 30's. Centrándose en las regiones de Valle del Cauca y el Viejo Caldas, se busca comprender cómo estas redes ferroviarias, concebidas como herramientas estratégicas para la integración regional y la dinamización de las economías locales, respondieron a los desafíos y oportunidades de un contexto histórico marcado por la expansión de la producción cafetera y la creciente demanda de conectividad con los mercados internacionales. Para numerosos autores consultados, es:

“El café, y no los ferrocarriles, (...) el catalizador del desarrollo económico. El volumen de su exportación hizo relativamente viables los ferrocarriles de Antioquia, Caldas y el Pacífico, porque si el país hubiera seguido como exportador marginal de minerales preciosos, al terminarse la construcción de ferrovías, estas no hubiesen contado con carga apreciable.”⁵⁷

El café, como catalizador del desarrollo económico, fue esencial también para la construcción de un eje fundamental de desarrollo que conectó, especialmente, al Valle del Cauca con el Viejo Caldas, más que con Antioquia. Gran parte de la producción de Café durante el siglo XX se concentró en los departamento del eje cafetero, sobre todo por los municipios cercanos a las vías férreas y carreteables, ante esta situación, el café terminaba llegando al puerto de Buenaventura⁵⁸ para su exportación, siendo esta conexión clave para el desarrollo de un eje de transporte entre el Valle y Caldas.

El eje de transporte, concepto trabajado en el contexto colombiano por Emilio Latorre en “Transporte y Crecimiento regional en Colombia” se entiende como Corredores, sease férreos o carreteables, o rutas estratégicas que facilitan la conexión entre diferentes regiones, centros urbanos o áreas productivas. La construcción de eje de desarrollo donde los puntos de este son regiones de un similar desarrollo económico permite, con una alta probabilidad, un

⁵⁷ Alvear Sanín, *Historia del Transporte y La Infraestructura en Colombia (1492-2007)*, 170.

⁵⁸ Buenaventura tenía en el periodo de 1918 a 1919, el 8.2% del volumen de comercio de los cuatro puertos principales del país (Barranquilla, Cartagena, Santa Marta y Buenaventura). Posteriormente, el puerto de Buenaventura seguirá aumentando su tráfico, como muestra que en el periodo de 1927-1930 pasó al 21.3% y en 1943-1947 al 43%. Antes de 1914 la casi totalidad del café era exportada por los puertos del Atlántico, pero en 1944 cerca del 60% era exportado por Buenaventura y utilizaba el ferrocarril del Pacífico.

estímulo importante tanto para el desarrollo social como económico de las regiones a la par⁵⁹, este estímulo logra el aumento de la infraestructura de comunicaciones y de servicios, mejorando así las actividades comerciales entre las regiones como también un aumento en el movimiento tanto de personas como de industrias entre los ejes, conllevando esto en la dinamización del mercado entre los puntos del eje. El eje de transporte, además de tener numerosos aspectos positivos, también conlleva un “vaciado” de los puntos intermedios dentro del recorrido del trayecto, este siendo causado ante la atracción de las personas en edades laborales a los extremos del eje, generando que los espacios intermedios dentro del trayecto vivan un estancamiento tanto poblacional como económico difícilmente superable,⁶⁰ situación que buscará ser desarrollada en otros capítulos a más profundidad pues es un eje fundamental que explica el estado actual sobre todo del centro poblado eje del desarrollo de este trabajo.

El análisis a realizar en este capítulo se centra, en especial, en los primer y segundo periodo de la construcción de los ferrocarriles en Colombia, periodos que, por las dinámicas propias de cada uno de estos, pueden verse claramente a la hora de dilucidar tanto el tipo de financiación propio para la construcción de los ferrocarriles como también de la presencia, en mayor o menor medida, de ingenieros y profesionales nacionales o extranjeros, factores diferenciales que dimensionan el impacto temprano de los trenes en los espacios penetrados por estos.⁶¹

1.4 La experiencia del ferrocarril del Pacífico: La puerta al comercio internacional del occidente colombiano.

La creación del ferrocarril del pacífico responde a la necesidad de una región aislada de las demás regiones del país, característica propia de las regiones ubicadas en el costado derecho de la cordillera central, límite que genera un aislamiento complejo y no permitía una buena comunicación entre la cuenca del Río Magdalena y la cuenca del Río Cauca. La dificultad de llevar productos agrarios, como demás mercancía hacia otras regiones, así como de las otras regiones a los puertos ubicados en las costas del océano pacífico. Elevaba los

⁵⁹ Lattore, *Transporte y Crecimiento Regional en Colombia*, 50.

⁶⁰ *Ibíd.*, 125.

⁶¹ Edmundo Pérez, “Los Ferrocarriles y el Desarrollo Regional y Urbano de Colombia”, 2.

precios de transporte de forma exponencial, por lo que pensar en una alternativa a los transportes del momento (cargas en mula y personas) era algo urgente. Desde tiempos remotos los pueblos ubicados en las zonas interiores de la región del Valle del Cauca buscaban formas de poder acceder al pacífico colombiano de una manera más segura y rápida, no condicionada a un trayecto ya de por sí tortuoso como lo fuera el llegar hasta el Río Dagua, que desembocada en las costas del océano pacífico; río caudaloso que muchas veces generaba más pérdidas que ganancias a los comerciantes durante sus períodos de alto caudal que lograban traspasar su cuenta natural, afectando los caminos locales que no tenían la capacidad de poder soportar de la mejor manera estos temporales del río⁶².

Dado esta limitación y buscando una salida al mar para el comercio, el estado soberano del Cauca comenzaría los planes para construir su ferrocarril, pese que gran parte del comercio de productos agrícolas de las zonas interiores del occidente colombiano se exportaban desde Antioquia mediante el transporte fluvial del río Magdalena hacia el exterior, un ferrocarril en el Cauca sería más atractivo para los productores de las zonas agrícolas del viejo Caldas y de las zonas agrícolas del Valle del Cauca. El ferrocarril del Pacífico, en su momento más álgido, tuvo un gran impacto en la economía de Colombia, especialmente en la región occidental del país. Durante este periodo, la producción cafetera de la zona se triplicó y serían mejor transportadas mediante esta infraestructura antes que por el río Magdalena. logrando alimentar las crecientes necesidades del país en divisas y monedas extranjeras para financiar el gran proceso de industrialización del mismo periodo.⁶³

Incluso antes de concebido el proyecto y de colocarse el primer riel, se debe destacar la llegada de numerosos extranjeros a la región durante el periodo del Olimpo Radical, al establecer una política enfocada en atraer personas calificadas en el exterior, que por sus conocimientos técnicos, pudieran brindar asesoría especializada en materia de transporte, no tuvieron en cuenta que este llamamiento general podía atraer a personas no idóneas para el desarrollo de un sistema de transporte con las desafíos que la geografía colombiana podía representar. Esta política no se limitó únicamente a captar la atención de los interés de posibles conocedores en el exterior, sino también en motivar a los estados en invertir capital en estos proyectos, con la premisa que los extranjeros que llegarán lograrían el cometido,

⁶² Alfredo Ortega Díaz, *Ferrocarriles Colombianos*, 1.^a ed. (Imprenta Nacional, 1923), 485.

⁶³ Poveda Ramos, *El antiguo ferrocarril del pacífico*, 55.

supuesto que muchas veces no fue cumplida por la carencia de conocimiento tanto técnico como geográfico del país de las personas que se interesaron⁶⁴.

El primer proyecto aprobado tanto por el Estado del Cauca como por el gobierno colombiano fue la propuesta de dos extranjeros estadounidenses, que lograron la primera concesión del Ferrocarril del Pacífico en 1871, los estadounidenses William L. Smith y Frank B. Modica. Estos dos hombres propusieron al gobierno de los Estados Unidos de Colombia, presidido por el General Eustorgio Salgar, la construcción de un ferrocarril que iría de Cali a Buenaventura, y exigieron numerosas retribuciones, garantías, subsidios, tierras y beneficios para ellos⁶⁵. Para el entonces presidente Eustorgio Salgar, la propuesta fue prometedora, pero el estado colombiano lo que buscaba era una conexión total entre Buenaventura y Bogotá, algo que estos contratistas no pretendían, pese a ello, el proyecto fue presentado al Congreso colombiano el 6 de julio de 1872, Aprobado por parte de esta entidad estatal mediante la ley 66 de 1872, dando como resultado la aprobación y adjudicación del contrato a los dos ciudadanos estadounidenses, pero con algunas modificaciones no sustanciales. Posterior a la adjudicación, Smith y Modica regresaron a su país a informar a la compañía "Cauca Valley Mining and Constructing Company", en Peoria, Illinois, la elección del proyecto y su adjudicación, dado que era un contrato beneficioso para las aspiraciones de la empresa en el territorio colombiano⁶⁶, pese a ello, el proyecto no llegaría a buen puerto a causa de la falta de interés de la compañía estadounidense que nunca decidió enviar los recursos al país, como también las numerosas intervenciones que realizó el estado colombiano al proyecto, el avance generado durante este periodo, como eran el trazado de las líneas premilitares y la conservación de los caminos locales construidos durante siglo anterior no se cumplieron a cabalidad, Siendo el contrato susceptible a su caducidad en 1877, para evitar que el poco

⁶⁴ El 2 de noviembre de 1863, se presentó al proceso de licitación un señor llamado Frank Schutz, estadounidense, de antecedentes desconocidos, quien presentaría al gobierno nacional y al del Estado Soberano del Cauca una propuesta (de las muchas que habrían de aparecer) para construir un ferrocarril (No un camino de ruedas) desde el valle del río Cauca hasta el Mar Pacífico, propuesta que su autor no supo ni pudo sustentar las ventajas de su propuesta sobre las otras en la palestra, por lo cual no se tuvo en cuenta, por parte de las autoridades de orden estatal y nacional, la propuesta de Schutz dentro del proceso de búsqueda de un contratista internacional ideal para el proceso.

⁶⁵ Poveda Ramos, *El antiguo ferrocarril del pacífico*, 4-5.

⁶⁶ Entre estos el derecho a la explotación de la línea por 60 años, como también se generó una garantía de un interés a la nación del 7% del dinero invertido por la compañía respaldado por los ingresos de aduanas del pacífico.

avance durante esta primera licitación no se perdiera, buscando conservar los pequeños avances en pro de que no generar pérdidas en la inversión del estado colombiano.⁶⁷

Posterior a la caducidad del contrato firmado con los dos empresarios estadounidenses, el proyecto quedaría nuevamente buscando “dolientes”, donde se presentaron otros 2 contratantes, que buscarían finalizar el ferrocarril, el primero proyecto fue presentado por la empresa que fungía como garantía de la empresa de Smith y Módica, que; pese a presentar un nuevo proyecto, esta vez en nombre propio, no cumplía con los requisitos de factibilidad que pretendía el estado colombiano con el nuevo contratante del proyecto. como también, esta empresa ya tenía un historial negativo en sus otros proyectos de infraestructura en otras regiones del país. La siguiente propuesta fue presentada por el “Rey de los ferrocarriles del oeste” benjamin Smith, donde este ofreció la construcción de 12 kilómetros de carrileras, Pese a que el contrato fue adjudicado a Smith por parte del gobierno del estado soberano de Cauca, la falta de articulación con las pretensiones del gobierno central terminarían negando la adjudicación y no aceptando los términos establecidos.⁶⁸

Francisco Javier Cisneros, ingeniero cubano, llegaría finalmente a encargarse del Ferrocarril del Pacífico gracias a una serie de eventos y circunstancias fortuitas.⁶⁹⁷⁰ En 1878, Cisneros aceptó el reto de construir el Ferrocarril del Pacífico después de que el empresario y militar Manuel Trujillo, quien había adquirido la concesión del ferrocarril de Smith y Modica, gestionará el apoyo del Gobierno Nacional, presidido por Aquileo Parra, a favor de la construcción de la línea férrea . Trujillo, quien había sido uno de los principales oponentes de la concesión otorgada a Smith y Modica, fue elegido presidente de Colombia en 1878, lo que le permitió apoyar la construcción del Ferrocarril del Pacífico bajo administración de Cisneros. El 2 de febrero de 1878, el Gobierno Nacional y Francisco Javier Cisneros firmaron

⁶⁷ Pérez Ángel, *Nos dejó el tren*, 323.

⁶⁸ *Ibíd.*, 323.

⁶⁹ Francisco Javier Cisneros, ingeniero cubano radicado en Colombia durante un gran periodo de tiempo, trabajó en la construcción del ferrocarril de Antioquía, hasta que en 1878 entraría también al proyecto de comunicación del puerto de Buenaventura con la Ciudad de Cali, proyecto que para ese momento ya había pasado de manos de varios contratistas sin avances significativos. Dado lo anterior, el presidente de los Estados Unidos de Colombia, el general Julián Trujillo Largacha, solicitaría directamente el señor Cisneros de su intervención en la construcción del ferrocarril del pacifico, propuesta que, pese a no estar interesado por los compromisos adquiridos en la construcción del ferrocarril de Antioquia, no pudo evitar dada la insistencia del general Trujillo, accediendo a formar parte del proceso aunque no logrará un gran avance como el que sí se presentó en el Estado Soberano de Antioquia.

⁷⁰ Pilar Lozano, *Francisco Javier Cisneros: El que comunicó con carriles las comarcas*, 1.^a ed. (Bogotá: Panamericana Editorial Ltda, 1998), 53-55.

el contrato de concesión para la construcción del ferrocarril.⁷¹⁷² Después de 7 años de comenzado el proyecto, y debido a la falta de pagos por parte del gobierno colombiano, junto a la difícil situación financiera en la que se encontraba. Solo se había logrado construir 27 km de vía férrea. En 1885, el gobierno colombiano se negó a pagarle lo que le debía a Cisneros, lo que lo obligó a abandonar la construcción del ferrocarril⁷³. Debido a esto, tan ardua empresa recayó en la dirección de John B. siendo este el periodo en que llegaría la primera locomotora, apodada “Cali”, de fabricación inglesa. Tras varios fracasos de retomar la construcción del ferrocarril, esta se lograría continuar en el año 1890, encargado por Sr James L. Cherry, ingeniero británico quien se le ofreció el privilegio para la construcción del camino de hierro faltante, como también de otras pretensiones que van a ser nombradas en otra sección de este trabajo⁷⁴. El Sr James L. Cherry sería el encargado de construir cerca de 14 km de vía férrea y traer 2 locomotoras más a la incipiente flota que comenzaba a gestarse en la región, pese a este timorato avance en 5 años, para el año 1895 el gobierno colombiano declaró el final de su contratación⁷⁵.

Así mismo ocurrió con los contratos siguientes; después del fracaso con Cherry, fue el gobierno quien administró el desarrollo del proyecto hasta 1897 con Ignacio Palau como director de obra, en estos tiempos, las múltiples guerras civiles ocurridas en el interior del país tenían una repercusión bastante negativa en la eficiencia con la que se trabajaba en las vías, en Abril de 1897 el proyecto continuó bajo la dirección esta vez de dos colombianos, Ignacio Muñoz y Victor Borrero, quienes construyeron 12 Km de vía hasta que fueron interrumpidos por La Guerra de los Mil Días. Durante el periodo del conflicto interno, el estado volvió a tener la administración de este proyecto, renovando convenios con Muñoz hasta 1905, para 1907, sólo se habían construido no más de 55 km de vía férrea, lo cual es muy poco teniendo en cuenta todo el tramo construido desde la adjudicación del primer contrato en 1872. La experiencia del ferrocarril del Pacífico, concesionando la construcción a empresarios extranjeros, salvo el trabajo hecho por Javier Cisneros, puede observarse que fue desastrosa, dado el poco avance y los costes exorbitantes propios de estos contratos, siendo

⁷¹ Poveda Ramos, *El antiguo ferrocarril del pacífico*, 5.

⁷² Jaime Lopera, “...Y se levantaron los rieles”, en *Historia del Eje Cafetero a través de los caminos*, ed. por Edith Bustos Cremieux (Autopistas del Café, 2011), 229.

⁷³ Poveda Ramos, *El antiguo ferrocarril del pacífico*, 10.

⁷⁴ Congreso de la República de Colombia, *Ley 16 de 1890: aprobatoria del contrato celebrado el 27 de agosto de 1890 sobre construcción del Ferrocarril de Buenaventura a Manizales*. (El 21 de octubre de 1890).

⁷⁵ Arias de Greiff, *La segunda mula de hierro: Historia de los Ferrocarriles Colombianos a través de sus locomotoras*, 62.

que, posterior a la finalización del vínculo contractual con Javier Cisneros, el ferrocarril del pacífico pasaría a ser licitado únicamente por ingenieros colombianos, logrando estos un mejor aprovechamiento de los recursos.⁷⁶

En 1912 la construcción del ferrocarril del Pacífico se aceleró exponencialmente gracias a un aumento del presupuesto, también a que el estado colombiano creó una empresa de capital del Banco nacional⁷⁷, donde la inversión fue equivalente al total de todos los años anteriores a este, por consecuencia se construyeron más de 100 kilómetros en un lapso aproximado de 6 años, aumentando casi diez veces la eficiencia de la construcción de la vía férrea hasta 1918. En el año 1914 el ferrocarril del pacífico lograría finalmente llegar a Yumbo, ciudad que sería centro industrial de la región en el siglo XX; llegando finalmente a la ciudad de Cali el 1 de enero de 1915, por primera vez un tren llegaba a la capital del recién formado departamento, fecha que; también permitiría dar inicio a una nueva etapa dentro del desarrollo social y político tanto de la capital vallecaucana como el departamento, como germen del eje económico que comenzaría a formarse en el suroccidente colombiano entre los departamentos del pacífico con el interior del eje cafetero.⁷⁸

A partir de 1922, la administración volvió a pertenecer al Gobierno y gracias a los fondos recibidos de Estados Unidos por la pérdida de Panamá, se pudo invertir mucho en el ferrocarril, mejorando su coordinación. Expandiéndose hacia Cartago, Popayán y Armenia. En este mismo año, 1922, el ferrocarril del pacífico llegaría hasta la ciudad de Cartago, en el extremo norte del departamento, siendo este el punto inicial para su conexión con tanto el eje cafetero como también con el departamento de Antioquia, este municipio, como punto final del ferrocarril del pacífico hacía el norte de la república, responde a su importancia geográfica como puerto seco y punto de conexión tanto del río Cauca como el Río La Virginia, espacio importante para el transporte de mercancías tanto de los productos agrícolas transportados desde este espacio con dirección a la ciudad de Cali, y por consiguiente, al puerto de Buenaventura para el crecimiento económico de la región.

Para 1927, el ferrocarril del pacífico se extendía desde Buenaventura hasta Cartago, con ramificaciones que llegaban a ciudades como Popayán, Armenia y Pereira, como lo muestra la siguiente infografía de Colombia Cafetera:

⁷⁶ Poveda, *El antiguo ferrocarril del pacífico*, 21.

⁷⁷ Lopera, “...Y se levantaron los rieles”, 229.

⁷⁸ Alberto Isaza Gil, “El Ferrocarril del Pacífico”, *Centro Virtual Isaacs: Portal Cultural del Pacífico Colombiano*, publicado el 2 de abril de 2023. <https://cvisaacs.univalle.edu.co/historia-del-valle-del-cauca/el-ferrocarril-del-pacifico/>.



Empresario: La Nación.

Peso de los rieles: 55 libras por yarda.

Anchura entre rieles: 0'914 metros.

Pendiente máxima: 3 ‰ en la mayor parte; otras 4 ‰ compensada.

Radio mínimo de curva: 80 metros.

Mapa 1: Extensión del ferrocarril del pacifico para el año 1927.

Fuente: Monsalve, *Colombia Cafetera*, 851.

Durante este periodo, el ferrocarril lograba enlazar los departamentos del Cauca, Valle del Cauca, Caldas y Tolima en un entramado vial que permitía una mejor conexión de estas zonas del suroccidente del país, contando en este tiempo con 527 kilómetros administrados por la empresa de ferrocarriles del Pacífico y 27 kilómetros de capital privado.⁷⁹ teniendo a futuro planes que nunca se pudieron concretar de un ferrocarril que siguiera el nudo andino con el objetivo de llegar a Pasto y otro que lograra cruzar la cordillera para conectar Ibagué y por consiguiente, de mejor manera la capital de la república.⁸⁰

⁷⁹ Ibíd. 851.

⁸⁰ Dentro del libro “Colombia Cafetera” se encuentran trazados de rutas tentativas que lograría conectar estas dos ciudades capitales con el rastro de las carrileras del occidente colombiano, siendo ideas que serían desechadas con el pasar del tiempo a causas de los costes

A través de los años esta ruta contó con decenas de locomotora que facilitaron el transporte de mercancías desde el centro del país hacia los puertos, llegando a conectarse incluso con el ferrocarril de Antioquia, específicamente con la estación de la Pintada en 1942.

1.5 Las primera experiencia de los ferrocarriles en el Viejo Caldas: El ferrocarril de Caldas.

Terminado este recorrido por la historia de la construcción del ferrocarril en el Valle del Cauca y de sus dificultades, es de menester destacar que, dentro de la experiencia de construcción de ferrocarriles en el Viejo Caldas, se encuentra dividida en dos experiencias diferentes tanto en el tiempo, espacio, y en la naturaleza propia de cada experiencia que determinan el “éxito” e impacto social que tuvieron este medio de transporte para los centros poblados por los que alguna vez pasaron. El destacar estas características propias de cada tramo es de suma importancia para el desarrollo de esta sección como los siguientes capítulos, dado que la naturaleza de estos proyectos no solo condiciona su éxito o su impacto, sino también el desarrollo social, económico y político de las áreas, como también de lo que dejaría el sistema a su desaparición y los traumas generacionales que los habitantes aún perciben en sus territorios.

El ferrocarril de Caldas en propiedad, conocida como la línea de trenes que conectaba a Puerto Caldas con Pereira y Manizales, fue concebido con una función social y en un contexto totalmente equidistante al desarrollo por el tramo que conectaba a Cartago con La Pintada, tanto en su época de construcción, su impacto, como también el tiempo de servicio en el territorio, situación que ha de ser desarrollada en las siguientes páginas.

Antes de hablar del ferrocarril de Caldas, es pertinente explicar el importante rol que tuvo Manizales en el departamento caldense, que representaba un punto clave a nivel económico, vial y militar gracias a su ubicación geográfica, teniendo conexión entre Antioquia y Cauca⁸¹. La importancia de la Ciudad de Manizales fue aprovechada por diferentes entes gubernamentales tanto de carácter local como nacional, que invirtieron en

y la dificultad técnicas de tener que perforar con la cordillera de los andes en puntos que las capacidades técnicas de la nación no tenía planteadas en realizar en aquel momento.

⁸¹ Luis Javier Ortiz Mesa, Lina Marcela Gonzáles Gómez y Óscar Almiro García, *Caldas, una región antigua y nueva, tradicional y moderna, local y nacional* (Universidad Nacional de Colombia, 2015), 122.

Manizales para con el objetivo de convertirla en una ciudad de importancia estratégica para el occidente del país, invirtiendo para que está creciera económicamente; concentrando el comercio, la venta de tierras para agricultura, y principalmente, la producción de cacao y la minería⁸². Sumado a esto, el desarrollo de transporte y la apertura de nuevas vías reforzó la economía de la región. La ubicación central de Caldas facilita el intercambio comercial y económico entre los departamentos circundantes. Las vías de comunicación y transporte que atraviesan Caldas permiten el flujo de bienes, servicios y personas, lo que impulsa el desarrollo económico y fortalece los lazos comerciales entre las regiones vecinas.

La creación del departamento de Caldas responde a las determinaciones establecidas en la Ley 17 de 1905,⁸³ La misma ley que fragmentaría al departamento de Cauca como también de Antioquia, generando en intermedias de estos dos, y con territorios que pertenecieron a estos dos estados en la época estatal de la nación, el nuevo departamento de Caldas.⁸⁴ El denominado en la actualidad como “viejo Caldas”, como forma de diferenciar aquel departamento del actual departamento que sigue denominándose del mismo modo, aquel departamento era conformado en la actualidad por los departamentos del eje cafetero, concebido con el objetivo de comenzar un proceso de descentralización del poder del occidente colombiano donde se buscaba crear divisiones territoriales más eficientes y funcionales. La creación del departamento del Viejo Caldas fue parte de este proceso, con el propósito de facilitar la administración gubernamental y la prestación de servicios públicos en una región específica. También buscando que mediante esta reforma se logrará la resolución de diferentes conflictos seculares entre los estados, un departamento colchón entre el

⁸² Ortiz, Gonzáles y Almiro, *Caldas, una región antigua y nueva, tradicional y moderna, local y nacional*, 226.

⁸³ La ley 17 de 1905, firmada por el presidente del congreso del momento, Enrique Restrepo García, hacía mención explícita de la partición de una porción del departamento de Antioquia y Cauca, de la siguiente manera:

“ARTÍCULO 3°. Créase el Departamento de Caldas entre los Departamentos de Antioquia y Cauca, cuyo territorio estará delimitado así:

El río Alma desde su nacimiento hasta el río Cauca; éste aguas arriba hasta la quebrada de Arquía, que es el límite de la Provincia de Marmato. Quedarán comprendidas dentro del Departamento de Caldas las Provincias de Robledo y Marmato, por los límites legales que hoy tienen, como también la Provincia del Sur del Departamento de Antioquia.

PARÁGRAFO. La capital de este Departamento será la ciudad de Manizales.”

⁸⁴ Asamblea Nacional Constituyente y Legislativa de Colombia. *Ley 17 de 1905: Sobre división territorial*. (El 11 de abril de 1905).

Conservador estado de Antioquia y el Liberal Estado del Cauca.⁸⁵ Con la constitución de esta nueva división administrativa, se considera que Colombia salió de época convulsa producida por la guerra de los mil días, pero como resultado del conflicto, la nación salió debilitada al comercio internacional, generando que las pocas mercancías tuvieran numerosas dificultades para hacer parte del comercio mundial de aquella época⁸⁶. La zona cafetera del antiguo Caldas, ahora conocida como el Eje Cafetero de Colombia, comenzó a desarrollarse a finales del siglo XIX y principios del siglo XX. En esta época, el café se convirtió en un cultivo de gran importancia económica para la región y atrajo a muchos agricultores y colonos que se establecieron en el área.

Además de su ubicación entre los departamentos de Antioquia, Cauca, Cundinamarca y Tolima su acceso a los dos principales ríos de la nación como también su incipiente industria cafetera permitió a este territorio no solo ser poblado por antioqueños, sino por personas de las demás regiones, Su posición geográfica privilegiada le otorga una ventaja logística para el comercio, la comunicación y el transporte entre estas regiones. El territorio caldense era un espacio interesante para el desarrollo de una incipiente economía regional, pese a ser un territorio que en términos históricos fue de una colonización tardía, las poblaciones llegadas de diferentes áreas del suroccidente colombiano dinamizaron la organización económica generando una amplia gama de actividades económicas que permitieron una multitud importante de formas de asociación empresarial y de relaciones laborales sustanciosas para las partes entre tenderos, agricultores, prestamistas, entre otros.⁸⁷

Con los avances del ferrocarril del pacífico, se empezó a buscar una ruta que conectaría a Manizales con Buenaventura, popayán y así mismo con Antioquia, así en 1911 comienza la construcción de ferrocarril de Caldas, siendo una iniciativa desde las altas esferas de la política caldense, buscando hacer parte tanto del comercio fluvial tanto por el río Cauca como el Magdalena, como también hacer parte de la revolución de las locomotoras que la puesta en marcha de manera seria del ferrocarril del Pacífico generó en el suroccidente colombiano⁸⁸.

En cuanto al comercio de productos al exterior a comienzos del siglo XX, durante ese período, las principales vías de transporte utilizadas para exportar el café de la zona cafetera eran las vías fluviales, mientras, el movimiento de personas se producía mediante el uso de

⁸⁵ Armando Ramírez Villegas, *El ferrocarril de Caldas: Una obra de Titanes*, 1.^a ed. (Universidad Tecnológica de Pereira, 2020), 12.

⁸⁶ Poveda Ramos, *El antiguo ferrocarril del pacífico*, 1.

⁸⁷ Ocampo, *Historia económica de Colombia*, 212.

⁸⁸ Ramírez, *El ferrocarril de Caldas: Una obra de Titanes*, 13.

animales de carga, una situación precaria ante la falta de modernos sistemas de caminos y la falta de una mejora sustancial de la infraestructura vial, dado que aún estaba en adecuación del espacio para este medio de transporte en el suroccidente colombiano, con el Río Cauca como la arteria vital para el transporte del occidente como lo fuera el Río Magdalena para el centro de la nación. Los ríos y el ferrocarril eran las opciones idóneas para el transporte de mercancías hacia los puertos marítimos. Dada esta necesidad, la construcción de un ferrocarril que comunicará las principales ciudades del eje cafetero con el Río Cauca o con la infraestructura de transporte ya avanzada en la explanada del valle del Cauca era necesario para mejorar la calidad del comercio del gran Caldas, dado que la única vía de exportación eran caminos en pésimo estado que comunicaban a Manizales con Honda y Mariquita, mediante este camino se logra embarcar las mercancías mediante el río Magdalena.

El planteamiento de un proyecto férreo que conectará las ciudades más importantes del territorio caldense con el puerto de Buenaventura no era nueva dentro del estado colombiano, dado que estas propuestas timoratas son rastreables hasta los tiempos en que el departamento del Caldas siquiera existía dentro del ordenamiento político Nacional. Con la ley 144 de 1888 el gobierno nacional compró los derechos que el departamento del Cauca poseía del ferrocarril del Pacífico, dado lo anterior, y mediante la adjudicación del contrato que se realizó al ingeniero estadounidense Sr. James L. Cherry mediante la ley 16 de 1890, se puede observar las pretensiones que ya tenía el gobierno nacional para la construcción del ferrocarril que conectará a todo el suroccidente colombiano. La susodicha ley decía lo siguiente:

*“Contrato número 20, de privilegio para la construcción y explotación de un camino de hierro servido por vapor entre el puerto de la Buenaventura, en el Departamento del Cauca, y la ciudad de Manizales, en el Departamento de Antioquia pasando por Cali; celebrado entre el Gobierno de Colombia y el Sr James L. Cherry.”*⁸⁹

Analizando el contenido de esta ley ordinaria, se puede observar la principal pretensión que tenía el gobierno nacional con la adjudicación de contratos a extranjeros para la comunicación del pacífico colombiano, el acceso a la ciudad de Manizales, que al momento de la presente ley todavía formaba parte del departamento de Antioquia. Dado lo

⁸⁹ Congreso de la República de Colombia. *Ley 16 de 1890: aprobatoria del contrato celebrado el 27 de agosto de 1890 sobre construcción del Ferrocarril de Buenaventura a Manizales.*

anterior, y basándose en estas claras intenciones por parte del gobierno nacional, la asamblea departamental del Recién creado departamento de Caldas en 1911, plantearían nuevamente la necesidad de construir la vía férrea que logrará la tan ansiada conexión directa entre la capital departamental con el puerto de Buenaventura.⁹⁰ El proyecto del ferrocarril de Caldas discutido por la asamblea, como también planteado en los primeros estudios de factibilidad de los ingenieros encargados de esta obra,⁹¹ contemplaba su extensión desde la ciudad de Cartago en el Valle del Cauca, comunicando esta y el ferrocarril del pacífico con la Ciudad de Manizales, una línea no más de 150 kilómetros pero que tenía el potencial de transportar cerca de 18.000 toneladas de productos anuales.⁹²

Para tanto la asamblea departamental de Caldas como para el gobierno nacional era evidente el interés suscitado por las altas esferas del poder de la región para la construcción de medios de transporte modernos viendo la experiencia vivida tanto en la norteña Antioquia como en la sureña Valle del Cauca. logrando estos primeros pasos en pro de la constitución del proyecto mediante una alianza público privada en búsqueda del capital necesario en pro de realizar las primeras construcciones de las carrileras. En primera instancia los ingenieros encargados de los estudios de la factibilidad del proceso propusieron la construcción del proyecto en 3 fases diferente, la primera buscando conectar Pereira con el río Cauca, buscando que mediante este se pudiera comunicar con las compañías de barcos a vapor que cursan su afluente para llevar las mercancías a Cali⁹³. Una forma más económica y rápida de colocar a circular en el mercado global de los productos de la región en contraposición al movimiento fluvial encontrado mediante el río Magdalena. Esta conexión buscaba comunicar el centro del departamento de Caldas, el corazón de la industria cafetera cada vez más pujante en la economía nacional, con el puerto de Buenaventura; logrando finalmente que este mensaje de urgencia de una infraestructura vital llegara a oídos del gobierno nacional, logrando una financiación estatal de estos objetivos.

⁹⁰ Jorge E Ardila Rueda, “Los Túneles en el Antiguo Ferrocarril de Caldas” (Tesis maestría, Pontificia Universidad Javeriana de Bogotá, 2012), 20.
<https://repository.javeriana.edu.co/handle/10554/2405>.

⁹¹ Según el texto “El ferrocarril de Caldas: Una historia de titanes” de Armando Ramírez, establece que posterior a la determinación de la factibilidad del proyecto, para la primera parte de la construcción del posible ramal entre el Río Cauca y la ciudad de Armenia, se contrataría al ingeniero Jorge Páez, quien junto a los ingenieros Julián Arango, Héctor Acevedo y Alonso Restrepo, quienes realizaron el trazado definitivo que arrancaría del Río Cauca, en el sector de Puerto Caldas, con dirección a Pereira.

⁹² Ardila Rueda, “Los Túneles en el Antiguo Ferrocarril de Caldas”, 21.

⁹³ Alonso Valencia Llano, “La Navegación a vapor por el Río Cauca,” Parte de la exposición sobre Navegación a Vapor en el Cauca, Banco de La República Área Cultural Cali, s. f., 16.

Posteriormente, después de un lapso de tiempo sustancial, el 16 de julio de 1915 comenzó la construcción de Puerto Caldas en el sector conocido como La Isla, espacio indicado por los ingenieros para la construcción de una terminal fluvial dada su cercanía a la desembocadura del Río la Vieja hacia el río Cauca.⁹⁴ Esta posición no fue elegida por casualidad, sino que, además de ser una locación idónea para la construcción del puerto seco, el lugar era un espacio que facilitaba el acceso a recursos humanos de la región, cómo fue su cercanía a la ciudad de Cartago que permitiría una conexión importante del sector de Puerto Caldas con las ciudades importantes del Valle del Cauca. Pese a tener condiciones edilicias, se requirió de una inversión importante para la adecuación del lugar, tanto para la construcción de la infraestructura necesaria tanto para la terminal como para los trabajos de construcción de la carrilera hacia Pereira, para el desmonte y limpieza del terreno; al ser un espacio indómito de la conquista del hombre, los trabajadores se enfrentaron a numerosos desafíos naturales, tanto las fuertes lluvias como las enfermedades tropicales retrasarían el buen funcionar de la obra.⁹⁵

3 meses después, Con el establecimiento de un espacio seguro para los siguientes pasos del proyecto⁹⁶ se comenzaría la construcción de la carrilera. Para el día 20 de julio de 1917 se entregaron los primeros 10 kilómetros de vía férrea que conectaron Puerto Caldas con la Estación de La Marina, frente a la ciudad de Cartago.⁹⁷ Estación férrea que daría como pie a la siguiente experiencia del ferrocarril caldense sobre las riberas del río cauca, fuera de la opulencia de las grandes ciudades del interior del departamento. Gracias a este importante hito, las exportaciones de mercaderías producidas en el departamento de Caldas tuvieron una mejor forma de ser comercializados con el exterior mediante el puerto de Buenaventura, pudiendo estas mercancías ser embarcadas de manera directa en Puerto Caldas con dirección a Palmira y Cali, ciudades conectadas por tren con el puerto. Con la construcción de puerto Caldas, y la posibilidad tanto de optar por el movimiento ferreo o fluvial, se puede encontrar un aumento de cerca del triple de la carga enviadas hacia el puerto de Buenaventura, pasando en menos de un año a exportaciones de 4720 toneladas, como a importaciones de 2193 toneladas.⁹⁸

⁹⁴ Ramírez, *El ferrocarril de Caldas: Una obra de Titanes*, 33.

⁹⁵ *Ibíd.*, 26.

⁹⁶ *Ibíd.*, 25-32.

⁹⁷ *Ibíd.*, 33.

⁹⁸ Antonio García, *Geografía económica de Caldas*, 1.^a ed. (Banco de La República, 1952), 400.

Para el año 1919, el ferrocarril llegaría a la estación Villegas, en honor al saliente gobernador del departamento de la época, para este mismo año, el ferrocarril llegaría a la estación Belmonte, 29 kilómetros después de puerto Caldas, infraestructura que hoy en día sirve como residencia personal de la esposa del difunto guarda de la estación, quienes tomaría esta estación de uso público a uso habitacional ante el abandono del sistema en el sector en los años 60¿s, teniendo una tenencia ininterrumpida sobre el inmueble desde esa época.⁹⁹

Con la llegada del ferrocarril a la estación de Belmonte, y por consecuencias de las afectaciones económicas que tuvo la primera guerra mundial en el país, y la recesión consiguiente a esta, las arcas del departamento se encontraban en números rojos, por lo cual la construcción de las siguientes vías dentro de la cercana ciudad de Pereira fueron bastante lentas, buscando formas de financiación. La estación de Meseros, hoy en día al norte del aeropuerto internacional Matecaña, fue la última estación construida antes de 1920, fecha en la cual el gobernador Pompilio Gutierrez impulsa el retorno de los trabajos sobre las vías férreas. En el transcurso de 1920 y 1921 se construirían los cerca de 3 kilómetros faltantes como también la finalización de la construcción de la estación del ferrocarril de Pereira, siendo finalmente recibida la primera locomotora en la estación el 7 de agosto de 1921.¹⁰⁰

Con la llegada del ferrocarril a la Ciudad de Pereira, el proyecto tendría un replanteamiento a otros objetivos secundarios, tanto al objetivo principal, la ciudad de Manizales, capital del departamento; como también a la ciudad de Armenia, tercera ciudad más importante del departamento, con el objetivo de poder conectar posteriormente el ferrocarril de esta hasta la ciudad de Ibagué, siendo una forma de conexión entre el occidente del país con la ciudad de Bogotá. La continuación del ferrocarril según los trazados originales creados en 1912 por el ingeniero Jorge Páez no era una posibilidad debido a una regulación nacional que establecía una pendiente máxima del 3% para poder recibir ayudas gubernamentales.¹⁰¹ Esta limitación técnica complicaba la viabilidad del proyecto y generaba preocupaciones sobre la eficiencia y seguridad del ferrocarril. Ante esta situación, y con ayuda de asesoría externa por parte del ingeniero estadounidense A. F Morris, se logró establecer una nueva ruta propuesta para llegar a Manizales que cumplía con los lineamientos

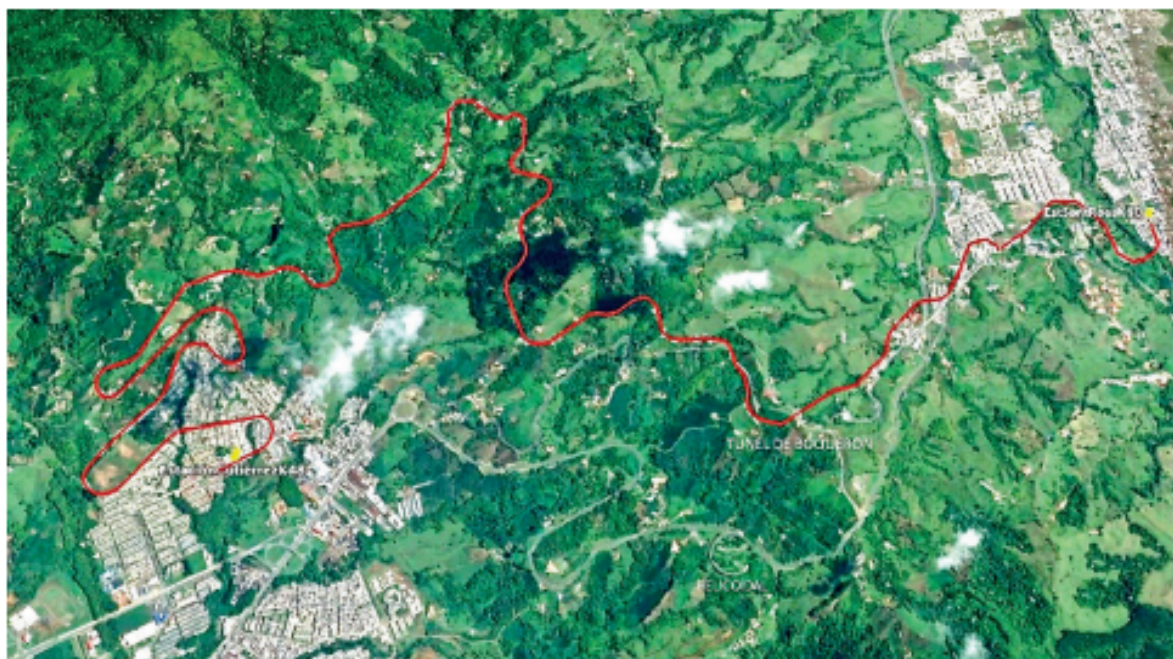
⁹⁹ QuiZero (@Quizero), “2. Tramo La Marina - Nacederos / Vestigios Del Ferrocarril de Caldas”, video de Youtube, 24 de octubre de 2021, <https://youtu.be/PtTPL-MiqiM?si=gU66LuRBz208wSuR>.

¹⁰⁰ Ramírez, *El ferrocarril de Caldas: Una obra de Titanes*, 46.

¹⁰¹ *Ibíd.*, 55.

dados por el gobierno nacional, sin cambiar en demasía el plan original que permitiera la viabilidad económica del ferrocarril.¹⁰²

El cambio de inclinación afectaría sobre todo el trayecto que conduce de Pereira hasta Santa Rosa del Cabal, sector en donde el ferrocarril requirió de numerosas pendientes más largas pero menos inclinadas que alargaría el trayecto, como puede observarse en la siguiente imagen satelital:



Mapa 2: Reconstrucción espacial del recorrido de la línea ferroviaria entre Dosquebradas y Santa Rosa del Caba mediante Google Maps.

Fuente: Ramírez, *El ferrocarril de Caldas: Una obra de Titanes*, 69.

Después de 4 años desde la llegada del ferrocarril a Pereira, en julio de 1925 el ferrocarril haría su entrada triunfal a Santa Rosa del Cabal, el trayecto, de no más de 48 kilómetros requirió de mucho tiempo dado los cambios de trazados hechos por la Junta Administrativa como también la accidentada geografía de la región, La construcción del

¹⁰² La Junta directiva del ferrocarril de Caldas decidió adoptar la propuesta de tener una pendiente máxima del 3% compensada entre Pereira y Manizales. Esto implicó que para alcanzar una altura de 100 m, se necesitaría una longitud de 3333 m, en comparación con los 5000m requeridos para una pendiente del 2%, esta decisión, pese a permitir que el proyecto siguiera cumpliendo con los lineamientos del estado en materia del máximo de pendiente, acarrearía otras complicaciones tanto en la construcción de los trayectos como también en el aumento de costos al pasar por zonas de geografía desafiantes que se verían posteriormente en los trayectos entre Pereira, Santa Rosa del Cabal, Chinchiná, Villamaría y Manizales.

ferrocarril se enfrentó a terrenos difíciles, incluyendo laderas empinadas y la necesidad de construir túneles y puentes. Estos desafíos hicieron que el tramo hacia Santa Rosa fuera uno de los más complicados de toda la línea del Ferrocarril de Caldas. Pese a la triunfal entrada al municipio, las celebraciones se vieron enlutadas por las noticias de un devastador incendio que destruyó gran parte del centro de la Ciudad de Manizales,¹⁰³¹⁰⁴ siendo este evento, también un catalizador en búsqueda de llevar el tren lo más pronto posible a Manizales, como forma también de ayuda en la reconstrucción de la ciudad.¹⁰⁵

Posteriormente a la llegada a Santa Rosa, el camino hacia Manizales comenzaría a ser cada vez más escarpado, para el 17 de febrero de 1926 se inauguró la estación de La Capilla, sector amplio que daría pie a la llegada del ferrocarril a la ciudad de San Francisco, hoy Chinchiná.¹⁰⁶ Esta susodicha estación, durante el tiempo en que llegará el tren a Manizales, fue usada como estación provisional donde arribaban materiales con destino a Manizales para su reconstrucción.¹⁰⁷ Para julio de 1926, un año después de su llegada a Santa Rosa, el ferrocarril hacía su entrada triunfal a Chinchiná, siendo un trayecto de cerca de 20 kilómetros contruidos en menos de un año.

Siguiendo su camino, y con Villamaría en la mira, las construcciones de las líneas férreas aumentaron su velocidad, la construcción llegó a la estación de Río Claro en diciembre de 1926, estación previa al cruce del río, donde posteriormente el tren seguiría con cercanía el cauce de este hasta la llegada a Villamaría, este trayecto presentó muchas dificultades para los ingenieros y obreros, dado que el terreno requirió de mucho trabajo,

¹⁰³ El gran incendio de Manizales fue un acontecimiento de gran relevancia histórica en la historia de la ciudad de Manizales, para el año 1925, fecha en la cual se presentó la conflagración, la ciudad se encontraba en la celebración de sus 75 años de existencia, vió como una conflagración, en menos de 24 horas, consumiría 229 edificaciones y 32 manzanas en una ciudad que, para ese momento; no tenía más de 30000 habitantes en su casco urbano. La ciudad, joven para aquella época, no tenía demasiadas edificaciones en materiales convencionales, sino que la mayoría de las edificaciones se encontraban contruidas en Bahareque, material clásico en las construcciones del eje cafetero, pero muy propensas a incendiarse rápidamente, logrando así una gran destrucción del casco urbano de la ciudad que requirió de muchos recursos para su proceso de recuperación, recursos traídos por el tren en su camino hacia Manizales.

¹⁰⁴ Pedro Felipe Hoyos, “A los 100 años del gran incendio en Manizales”. *La Patria*, 19 de marzo de 2025. sec. Opinión, <https://www.lapatria.com/opinion/columnistas/pedro-felipe-hoyos-korbel/los-100-anos-del-gran-incendio-en-manizales>.

¹⁰⁵ Ramírez, *El ferrocarril de Caldas: Una obra de Titanes*, 73.

¹⁰⁶ *Ibíd.*, 79.

¹⁰⁷ *Ibíd.*, 80.

como fue la construcción de 5 túneles en el sector,¹⁰⁸¹⁰⁹ necesarios para atravesar el terreno montañoso y escarpado, este trayecto presentó numerosas variaciones en la inclinación de la pendiente, situación que requirió trabajos extraordinarios de adecuación del terreno ante la viabilidad de los trenes en el sector. La llegada a la población de Villamaría se daría en mayo de 1927, puntapié final para la llegada triunfal del tren a Manizales después de 6 años de su arribó a Pereira.¹¹⁰ El ascenso final a Manizales fue, como no era de esperarse, bastante complejo, La línea férrea incluía una serie de serpenteantes pendientes que variaban su inclinación entre el 4% y el 5%, lo que permitió al tren ascender gradualmente hasta alcanzar la ciudad de Manizales, como se puede apreciar en esta reconstrucción espacial del trazado original sobre la ciudad en la actualidad, con punto final la estación del ferrocarril de Manizales:



Mapa 3: Reconstrucción espacial del recorrido de la línea ferroviaria entre Villamaría y Manizales mediante Google Maps.

Fuente: Ramírez, *El ferrocarril de Caldas: Una obra de Titanes*, 100.

¹⁰⁸ Estos túneles fueron denominados Río Claro 1, Río Claro 2, El Arango, El Arroyo y El Chupadero, y todos requirieron de un revestimiento en concreto y un diseño cuidadoso para asegurar su estabilidad y funcionalidad dado lo inestable del sector.

¹⁰⁹ Ardila Rueda, “Los Túneles en el Antiguo Ferrocarril de Caldas”, 46.

¹¹⁰ Ramírez, *El ferrocarril de Caldas: Una obra de Titanes*, 99.

La llegada a la estación de Manizales se daría el día 15 de septiembre de 1927, fecha en que la primera locomotora recibió ovaciones y vítores por todos los manizalitas congregados alrededor de la estación del ferrocarril. La estación de Manizales, que hoy en día es usada como parte del campus de la Universidad Autónoma de Manizales, es símbolo tanto de la tragedia que fue el incendio de Manizales de 1925, como también del resurgir de la ciudad con la llegada del ferrocarril¹¹¹. La llegada del ferrocarril a Manizales dió por finalizada un proyecto que duró más de 10 años, quedando así comunicada la ciudad de Manizales, como corazón de la producción de café nacional, con el puerto de Buenaventura mediante el transbordo de un solo tren, siendo comunicado la ciudad con el puerto por cerca de 556 kilómetros de rieles construidos en estas dos experiencias.¹¹²

Terminado esta segunda experiencia, se puede observar algunas diferencias fundamentales en los procesos de construcción tanto del ferrocarril del Pacífico como del ferrocarril de Caldas, pese a que ambos fueron ideados con el mismo propósito, la conexión de las principales áreas pobladas del suroccidente del país, su construcción y constitución legal fueron sumamente dispares, dado el tiempo en que comenzaron su construcción como las debilidades propias del estado colombiano y los gobiernos regionales para la financiación correcta de las líneas.

Dada la importancia estratégica del estado del Cauca en la Colombia del siglo XIX, la construcción de un ferrocarril que comunicará el interior de este estado con el comercio global era un objetivo fundamental tanto de la política del estado colombiano como del estado del Cauca, siendo el ferrocarril del pacífico uno de los primeros en comenzar su

¹¹¹ El señor Gonzalo Sanchez Zuleta, corresponsal de La Patria durante la segunda mitad del siglo XX, realizaría una crónica el 13 de noviembre de 1979, como tributo a la llegada del ferrocarril a Manizales, siendo esta la siguiente: *“Para la inauguración oficial del ferrocarril de Caldas se preparó una Feria Exposición Nacional, que tuvo su sede en el edificio del Instituto Universitario y que se prolongó del 20 de diciembre de 1927 hasta el 6 de enero de 1928. Se tuvieron carnavales amadisimos los días 28, 29 y 30 de diciembre de 1927 hasta el 6 de enero de 1928. La inauguración solemne y oficial del Ferrocarril se hizo en la Estación de Manizales el 27 de diciembre de 1927. Se contó para ella con la presencia del señor Presidente de la República, doctor Miguel Abadía Méndez, del señor Nuncio del Papa en Colombia, Monseñor Paulo Giobbe (de sus labios recibimos en Roma en 1970 el testimonio de aquella jornada memorable para Manizales y para Caldas); del señor Obispo de la Diócesis Monseñor Tiberio de J. Salazar y Herrera, que celebró Misa Campal en la Estación; del Gobernador del Departamento, doctor Daniel Gómez y Arango; del Gerente del Ferrocarril don Eleuterio Serna, de muchas otras personalidades entre las que se contaban varios Ministros de Estado, varios Gobernadores de Departamentos vecinos e innumerable público de Manizales y de todo Caldas”*.

¹¹² Monsalve, *Colombia Cafetera*, 836.

construcción desde el año 1872.¹¹³ Sin embargo, el ser pioneros en estas nuevas infraestructuras condujo a que las licitaciones de los contratos estuvieran en manos extranjeros, buscando que estas personas preparadas en el exterior brindarían sus conocimientos óptimos para la construcción del ferrocarril, dada la inexistencia del perfil de estos profesionales en territorio colombiano. Sin embargo, este experimento de contratación extranjera fue sumamente perjudicial para el desarrollo correcto de la construcción, dada la falta de garantías que el estado colombiano brindaba a estos ingenieros como también la falta de compromiso de estos en sus obligaciones contractuales dentro del proyecto. No es hasta la entrada del siglo XX, con la capitalización de las acciones del ferrocarril en manos de una empresa nacional contratando ingenieros nacionales que el ferrocarril del pacífico aceleraría su construcción.¹¹⁴

La construcción del Ferrocarril de Caldas, a pesar de enfrentar los desafíos propios de un terreno montañoso y accidentado que el ferrocarril del pacífico no experimentó de la manera que lo haría el de Caldas, demostró una notable eficiencia en su avance. Esta eficacia se atribuye en gran medida al momento histórico en el que se llevó a cabo el proyecto. Al ser construido posteriormente a las experiencias ferroviarias en el Cauca y Antioquia, el Ferrocarril de Caldas se benefició de la acumulación de conocimientos y capacidades técnicas por parte de ingenieros colombianos. Estos profesionales, ya formados y con experiencia en proyectos similares, pudieron aplicar sus habilidades de manera más eficiente en el territorio caldense, optimizando los procesos constructivos y evitando los contratiempos asociados a la contratación de ingenieros extranjeros, salvo en el caso que se requiriera de asesoría técnica especializada para la deliberación de alguna problemática durante el proyecto. La conexión ferroviaria entre el ferrocarril de Caldas y el del Pacífico, pese a ser un tema que se tocará más en profundidad en la siguiente experiencia a relatar, fue clave en un aumento desmesurado en el comercio entre las regiones y el transporte de bienes con destino al exterior, especialmente el café, que viviría un aumento considerable tanto en su producción como en las facilidades del comercio de este producto en el exterior. Pese a que el ferrocarril no puede considerarse como causa fundamental del crecimiento de la producción cafetera durante este periodo, si es un factor que permite el aumento del mercado y las ganancias de los productores dentro de los ejes del sistema, aplicando la teoría sobre la inversión en el transporte y el desarrollo económico de Gary Fromm, se puede establecer que el

¹¹³ Correa, *De Buenaventura al Caribe: El ferrocarril del Pacífico y la conexión interoceánica*, 10.

¹¹⁴ *Ibíd.*, 48.

mejoramiento de los sistemas de transporte reduce los costes de transporte, mejorando así la productividad de la regiones y el aumento de la cantidad y calidad de la producción,¹¹⁵ esta situación se hace presente profundamente en las relaciones económicas posterior a la conexión de las zonas cafeteras al puerto de Buenaventura mediante el tren, pues, como se puede observar en el siguiente gráfico, desde la llegada del ferrocarril a la ciudad de Cali, el mayor porcentaje de la producción de café optó por la salida al mercado internacional mediante el puerto de Buenaventura, una salida mucho más eficiente de estas mercancías al mercado internacional:



Figura 5: Porcentaje de exportaciones de café a través del puerto de Buenaventura
Fuente: Correa, *De Buenaventura al Caribe: El ferrocarril del Pacífico y la conexión interoceánica*, 60.

¹¹⁵ Latorre, *Transporte y Crecimiento Regional en Colombia*, 19.

1.6 La segunda experiencia de los ferrocarriles en el Viejo Caldas: El occidente caldense sobre el Río Cauca.

La segunda experiencia caldense es sumamente diferente a la anteriormente relatada en la sección anterior, esta línea ferroviaria, que comunicó la ciudad de Cartago en el Valle del Cauca con la ciudad de La Pintada en Antioquia, por cerca de 160 kilómetros, entraba al departamento de caldas siguiendo el costado derecho del río Cauca, siendo una compañía permanente de este río mientras más se adentraba dentro de los montañosos terrenos caldenses. Este ferrocarril, que entró en servicio desde 1942 hasta 1970, no influiría de manera directa el interior del departamento, pues su trazado lo alejaba de los grandes centros poblados como lo fueran Manizales, Pereira o Armenia, sino que impactaría, de una manera diferente, los municipios del occidente y norte caldense, por donde pasaría y dejaría una historia olvidada por gran parte de los conocedores de la historia del tren en Colombia.

Estas diferencias se encuentra centradas en 3 elementos, que, el historiador Pedro Felipe Hoyos Korb, en conversación privada con mi persona, destacamos como causas fundamentales de considerar esta experiencia una sumamente diferente a la que se encontró en la construcción e impacto del ferrocarril caldense que penetró el interior de la zona poblada del departamento.

En primer lugar debemos tomar en cuenta tanto el espacio de su impacto como el tiempo en el cual las líneas fueron construidas, pese a que la construcción de un tren que comunicará las principales áreas pobladas del occidente colombiano fue un plan ideado desde antes que el tren arribará a Manizales, su transformación de una idea a un proyecto tangible requeriría mucha más planeación de la necesaria, siendo este tramo del ferrocarril uno de los últimos desarrollados en el occidente del territorio colombiano. En segundo lugar se debería destacar el impacto que tuvo sobre el territorio. Como se puede comprobar viendo el recorrido sobre las estaciones de los ferrocarriles tanto en Caldas como el Valle del Cauca, las estaciones del ferrocarril se encontraban dentro del casco urbano de cada uno de los pueblos por donde pasó, teniendo pequeñas estaciones intermedias entre estos pero sin la importancia de las estaciones centrales; esta situación no se presentaría en el trayecto que conectara al Valle del Cauca y Antioquia, toda vez que las estaciones del ferrocarril se encontraron en la rivera derecha del río Cauca en el paso de este por el departamento de Caldas, sin entrar a ninguna población importante en su trayecto hacia la siguiente gran estación en La Pintada; ya dentro del departamento de Antioquia. Dado lo anterior, a cerca de 70 kilómetros de la

frontera entre Antioquia y Caldas, se desarrollaría La Felisa como la última gran estación de la troncal del occidente.

La entrada del tren a un centro poblado era un hito, un acontecimiento de suma importancia para el sector de la ingeniería nacional, como también un símbolo de la llegada del progreso a los territorios,, eso se puede ver por los eventos sublimes que se presentaron en diferentes ciudades cuando el tren entró en éstas, siendo momento importantes para la historia de sus pueblos y habitantes como muestra de ese progreso que lentamente llegaba al territorio nacional, celebraciones que lamentablemente no se pudieron presentar en este ramal ante la falta de grandes pueblos sobre el área escogida para el paso del ferrocarril¹¹⁶. Antes que eso, el propio tren sería clave para la edificación de pequeños centros poblados en la rivera del Cauca en el departamento de Caldas, como lo fue el centro poblado de La Felisa.

En el año 1920, con el timorato avance que ya se vislumbraba al otro costado del Río La Vieja, comenzaría la construcción de una pequeña línea ferroviaria de cerca de 1700 metros que comunicará, de manera directa, la estación del ferrocarril del Pacífico en Cartago con la línea férrea saliente de Puerto Caldas, siendo está finalizada en 1924.¹¹⁷ Para el año 1927, el movimiento de carga tanto por Puerto Caldas como el propio transporte fluvial sobre el río llegaría a una inevitable desaparición dada la falta de competitividad del sector con los ferrocarriles cercanos, quedando Puerto Caldas abandonado y reubicando sus recursos en otros sectores cercanos.¹¹⁸ Posteriormente esta pequeña línea llegaría a las afueras del Municipio de La Virginia en 1931, siendo el proyecto pausado hasta finales de la década de 1930.¹¹⁹ Posteriormente, el proyecto sería reiniciado en 1938, siendo este retomado por parte de los ingenieros del ferrocarril de Antioquia, trayecto de 129 kilómetros que separaban a La Virginia de La Pintada, siendo el proyecto finiquitado en 1942, cuando, de manera física, el

¹¹⁶ El ferrocarril, posterior a su salida de Cartago, no tocaría ninguno de los pueblos cercanos en el área, estando cerca La Virginia, Viterbo, Arauca, Líbano, Irá, Salamina o Marmato, pese a pasar en territorios de jurisdicción de muchos de estos municipios, el tren no pasaría por el casco urbano al mantenerse siempre en el margen del río, toda vez para evitar la necesidad de ascensos que volvieran el proceso mucho más dificultoso. Pese a no pasar por la alta montaña, en varios puntos del trayecto se requirió excavar túneles para el paso del tren por las propias características físicas del terreno.

¹¹⁷ Ramírez, *El ferrocarril de Caldas: Una obra de Titanes*, 109.

¹¹⁸ QuiZero (QuiZero) - 13. Tramo Otún - Arauca / Vestigios del Ferrocarril del Pacífico, video de Youtube (Pereira, 2023).

<https://www.youtube.com/watch?v=3sap-z9QU7U&t=217s>.

¹¹⁹ Poveda Ramos, *El antiguo ferrocarril del pacífico*, 35.

ferrocarril de Antioquia podía transportar mercancías de manera ininterrumpida hasta el puerto de Buenaventura, un primer paso para la integración total de toda la nación.

Con la llegada a La Pintada, y la conexión terrestre entre los dos sistemas, la conexión terrestre entre el interior del país y la costa pacífica se vería terminada, siendo clave para el desarrollo de toda la región occidental de la nación. Posteriormente, con la entrada del ferrocarril del Atlántico al sistema de ferrocarriles nacionales, era ya posible conectar mediante los ferrocarriles la capital de la república con los dos principales puertos de la nación, Buenaventura y Barranquilla, con pocos transbordos entre sistemas. Por su parte, el ferrocarril del pacífico como compañía tomaría el control tanto de las líneas del ferrocarril sobre el Valle del Cauca, con dirección tanto hacía Popayán, Armenia, Pereira y Manizales, alcanzando una longitud total de, aproximadamente, 498 kilómetros de vías ferroviarias ininterrumpidas, siendo el sistema ferroviario más largo del país durante algunos años.¹²⁰¹²¹

¹²⁰ Agencia Nacional de Infraestructura, “¿Cuál es la red férrea del pacífico?”, <https://www.ani.gov.co/cual-es-la-red-ferrea-del-pacifico>

¹²¹ Con la entrada en funcionamiento del ferrocarril del Atlántico en 1954, y la desaparición de las conexiones férreas entre el ferrocarril del Pacífico con Popayán, Armenia, Pereira y Manizales, el sistema disminuyó bastante su longitud, pero mantuvo la conexión con Antioquia mediante la conexión del occidente caldense.

2. POBLAMIENTO, FERROCARRIL Y CONFIGURACIÓN TERRITORIAL: LA FUNDACIÓN DE LA MERCED Y EL SURGIMIENTO DE LA FELISA (1900-1942)

El desarrollo de las líneas ferroviarias en el suroccidente colombiano, citadas previamente, no solo transformó la infraestructura de transporte en todo el eje Cali-Manizales-Medellín, también tuvo una importancia inusitada en las formas de poblamiento del espacio por donde el tren alguna vez pasó, atrayendo a numerosas personas que vieron en este medio de transporte un motor de la transformación social y poblacional en todos los espacios por los que el tren tuvo influencia. Como ya se pudo comprobar en el capítulo anterior, la llegada del tren fue sumamente tardía al territorio caldense, en su mayoría por la difícil geografía que caracteriza a esta región en el país, como también a la falta de capacidades técnicas de las constructoras del momento para poder sortear de manera económica los desafíos que el terreno ofrecía.

Ante esta situación, el transporte antes de la llegada del ferrocarril se centraba en su mayoría en el movimiento de mercancías mediante animales de carga, el aprovechamiento de los cables aéreos y la población empleada como braseros,¹²² personas especializadas en el transporte de las mercancías de los centros de acopio a los principales centros de comercio que la región poseía. Dado lo anterior, la entrada del ferrocarril sería clave para la transformación de muchas de estas actividades económicas dentro del territorio, brindando oportunidades y mejoras en las condiciones de vida y comercio de los principales productores de productos agrícolas de la región; como también moldear la forma de poblamiento del espacio, este capítulo buscará destacar los modos en que, previo al ferrocarril, la gente se transportaba entre pueblos y como fueron los procesos de poblamiento de Caldas, como también el impacto económico, social y poblacional que tuvo el tren para los habitantes de los recién fundados pueblos, concentrando en especial en el norte caldense y los municipios colindantes por el río Cauca.

¹²² García. *Geografía Económica de Caldas*, 317.

2.1 El poblamiento del norte de Caldas: Oleadas migratorias en la conformación del espacio circundante al Río Cauca.

El territorio donde actualmente se encuentran los departamentos de Caldas, Risaralda y Quindío fueron, durante mucho tiempo, un territorio indómito, una tierra salvaje donde las historias de colonización escaseaban ante la exuberancia de la jungla, como también lo escarpado del territorio, siendo una área de frontera poco habitable pero con un gran potencial en su domesticación. En materia política, posterior a la independencia de Colombia, el territorio caldense formaba parte de los estados del Cauca, Antioquia y Tolima, siendo un espacio en que, pese a que los 3 estados confluir en este, no existía una comunicación sustanciosa entre estos, el periodo previo a la colonización de este territorio se caracterizó en este aislamiento, donde cada una de las regiones se encontraban poco comunicadas con el resto, siendo apenas pequeñas comunidades las que habitaban el territorio, siendo más que nada colonos enfocados en la extracción de materias primas sin una verdadera vocación de permanencia en el territorio, salvo en los territorios caucanos fronterizos con la Intendencia del Chocó (Atrato), pues desde tiempos de la colonia la vocación de permanencia se centró en pueblos ya consolidados como Marmato, Supía, Anserma. Arma y Riosucio, que se encontraban comunicados mediante un camino real con los municipios del Valle del Cauca, un camino real de cerca de 75 kilómetros que cruzaba por el corazón de esta tierra indómita y carente de habitantes.

Así pues, el territorio caldense se encontraba previamente dividido de la siguiente manera:



Mapa 4: Territorio del Viejo Caldas sobre los límites regionales de mediados del siglo XIX.

Fuente: Elaboración propia.

Como se puede discernir en el mapa referencia, se puede observar cómo se conformó el territorio con el pasar del tiempo. Este fue configurado, ciñéndonos a la clasificación proferida por Ricardo De los Ríos, podemos sonsacar que, pese a la poca cantidad de centros poblados de importancia en la época sobre el territorio, se comienzan a determinar diferentes áreas geográficas discriminadas tanto en la composición étnica de sus habitantes como en las actividades económicas que estos desarrollaban.

Centrándonos en la definición que hace Ricardo de Los Rios Tobón, en su libro: “La Política: Creación del Departamento de Caldas”, podemos observar que, el norte del actual

departamento de Caldas fue un territorio que se encontraba en dominio tanto del Estado Soberano del Cauca como Antioquia. El sector perteneciente al Cauca tenía un importante desarrollo económico alrededor de la extracción de oro y otro tipo de recursos mineros que el espacio tenía por ofrecer, el territorio en ese periodo fue habitado por negros traídos del Valle como la población indígena que habitaba el territorio fronterizo con la Intendencia del Chocó, siendo de las únicas regiones de todo este territorio con presencia permanente de personas “civilizadas”.¹²³

Este territorio caucano fue el único habitado ininterrumpidamente por más de 300 años antes de la “colonización” antioqueña, dado que los recursos mineros siempre fueron atractivos para los colonos caucanos radicados en este espacio, como también la buena presencia de pobladores nativos en el territorio, adicionalmente, este poseía condiciones mucho más estables climáticamente que otros sectores cercanos. Es común que, en esta área, durante el periodo colonial, los intentos de domesticación y de asentamiento de personas tendieran al fracaso dada la dificultad del territorio como la hostilidad que en este se encontraban, sobre todo de las condiciones climáticas extremas presentes en las cercanías de las tierras del chocó, de igual forma, el descubrimiento de yacimientos mineros mucho más ricos cada vez más al norte. Las poblaciones más exitosas de esta primera colonización caucana del actual occidente de Caldas fueron los actuales municipios de Marmato, Supía, Rionegro y en menor medida, Mistrató, pueblos fundados a mediados del siglo XVII por colonos españoles, que encontraron en este territorio numerosas minas de explotación aurífera, como relata D. Francisco Guillén Chaparro, en una memoria firmada en Santa Fe, el 17 de febrero de 1583:

“A otro lado del cerro de Quiebra-Lomo hay otro río que llaman Zupiasí, que es abajo de las minas dichas; ansimesmo sacan oro. A dos leguas y media deste cerro hay otras minas que llaman del Río Grande [el Cauca], tierra muy poblada de muchos cañaverales e pásase un pedazo de montaña; es un cerro altísimo. El oro que aquí se saca es oro el marmato, que llaman; tiene de ley nueve, diez y once quilates, que sale destas leyes. E más abajo destas minas hay otras en que también se saca oro más bajode ley y a un tiro de arcabuz deste cerro del Marmato hay otro cerro, asimesmo muy alto, que se saca oro en él por socavones, que así los tenían hechos los naturales cuando los españoles entraron; tiene de ley catorce quilates y a diez y seis

¹²³ Víctor Zuluaga, *Vida, pasión y muerte de los indígenas de Caldas y Risaralda*. 2.^a ed (Pereira: UTP, 1995), 14.

quilates. Asimesmo hay otro cerro a tres leguas de las minas de Quiebra-Lomo que llaman el cerro de Picara, sácase oro en él; tiene diez y siete e diez y ocho quilates. A dos leguas deste propio cerro hay otras minas que llaman de Mapura; sácase muy buen oro de diez y ocho quilates; hay en este cerro muy pocas aguas e como no llueva sácase poco oro. Una legua destas dichas minas hay otras que se ha sacado y saca muy buen oro, que se llaman las minas de Guacayca; tiene de ley veinte y dos quilates y medio y es oro granado. Hay también en el cerro de Quiebra-Lomo minas de azogue. Abajo destas minas hay algunas zabanas, donde se cría ganado vacuno e yeguas. En la dicha ciudad pasa por un lado del cerro donde está poblada, un río que llaman de Zupinga; es río muy pedregoso y va ahocinado; e por la otra banda va una quebrada. Bébese en el pueblo de fuentes que hay a los lados del pueblo; hay las mismas frutas que en el propio Cartago; el cielo de aquel pueblo, es que hay muchos serenos y llueve mucho y caen muchos rayos y hay grandes truenos e relámpagos y han muerto gentes”.^{124 125}

Este sector minero se conectaba permanentemente por un camino real que conectaba, de manera precaria, a las regiones de occidente colombiano, camino que comunicaba a Santa Fe de Antioquia con Popayán pasando por este sector; Arma, Marmato, Supía y Anserma, antes de continuar por 71 kilómetros¹²⁶ hasta la población de Ansermanuevo, donde el trayecto era mucho más ameno para los viajeros ante la falta de altas montañas.¹²⁷ El susodicho camino real, que comunicaba de manera directa Popayán con Santa Fe de

¹²⁴ Alberto Valencia, “MARMATO: UN PUEBLO ANCLADO EN UNA MONTAÑA DE ORO”, *Alberto Valencia Llano: Una cita con la historia de la región caldense*, publicado el 18 de enero de 2021. <https://albeirovalenciallano.com/2021/01/18/marmato-un-pueblo-anclado-en-una-montana-de-oro/>. 3.

¹²⁵ Francisco Guillén. "Memoria de los pueblos de la gobernación de Popayán", *Revista Céspedesia* (1983). 45-46.

¹²⁶ De acuerdo a mis propias estimaciones, dado que no existe fuente formal que lo especifique, la distancia entre Ansermanuevo, en el Valle del Cauca, y la región minera antes referida es de aproximadamente 71 kilómetros.

¹²⁷ El camino real mencionado, que conectó a Santa Fe de Antioquia, Medellín, Rionegro, Arma, Supía, Anserma, Ansermanuevo, Cartago, Cali y Popayán, denominado por las poblaciones locales de las primeras épocas republicanas como “Calentador” se puede aún transitar pues este dió pie a la Ruta Nacional 25, carretera que actualmente, al llegar a Supía baja la montaña hasta el Centro Poblado de La Felisa, sin embargo, el camino real continuaba en la alta montaña con dirección al poblado de Caramanta, manteniendo el camino de alta montaña hasta Santa Fe de Antioquia, sin siquiera llegar a tocar las cercanías del Río Cauca, sector que antes del siglo XIX seguía siendo inexplorado e inhabitado de colonos.

Antioquia, con una extensión aproximada de 727 kilómetros,¹²⁸ era un camino de difícil transitar, haciendo que, al momento de comercializar los productos antioqueños con el resto del virreinato en la época colonial, fuera supremamente complicado pensar en comerciar con dirección al sur del continente, toda vez que, para llegar hasta la ciudad de Popayán desde Antioquia, podía tardar hasta 4 meses en temporadas de mal tiempo,¹²⁹ viajes tan extensos desmotivaron a los comerciantes antioqueños de buscar salidas a los mercados internacionales mediante la conexión con el Cauca, motivando el transporte de mercancías hacía Puerto Berrío, puerto seco en orillas del Magdalena Medio.

La composición étnica de los habitantes de este sector siempre estuvo muy marcada por el gran número de indígenas en el territorio, que, con las técnicas ancestrales que estos conocían, siguieron explotando la región junto a los nuevos colonizadores originarios de España y el Valle del Cauca.¹³⁰ Solo los grandes latifundistas provenientes del cauca podían mantener las mismas formas de explotación indígena, pues la mayoría de los trabajadores eran esclavos traídos desde el Cauca para mantener la producción de oro ante la desaparición de la servidumbre indígena a mediados del siglo XVII, no es de extrañar entonces que, para comienzos del siglo XIX, cerca del 40% de los habitantes de la región eran esclavos.¹³¹ Que, con las mejoras técnicas en la extracción de oro, abandonaron la extracción tradicional indígena en pro de la minería de aluvión.¹³² Además de destacar las poblaciones de Anserma, Marmato y Supía, sobre la orilla izquierda del Río Cauca¹³³ se encontraba también el pueblo minero de Arma, contemporáneo al resto de estos pueblos, sobre el cañón del Río Arma; parada obligada del camino real posterior al cruce del río Cauca sobre el paso Bafú¹³⁴ pero

¹²⁸ La distancia presentada en, que consta de la distancia entre Popayán y Santa Fe de Antioquia por el camino real, fue calculada por el investigador.

¹²⁹ James J. Parsons, *La colonización Antioqueña en el Occidente Colombiano*. 4.^a ed. (Bogotá: El Áncora Editores, 1997). 167.

¹³⁰ Los indígenas Ansermas realizaban pozos de extracción en las zonas mineras, para posteriormente depurar las rocas en búsqueda de oro, pese a ser un sistema de obtención de oro ancestral, no era una forma eficiente de obtención de todas las trazas de oro que se encontraban en alguna beta, dando como resultado que, al desechar los restos del tamizaje, mucho de estas betas terminaran en quebradas de tierra, generando esto que las minas de oro tuvieran una explotación corta, moviendo permanentemente la explotación a otras áreas.

¹³¹ García, *Geografía económica de Caldas*,. 122.

¹³² *Ibíd.*, 121-122.

¹³³ Vista en sentido Norte-Sur.

¹³⁴ ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN DE COLOMBIA. *Pasos de Moná y Bafú sobre el Río Cauca*. 1832. Sin escala. Bogotá: Secretaria del interior, 1832.

https://tesorosdocumentales.archivogeneral.gov.co/view/4467/pasos-de-mona-y-bufu-sobre-el-rio-cauca?offset=5404&limit=25&sort=_score.

que nunca logró su transformación a municipio, siendo este un pueblo de paso para los colonos antioqueños durante el siglo XIX. Como se puede mostrar en el siguiente mapa:



Mapa 5: Paso Moná y Y Bafú en 1832

Fuente: ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN DE COLOMBIA. *Pasos de Moná y Bafú sobre el Río Cauca*. 1832. Sin escala. Bogotá: Secretaria del interior, 1832.

No es de extrañar que, dentro del proceso de formación de la identidad de Caldas, muchos de estos primeros colonizadores y habitantes del sector fueron invisibilizados, dado que, el grupo predominante en las oleadas migratorias de finales del siglo XVIII y comienzos del siglo XIX en el territorio caldense estuvieron conformadas especialmente por los paisas, habitantes de municipios como Sonsón, Rionegro, abejorral, etc, familias con vocación de permanencias movilizadas por la necesidad de obtención de tierras no acaparadas por grandes latifundistas paisas, en búsqueda de tierras que trabajar ante la falta de éstas en su natal

Antioquia¹³⁵, una región en aquel momento, dada su geografía montañosa,¹³⁶ donde la tierra se encontraba ya acaparada en pocas manos. Muchos de estos colonos eran personas de escasos recursos, pero con un hambre importante para el desarrollo de sus propias fincas de explotación local; buscando así un pedazo de tierra que poder reclamar como suyos.

El territorio caldense, en aquella época no tenía dueños que reclamaran la pertenencia de las tierras, más allá de títulos coloniales poco claros de los escasos dueños que no se podían sustentar jurídicamente ante la falta de más elementos esenciales que demostrarán actos de señor y dueño sobre el territorio, dado lo agreste del terreno y sus pocos habitantes, como también de pequeñas comunidades indígenas y afros que aún habitaban el sector. Los “paisas” vieron este territorio como una salida a la falta de tierras y una zona rica en recursos que no habían sido explotadas por nadie, que, mediante el trabajo de numerosos vecinos lograron domesticar los grandes cerros en pro del desarrollo de nuevas comunidades.¹³⁷

Los movimientos migratorios con dirección al sur de Antioquia comenzaron desde mediados del siglo XVIII, aún durante el periodo colonial. En aquella época, la región de Antioquia era productora de oro en su mayoría, como también de agricultura de subsistencia, la tenencia de tierras era un problema preponderante dentro del territorio, forzando a las personas a movimiento migratorios buscando nuevas fronteras que aumentar, dada la falta de tierras por cultivar. Esta escasez de tierras era producida por el acaparamiento de la tierra en pocas manos, poca productividad de éstas y la falta de seguridad alimentaria tanto para las personas como para sus familias, siendo la necesidad de migrar la mejor elección buscando establecer parcelas donde las personas pudiera establecerse y vivir con tranquilidad, tanto para ellos mismos como para sus familias.¹³⁸¹³⁹

Dado lo anterior, y con las promesas de tierras baldías y fértiles¹⁴⁰ los colonos se aventuraban con miras a los territorios poco habitados del sur. La primera gran población fundada a finales del siglo XVIII, y erigida como municipio en 1800 fue el pueblo de Sonsón, sobre los linderos del cañón del Río Arma, 60 kilómetros al norte de Arma, pequeña

¹³⁵ Ortiz, González y Almario. *Caldas, una región nueva y antigua, tradicional y moderna, local y nacional*, 65.

¹³⁶ Bonel Patiño, *Mito y realidad en la colonización Antioqueña: La concesión aranzazu*, 1.ª ed. (Manizales: Biblioteca de escritores caldenses, 1988). 21.

¹³⁷ Ortiz, González y Almario, *Caldas, una región nueva y antigua, tradicional y moderna, local y nacional*, 27.

¹³⁸ *Ibid.*, 224.

¹³⁹ Hermes Tovar, *Que nos tengan en cuenta: Colonos, empresarios y aldeas 1800-1900*, 1.ª ed. (Medellín: Colcultura, 1995). 55.

¹⁴⁰ Roberto Luis Jaramillo, “La colonización antioqueña”. En *Historia de Antioquia*, (Medellín: Suramericana de Seguros, 1988). 183.

población por donde pasaba el camino Real de Santa Fe de Antioquia a Popayán.¹⁴¹ Los primeros habitantes del pueblo se asentaron en el año 1789, durante el periodo colonial, producto del movimiento de 55 vecinos de las localidades de Rionegro y Marinilla,¹⁴² las características económicas de estos vecinos pueden verse reflejadas en la carta enviada al gobernador de la región, Francisco de Baraya y La Campa, en búsqueda de su aprobación para asentarse sobre el territorio:

*“Nos que esto firmamos, vecinos de Rionegro unos, y otros del Valle del Señor San Josef de Marinilla, ante Usía con nuestro mayor rendimiento parecemos, y como mejor proceda decimos: Que motivados de suma pobreza de bienes de fortuna, escasos de tierras en qué trabajar, y lo que es más doloroso, ni aun terreno en que poder hacer una casa para poder mantener la vida y nuestras familias, por la estrechez que hay y se manifiesta en uno y otro vecindario de nuestro sitio, a causa de la propagación de las gentes: Hemos determinado retirarnos a las montañas del Valle de Sonsón...”*¹⁴³

Con la fundación de Sonsón, la domesticación paisa de aquellas tierras agrestes del sur comenzaría, pese a la existencia de tanto población local establecida como otros pequeños reductos de campesinos paisas habitantes en el territorio, cada vez más familias de diferentes clases sociales, ávidas de tierras para poseer se embarcaron al sur buscando poblar todo el sur del estado de Antioquia, la región del sur de la Antioquia de ese momento, limitaba al sur con el Cauca sobre el río Chinchiná, y con el corazón de Antioquia sobre el Río Arma.¹⁴⁴ Posterior a la fundación de este municipio, los colonizadores siguieron la tendencia hacia el sur, que, dentro del comentario popular de los habitantes del actual Caldas, fundaban un pueblo “Cada 8 horas de mula”,¹⁴⁵ Para los colonizadores, la construcción de caminos era tan importante como la consolidación de poblaciones, siendo necesarios estos para conectar, de

¹⁴¹ Ortiz, González y Almario, *Caldas, una región nueva y antigua, tradicional y moderna, local y nacional*. 223.

¹⁴² Rodrigo Campuzano, *El nacimiento de Sonsón: un ejemplo de la colonización temprana antioqueña*. 1.^a ed. (Medellín: Academia Antioqueña de Historia, 2019). 55.

¹⁴³ Zapata, Heriberto. “Antecedentes de la fundación de Sonsón”. (Monografía, Municipios de Antioquia, 1971). 4-5.

¹⁴⁴ Ortiz, González y Almario, *Caldas, una región nueva y antigua, tradicional y moderna, local y nacional*. 79.

¹⁴⁵ Obando, Hector, entrevista por Nikolas Escobar, Dylan Bermudez y Luis Wilfredo Garcés, 11 de julio de 2024, Bar La Cigarra, Salamina, Caldas.

manera mucho más efectiva, las nuevas poblaciones con el resto de Antioquia.¹⁴⁶ Producto de estos primeros movimientos se fundó el pueblo de Abejorral en 1804, siendo estas dos villas punto de partida hacia la colonización del sur.¹⁴⁷

Pese a ser territorios donde la presencia humana nunca fue continua, la tierra si tenía “dueños”, dueños que aducían la propiedad sobre las tierras respaldados por títulos reales sobre el territorio, que, aún con el cambio de régimen producto de la independencia de Colombia, trataban de mantener la vigencia de estos. Los dueños de estos terrenos no habitaban este, sino que seguían habitando las poblaciones ya establecidas antes que lanzarse en un proceso colonizador individual. Este es el caso de José María Aranzazu, ciudadano español radicado en el municipio de Rionegro desde 1774, que en 1780; posterior a un viaje sumamente complicado con dirección a Santa Fe de Bogotá, capital del virreinato; solicitaría a la corona española presidida en aquel momento por el Rey Carlos VI, la concesión de los terrenos entre la población de Aguadas, el nacimiento del río Pozo, y hasta la desembocadura del Río Pacora,¹⁴⁸ como reza en la propia capitulación:

*“Por el Nacimiento del Río Pozo cortando derecho EL Río Cauca a la línea que va de ésta hacia abajo, hasta embocadura de la quebrada Pácora y la que buscando el nacimiento del mismo, corta en derechura a la cumbre más alta y va a encontrarse con el nacimiento del citado río pozo.”*¹⁴⁹

Pese a esto, y en consonancia con la inestabilidad política y jurídica que se presentó en el Virreinato de la Nueva Granada por el proceso de independencia, la legalización de la posesión de la familia Aranzazu sobre el territorio nunca se formalizó, toda vez que no se presentó una validación por un juez del virreinato antes del estallido de la independencia, por lo cual no se le entregó a este la cédula real de posesión.¹⁵⁰ Adicionalmente a esto, José María

¹⁴⁶ Ortiz, González y Almario, *Caldas, una región nueva y antigua, tradicional y moderna, local y nacional*. 68.

¹⁴⁷ Ángel María Ocampo, *La Merced: Historia y Cultura*. 1.^a ed. (Manizales: Alcaldía de La Merced, 2002). 44.

¹⁴⁸ Guillermo Duque, “Algo de Historia de la Fundación”, *Salamina.com.co* 26 de febrero de 2025. <https://salamina.com.co/historia/>.

¹⁴⁹ Gobernación de Caldas. “INFORMACIÓN BÁSICA DE ARANZAZU”, *infomunicipios*, 13 de febrero de 2025. <https://site.caldas.gov.co/media/pdf/2014/infomunicipios/INFORMACION%20DE%20ARANZAZU.pdf>. 6.

¹⁵⁰ José Miguel Alzate, “La concesión Aranzazu”, *Eje 21*, publicado el 11 de marzo de 2021. <https://www.eje21.com.co/2021/03/la-concesion-aranzazu>.

Aranzazu nunca volvería al territorio, falleciendo en la ciudad de Maracaibo¹⁵¹, dejando a su familia residente de Rionegro la reclamación sobre los territorios concedidos de manera “informal” por parte de la corona.¹⁵² Producto de este vacío de propietarios, se presentaron pleitos legales en los años posteriores, entre la “capitulación real” en el año 1801 hasta 1824, fecha en la cual se puede entender como la fundación de la población de Salamina, primera gran fundación sobre estos territorios, estos conflictos se fundamentaron, en su mayoría en:

- La falta de legitimación por activa que probase que la concesión rindiera frutos por parte de la familia Aranzazu¹⁵³ terminó generando que las tierras, para el nuevo gobierno republicano, fueran consideradas nuevamente baldías.¹⁵⁴
- El comienzo del movimiento de colonos en dirección a estas tierras buscando terrenos más fértiles.
- El aumento desmedido de las pretensiones por parte de la Familia de José María Aranzazu, pasando de ser una reclamación de posesión entre los ríos Pozo y Pacorá, hasta ser una reclamación de cerca de 200.000 hectáreas cuadradas,¹⁵⁵ llevando la pretensión hasta el río Chinchiná, la totalidad de la región de Rionegro durante el último periodo colonial¹⁵⁶

¹⁵¹ No se ha encontrado información de la fecha del fallecimiento del señor José María Aranzazu, se considera que su fallecimiento tuvo que darse antes de la declaración de independencia de la Nueva Granada, al mismo tiempo el señor José María Aranzazu, además de ser referido en las fuentes como el poseedor de estas tierras, fue el padre de Juan De Dios Aranzazu, hijo de José María, quien en su vida política, además de ser cabeza de las reclamaciones del territorio posesionado por su padre, fue ministro de Hacienda, Gobernador de Antioquia, presidente del consejo de estado y presidente encargado de la República de Nueva Granada durante la Guerra de los Supremos.

¹⁵² Se puede atribuir a esta posesión como informal, en primer lugar por la falta de expedición de la Cedula Real, pese a ser atribuido en territorio a José María Aranzazu, la falta del documento legal necesario únicamente obró a que los efectos de este no tuvieran reconocimiento y publicidad a tercero, generando así que estos territorios aún agrestes, siguieran siendo considerados baldíos habidos de afán de explotación tanto por el estado como para los colonos.

¹⁵³ Jaramillo, “La colonización Antioqueña”, 193

¹⁵⁴ Parsons, *La colonización Antioqueña en el Occidente Colombiano*, 76.

¹⁵⁵ Patiño, *Mito y realidad en la Colonización Antioqueña: La Concesión Aranzazu*, 17.

¹⁵⁶ Alzate, “La concesión Aranzazu”.

Así las cosas, y en el estado de salvajismo continuo que se seguía presentado en esta concesión,¹⁵⁷ Don José Antonio Jaramillo Ruiz, vecino de la recién fundada Sonsón, en compañía de 25 familias tanto de este pueblo como de Rionegro y Marinilla,¹⁵⁸ colocarían rumbo al sur, pasando por el poblado de Arma, con dirección a encontrar tierras fértiles que poder cultivar, con la viveza de considerar que, al ser ellos los que generen la producción de las tierras; estas les pertenecen por “pobres hombres que confiaban en la sentencia bíblica, según la cual, con el sudor de la frente se ganarían el pan”.¹⁵⁹

Estos colonos se asentaron en el territorio conocido como Sabanalarga, el 2 de enero de 1818, como reza el siguiente fragmento:

*“Cumpliendo con la citada orden, nos pusimos en camino el 22 de diciembre de 1.817 habiendo salido de Sonsón a las dos de la tarde y llegando al paraje Sabanalarga el 2 de enero a las cuatro de la tarde, cuyo lugar exploramos en dos días y hemos hallado buena temperatura, el sitio puede destinarse para una colonia con una temperatura media que producirá todas las plantas que son útiles para el sustento de la vida humana. También promete pastos para toda clase de crías de ganados y bestias, tiene aguas que lo circundan y son: Chamberí, Sabana Larga, y el Sedrito y su demarcación es del río Pozo, al de Maybá que tendrá l longitud del páramo de Herveo a la quebrada del Tambor tres leguas de latitud, de Pozo a Maybá, dos. El informe y todo lo demás se pondrá V.S. en manos del Sr Gobernador.”*¹⁶⁰

En consecuencia, los nuevos pobladores de la pequeña villa de Sabanalarga comenzaron a habitar de manera ininterrumpida el territorio, realizando una transformación radical de este buscando dejar al descubierto las tierras fértiles escondidas debajo de la vegetación endémica y la selva que cubría todo el territorio, el desarrollo de la domesticación de todo este territorio se fundamentó en el proceso de acoplamiento de unidades económicas,

¹⁵⁷ Con excepción de la Población de Arma, que ya se encontraba habitada desde 1547.

¹⁵⁸ Dentro de la reseña histórica sobre el municipio de Salamina, de la Gobernación de Caldas, destaca otros nombres de importantes fundadores de la ciudad : Fermín López, Pablo López, Manuel López, Juan José Ospina, Carlos Holguín, Francisco Velásquez, Nicolás y Antonio Gómez Zuluaga, José Hurtado, José Ignacio Gutiérrez, Nicolás Echeverri, entre otros.

¹⁵⁹ Ortiz, González y Almario, *Caldas, una región nueva y antigua, tradicional y moderna, local y nacional*. 55.

¹⁶⁰ Duque, “Algo de historia de la fundación”.

políticas y culturales a pequeña escala en las pequeñas villas recién fundadas,¹⁶¹ la falta de títulos de propiedad coloniales, como los lazos colectivos formados entre diferentes familias durante el proceso de limpieza y de fertilización de las tierras terminaron de generar una dinámica local de compañerismo entre los habitantes de una misma villa, buscando que las reclamaciones, como se ha visto con anterioridad en la citación anterior, fueran un clamor popular que permitiera una mejor identificación de los colonos como una comunidad.

Pasado el hito de la independencia y comenzado el periodo político de Colombia dentro del contexto de la Gran Colombia, los colonos antioqueños ya asentados en el territorio de Salamina comenzaron el proceso de solicitud de las tierras como suyas, en consonancia con la idea de que, dado su trabajo arduo sobre el terreno buscando volverlo fértil, era menester del estado considerarlos como dueños legítimos de sus parcela, ante esta situación, las personas poseedoras de títulos coloniales; como fuere la familia de José María Aránzazu, comenzaron procesos judiciales de pertenencia de estas tierras, el conflicto comenzaría en 1822, que, según la versión de Elías Gonzales Villegas¹⁶²:

*“Cuando se planteó en esta Provincia el gobierno colombiano, pretendieron comprar dicho terreno los señores Uribe, Ospina y compañía; aceptó el gobernador, coronel Francisco Urdaneta, la propuesta de compra y fijó carteles e hizo medir el terreno para acelerar la venta y arreglar el contrato según lo disponía la ley; se hallaba en este estado el negocio cuando representó a dicho gobernador mi hermana María Antonia González pidiéndole que suprimiera la venta hasta que su hijo Juan de Dios de Aranzazu probara legalmente que los terrenos le pertenecían por herencia de su padre.”*¹⁶³

Dadas estas circunstancias, el conflicto jurídico sobre el territorio comenzaría, buscando por una parte, la familia Aranzazu, el reconocimiento de su propiedad sobre todos los territorios entre el Río Pozo y, en este caso, el Río Chinchiná. Dentro de los habitantes de Salamina el clamor era compartido del respeto por el trabajo de colonización sobre este territorio agreste, abandonado a su suerte por sus supuestos dueños que no realizaron las diligencias acordes a su condición de propietarios, los colonos, en este proceso litigioso,

¹⁶¹ Ortiz, González y Almario, *Caldas, una región nueva y antigua, tradicional y moderna, local y nacional*. 231.

¹⁶² Jaramillo, *“La colonización Antioqueña”*, 193.

¹⁶³ *Ibid.*, 189.

fueron respaldados por las autoridades locales y religiosas en su afán de domesticación,¹⁶⁴ por su parte, las reclamaciones de la concesión Aranzazu eran defendidas tanto por el apoderado de estos, como por autoridades del orden departamental y nacionales que; pese a estar intranquilos con seguir prolongando los privilegios coloniales de unos pocos, apoyaron la causa de los Aránzazu gracias al poder ejercido por Juan De Dios Aranzazu.¹⁶⁵ El análisis jurídico del conflicto deja ver que las pretensiones de la Concesión Aranzazu hacía mucho tiempo habían prescrito dentro del contexto postcolonial, toda vez que la posesión material sobre el latifundio nunca se realizó por el autoproclamado dueño de las tierras, dejando estas sin dueño durante cerca de 24 años.

Dentro del contexto jurídico nacional del momento, se establecía que las reclamaciones de pertenencia debían de demostrar, de manera inequívoca, la presencia del señor sobre sus terrenos durante 5 años para así poder demostrar su vocación de amo y señor sobre estos, situación no presentaba en el territorio en disputa. Ante este vacío de requisitos formales para fundamentar las pretensiones de lo Aranzazu sobre el territorio, la única argucia jurídica posible era la “mentira”, mediante 2 medios: El primero era adjudicarse para estos mismos, los desarrollos mineros y agrícolas realizados tanto por los habitantes de la villa de Arma como de los colonos recién llegado y asentados sobre el territorio, aduciendo que la laboral proferida por estos habitantes eran producto de las concesiones realizadas por estos.¹⁶⁶

La segunda argucia fue el uso del aparato político del estado en su favor, ante la falta de acreditación por la no existencia formal de un título de propiedad adecuado, se realizó una declaración verbal secundada por el intendente de Cundinamarca, Don Enrique Umaña, que dotó de cierta credibilidad a las pretensiones de apropiación de los Aránzazu, siendo esta declaración de carácter informal y muy poco técnica¹⁶⁷, logrando así que las pretensiones de los Aranzazu aumentarán de manera desmedida, ahora con sus pretensiones apostadas en la

¹⁶⁴ Ortiz, González y Almario, *Caldas, una región nueva y antigua, tradicional y moderna, local y nacional*, 56.

¹⁶⁵ Juan De Dios Aranzazu (La Ceja, Antioquia, 1798 - Bogotá 1845) fue un político, educador, periodista y abogado antioqueño, hijo de José María Aranzazu, quien fue el español quien reclamaba el territorio entre el Río Pozo y el Río Chinchiná en 1780, gracias al poder que ostentaba dentro de las esferas del gobierno central, como al papel político innato de este al formar parte de los gobiernos regionales de Antioquia, como también del consejo de estado y la presidencia, tuvo el poder “coercitivo” para tener a su favor a funcionarios durante el litigio por la propiedad de estos territorios que, para el momento de la apertura de este en 1824, ya se encontraban en proceso de colonización.

¹⁶⁶ Jaramillo, “La colonización Antioqueña”, 193.

¹⁶⁷ Ocampo, *La Merced: Historia y Cultura*, 46.

declaración sobre la pertenencia de toda la tierra desde el Río Pozo hasta el Río Chinchiná, extensión superior a lo establecido en la promesa de título real proferida por el Rey Carlos VI a José María Aránzazu¹⁶⁸.

Gracias a su gran poder dentro del estado de derecho postcolonial, y su gran amistad con el presidente Francisco de Paula Santander, en 1824 lograría sentencia favorable ante la Corte de Cundinamarca, en contra tanto de los colonos ya asentados como también de los habitantes de Arma¹⁶⁹, que, pese a ser una población más antigua, también fueron víctimas del proceso. En este primer fallo, y con autorización del General Santander, procedería a la constitución del municipio de Salamina de manera oficial el 8 de junio de 1825, gracias a un decreto ejecutivo firmado por este último,¹⁷⁰ logrando así ganarse el favor de la mayoría de los colonos ya asentados sobre el territorio, pese a esto, este reconocimiento también conllevó el desalojo de algunas familias ya establecidas en favor de la familia Aranzazu, como también la repartición de otros lotes a amigos y aliados en el territorio.¹⁷¹ Pese a esta primera victoria, y en uso de sus derechos constitucionales para presentar apelaciones, los habitantes afectados de los presentaron el recurso ante la Corte Suprema, logrando así una sentencia favorable en 1828 ordenando la restitución de algunos terrenos tomados por los Aránzazu, pero reconociendo la propiedad de estos sobre el territorio. Con la finalización del litigio sobre la propiedad del territorio, el movimiento de personas rumbo al sur seguiría en aumento, ahora bajo concesión tanto de los Aránzazu como de la Concesión Gonzalez & Salazar y Compañía, quienes continuaría obrando como dueños en el norte de Caldas, no teniendo grandes pleitos con la fundación de la Ciudad de Manizales en 1848.¹⁷² Salamina, por su parte, tendría un traslado desde el sitio de Sabanalarga hacia el descampado de Encimadas en 1827, obra del comisario José Ignacio Gutierrez, donde se procedería a repartir los lotes en consonancia con la propiedad atribuida a la concesión Aranzazu.¹⁷³

¹⁶⁸ Patiño, *Mito y realidad en la Colonización Antioqueña: La Concesión Aranzazu*, 136-138.

¹⁶⁹ Jaramillo, “La colonización Antioqueña”, 193.

¹⁷⁰ No se encontró referencia alguna de cuál fue el decreto ejecutivo exactamente.

¹⁷¹ Jaramillo, “La colonización Antioqueña”, 193.

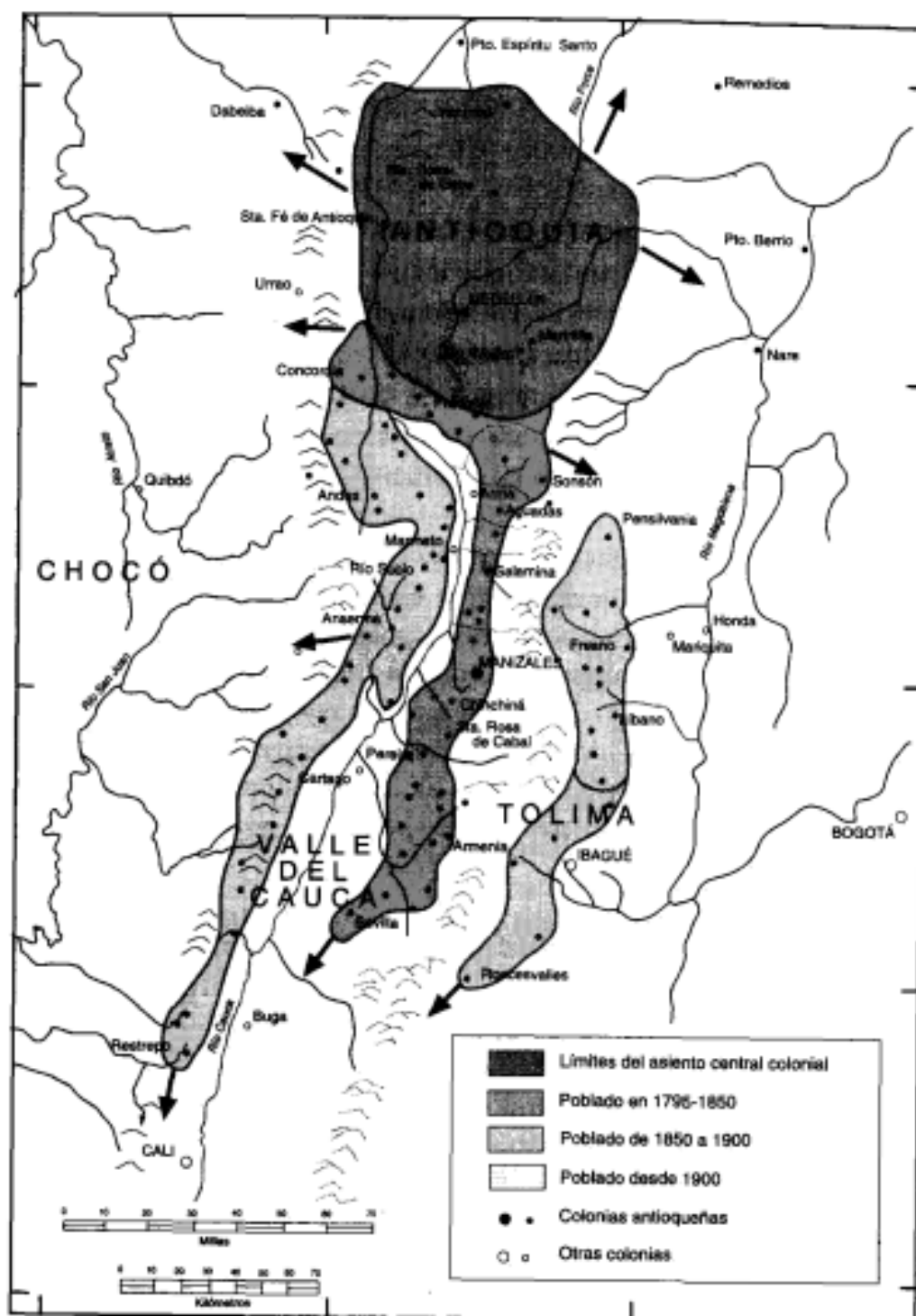
¹⁷² Ortiz, González y Almario, *Caldas, una región nueva y antigua, tradicional y moderna, local y nacional*. 57.

¹⁷³ Fanny Gonzalez, *La Merced Caldas*. 1.^a ed. (Manizales: Universidad Nacional, 1960), 23.

Con la consolidación de Salamina,¹⁷⁴ el sur de la Concesión Aranzazu comenzaría a ser colonizado, formando y consolidando un eje de migración formado por Sonsón-Abejorral-Salamina-Manizales,¹⁷⁵ llegando esta oleada de colonizadores tanto a cruzar el Río Chinchiná con dirección al Cauca como seguir hacia el sur con dirección al Tolima, dando pie a la consolidación de la presencia antioqueña sobre todo el corazón del occidente del país, y penetrando a territorios ya habitados por caucanos y tolimense, formando una región nueva, diversa y pujante como punto de partida de la consolidación del occidente colombiano. Este proceso de “colonización” con dirección cada vez más al sur se puede observar en el siguiente mapa:

¹⁷⁴ Se puede discernir, como ya se ha dejado en claro, que la concesión que la familia Aranzazu realizó sobre los colonos ya asentados de Salamina fue una jugada política con el objetivo de demostrar soberanía sobre el territorio en disputa, como secunda Orro Morales Benitez en su artículo “IMPORTANCIA DE LA PROVINCIA EN LA HISTORIA NACIONAL” de la Revista Supía Histórico: “La pregunta es muy clara: Si yo regalo, quién es el dueño?. La deducción es elemental: El que obsequió. Con ese antecedente, continuaba la persecución a los colonos. Y argumentaban: la prueba es que los de Salamina admitieron la propiedad Mía. Luego, ustedes, colonos pobres, no lo pueden discutir”

¹⁷⁵ Ortiz, González y Almario, *Caldas, una región nueva y antigua, tradicional y moderna, local y nacional.*, 43.



Mapa 6: Mapa de fundaciones de pueblos por la migración paisa sobre el Suroccidente colombiano.

Fuente: Parsons, *La colonización Antioqueña en el Occidente Colombiano*, 29.

Como se puede observar en el mapa anterior encontrado en el texto “*Colonización Antioqueña en el Occidente Colombiano*” de James Parsons, el movimiento de habitantes de Antioquia con dirección al sur de la país siguieron los caminos existentes en el momento en

dirección al sur, buscando espacios inéditos sin colonizar, ante esto, los nuevos habitantes de estos territorios también fundaron sus propios pueblos siguiendo los conceptos de sus predecesores, siendo la colonización paisa una cuestión de oleadas que estarían presentes hasta entrado el siglo XX, como la misma fundación de La Merced, población la cual se buscará hacer especial énfasis en el desarrollo de este trabajo. Esta información puede ser contrastada en la siguiente tabla, que muestra las fechas de fundación de diferentes poblaciones en el occidente colombiano producto de la colonización y establecimiento de comunidades antioqueñas sobre estas tierras agrestes:

FUNDACIÓN DE PUEBLOS POR LA COLONIZACIÓN ANTIOQUEÑA		
Municipio	Departamento	Fundación
Abejorral	Antioquia	1808
Sonsón	Antioquia	1800
Aguadas	Caldas	1808
Riosucio	Caldas	1819
Salamina	Caldas	1825
Pacóra	Caldas	1831
Neira	Caldas	1842
Salento	Quindío	1842
Dosquebradas	Risaralda	1844
Manizales	Caldas	1849
Libano	Tolima	1849
Filadelfia	Caldas	1850
Villamaria	Caldas	1852
Santa Rosa del Cabal	Risaralda	1852
Aranzazu	Caldas	1853
Chinchiná	Caldas	1857
Marsella	Risaralda	1860
Pereira	Risaralda	1863
Manzanares	Caldas	1864
Pensilvania	Caldas	1866
Herveo	Tolima	1871
Marulanda	Caldas	1877
Filandia	Quindío	1878
Calarcá	Quindío	1884
Circasia	Quindío	1884
La Dorada	Caldas	1886
Armenia	Quindío	1889
Versalles	Valle del Cauca	1894
Anzotegui	Tolima	1895
La Merced	Caldas	1901
Sevilla	Valle del Cauca	1903
Caicedonia	Valle del Cauca	1910
Viterbo	Caldas	1911

Tabla 3: Fecha de fundación de algunos pueblos producto de la “colonización” Antioqueña.

Fuente: Elaboración propia con base en documentos sobre la fundación de cada uno de los municipios antes mencionados.

Como se puede observar en la tabla anterior, numerosos pueblos en el suroccidente colombiano nacieron producto de la diáspora paisa. Dentro del Texto de Parsons, se hablan de 3 procesos de migración con dirección al suroccidente del país, enmarcadas en las temporalidades de entre 1800-1850, de 1850-1900 y de 1900-1910. Las primeras etapas constan de colonos originarios de Antioquia, quienes fueron los primeros habitantes del territorio, posterior a los litigios con los legales poseedores de tierras y con la fundación de Manizales,¹⁷⁶ nuevas oleadas de colonos continuaron su trayecto al sur, con dirección al Cauca y el Tolima mediante los pasos creados con la fundación de ciudades como Chinchiná o Pereira, terminando estos movimientos fundados pueblos tanto en el Valle del Cauca como el Tolima, espacios vacíos pero propiedad de las etnias locales.¹⁷⁷

Por su parte, fundaciones como la de La Merced, se caracterizaron no sólo con que parte de sus integrantes fueran originarios de Antioquia, sino que también comenzaron a ser personas habitantes de los municipios creados por los primeros colonos, siendo una situación diferente pues ya no eran solo campesinos paisas ávidos de nuevas tierras, sino colonos ya establecidos en el espacio que comenzaron a emigrar ante las mismas necesidades que movilizaron a sus padres con dirección al sur, pero está poblando en espacios ya colonizados para la conformación de nuevas comunidades cercanas a las ya creadas.¹⁷⁸

2.2 La fundación de La Merced.

La fundación del Municipio de La Merced no se encuentra englobado dentro de los primeros movimiento migratorios de antioqueños hacia el sur, pues su fundación es muy posterior a poblaciones cercanas, como Salamina (1824), Filadelfia (1850), Neira (1842) o Manizales (1848). Pese a esto, no se puede desconocer que las vertientes del alto del tambor ya eran ampliamente conocidas tanto por los exploradores europeos que surcaron el territorio

¹⁷⁶ Parsons, *La colonización Antioqueña en el Occidente Colombiano*, 120.

¹⁷⁷ *ibid.*, 141.

¹⁷⁸ Ocampo, *La Merced: Historia y Cultura*, 50.

durante el periodo colonial como también de los comerciantes y colonos que transitaban por el área en sus trayectos con rumbo a Antioquia, Popayán o Cundinamarca.

El territorio, durante el periodo precolombino fue habitado por Los Pozos y Los Pacoras, tribus indígenas dominantes sobre los ríos que fluyen por este territorio, siendo este territorio “pacificado”¹⁷⁹ por el Mariscal Jorge Robledo, nacido en la provincia española de Jaén, formando parte del ejército conquistador de Sebastián de Belalcázar en su paso al sur de la actual Colombia con rumbo al Perú, siendo parte de los españoles presentes en la fundación de Santiago de Cali.¹⁸⁰ En 1539, fue ordenado por el teniente-gobernador de Quito, Lorenzo de Aldana la conquista de la provincia de Anserma, territorio del actual Caldas y Antioquia que para ese momento no había tenido presencia española. Ante esto, y en su aventura por el norte de las afluentes del río Cauca lucharía contra Los Pozos y Pacoras por todo el afluente del río, en sus numerosos viajes sobre este territorio fundaría Santa Fe de Antioquia en 1542¹⁸¹, siendo éste considerado el conquistador de esas tierras, teniendo su final en manos de Belalcázar el 5 de octubre de 1546, condenado a muerte en las cercanías de la Loma de Pozos.¹⁸²¹⁸³

Pasada la época de la conquista, y durante el tiempo de la colonia, en lo que hoy es La Merced no se encontraban poblaciones permanentes, solo movimiento de personas dentro del área, pues este sector se encontraba algunos de los pasos sobre el río cauca que comunicaban a Popayán con Santa fe de Antioquia y Santa fe de Bogotá, toda vez que la forma de acercarse a la capital del virreinato, desde Antioquia, era mediante este camino que conduce a

¹⁷⁹ Pacificado está entre comillas, toda vez que el territorio, posterior a la llegada de Robledo, continuó siendo una tierra indómita al control colonial por mucho tiempo más.

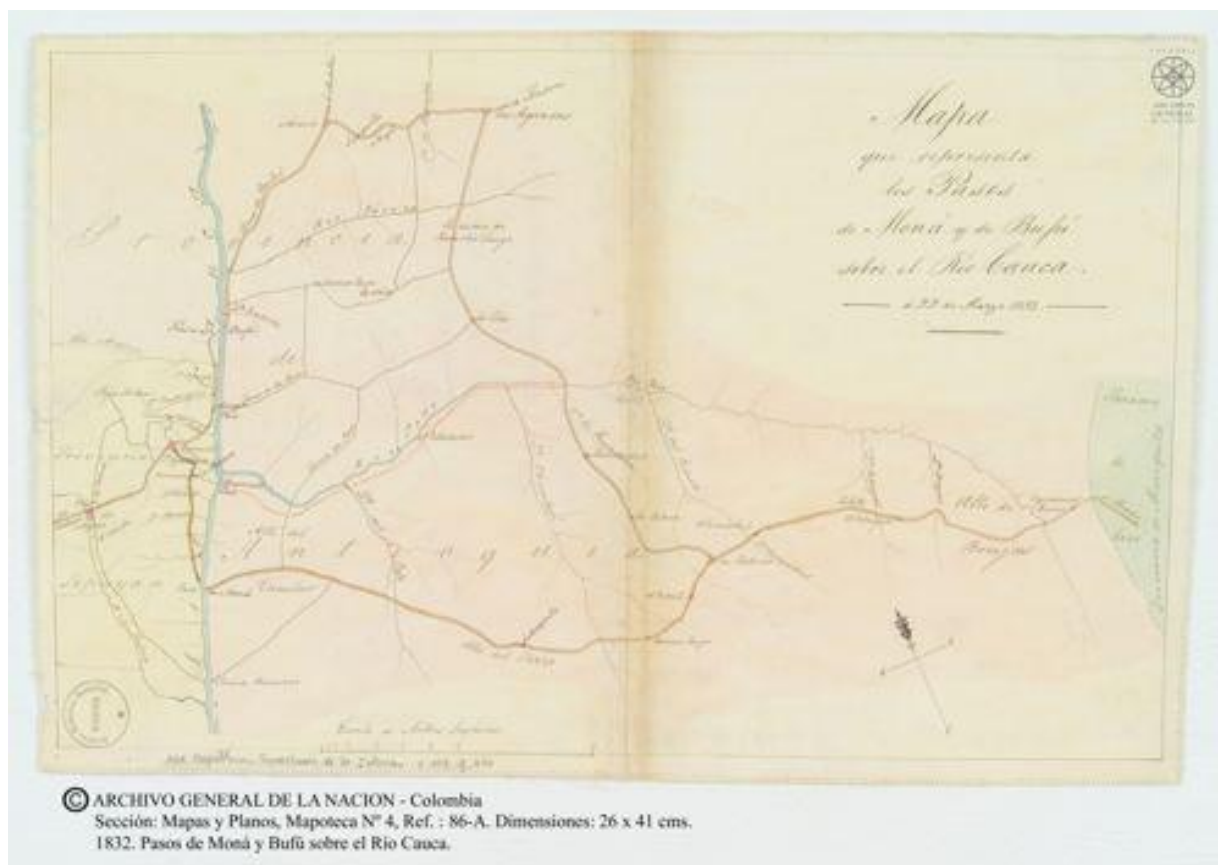
¹⁸⁰ Academia Caldense de Historia, *Caldas en las Crónicas de Indias*, 1.^a ed. (Manizales: Academia Caldense de Historia, 2007), 3.

¹⁸¹ *Ibid.*, 5.

¹⁸² Manuel Uribe Ángel, médico, escritor y político antioqueño describiría el final de Robledo de la siguiente forma en su libro “Geografía y compendio histórico del estado de Antioquia: “Robledo y en La Loma de Pozo lo hizo prisionero, junto con su tropa. Textualmente el doctor Uribe Ángel describe así la muerte de Robledo: “*El día 5 de octubre de 1546, se sacó el reo de la prisión y pregonaron sus crímenes en alta voz, en conformidad con lo dispuesto por la ley de Castilla, diciendo que esa era la justicia que el Rey mandaba hacer en la persona del Mariscal Jorge Robledo, por los crímenes de alta traición, rebeldía y usurpación. Acto continuo el verdugo aplicó la vil pena, la alta obra quedó cumplida; y la cabeza por disposición superior fue separada del cuerpo y expuesta en seguida, sin piedad a la contemplación de sus compatriotas y de los bárbaros asombrados. El Mariscal murió, dice la crónica, arrepentido de sus culpas, resignado, sereno, lleno de compunción cristiana, como acostumbraban hacerlo los conquistadores, cuando se les dejaba tiempo para ello*”.

¹⁸³ Gonzalez, *La Merced*, 21.

Mariquita. Esta situación se puede vislumbrar claramente mediante el mapa que anteriormente se ha mostrado en este documento, donde se vislumbra el paso bafú y Moná, que, pese a no ser en el periodo colonial, demuestra que estos caminos coloniales siguieron estando vigentes aún pese al culmino de este periodo:



Mapa 7: Paso Mona y Bafu en 1832.

Fuente: ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN DE COLOMBIA. *Pasos de Moná y Bafú sobre el Río Cauca.*

Como se puede observar en la imagen, con dirección a mariquita los comerciantes venidos desde Marmato, Supía o Anserma debía tomar uno de los dos pasos sobre el río Cauca, el paso Bafu, que tomaba dirección hacía la villa de Arma, y el paso Moná, ubicado en el actual centro poblado de La Felisa, subiendo la montaña del tambor con destino al camino que comunicaba con Mariquita y el centro del país¹⁸⁴, este mismo camino, y sus

¹⁸⁴ El camino real que conectaba el sector minero del occidente caucano y Antioquia llegaba a la ciudad de Arma, con dirección posterior sobre todo el filo de la cordillera hasta llegar al Cedrito, con posterioridad tomar el afluente del Río Pocitos, en la actual Salamina, que llevaría a las personas con dirección al Páramo de la mesa de Herveo, de allí posteriormente llegar a Mariquita, y finalmente, a Santa Fe de Bogotá.

vertientes; fueron las tomadas por José María Aránzazu en su viaje a la capital del virreinato, siendo parte fundamental de las razones para solicitar la pertenencia sobre todas estas tierras baldías desde los tiempos de la conquista.

Partiendo de lo anterior, el movimiento de personas en los derroteros del camino sobre la quebrada del tambor fue permanente en la comunicación de las localidades aledañas con las zonas bajas del río Cauca, sectores propicios para la cría de ganado. Los primeros pobladores del municipio, pese a no formar parte de las oleadas colonizadoras de comienzos del siglo XIX, siguieron manteniendo el mismo espíritu colonizador de buscar nuevas tierras que poder reclamar como suyas, estos primeros pobladores procedieron ya no de las vibrantes ciudades del corazón antioqueño, sino de los pueblos ya consolidados en las oleadas migratorias previas,¹⁸⁵ Las personas habitantes de Salamina, Sonsón y Abejorral comenzaron a habitar el sector en cercanías del alto del tambor. Para Fanny Gonzales Taborda, personaje referenciado por su ardua labor en la construcción de una identidad propia de los Mercedianos, los primeros habitantes fueron:

*“Mercedes saraza, Marcos cifuentes, Antonio Guzmán, Mauricio y Esteban Marquez, Enrique y Eliseo Agudelo, Petronila y Sara Valencia, Pedro María Soto, Miguel Agudelo, Jesús Marquez, Francisco Aguirre, Ignacio Toro, Dámasco Ortiz e hijos, Francisco y Agustín León, Ciriaco Garcia, Joaquin Cañas, Antonio y Bernardo herrera”*¹⁸⁶

Es importante, para el desarrollo de este trabajo, destacar el papel que tendría la familia León, quienes se apropiaron de las tierras desde la localidad de Puentetierra, hasta La Felisa, siendo los primeros dueños, o tenedores, del lote donde posteriormente se fundaría en Centro Poblado de La Felisa.¹⁸⁷ La población de este pequeño corregimiento comenzaría a crecer de manera constante gracias al movimiento de gente producto de los conflictos armados dentro del contexto de las numerosas guerras civiles del siglo XIX, la violencia política orilló a muchas personas a buscar nuevos lugares donde vivir alejados de los centros

¹⁸⁵ Ocampo, *La Merced: Historia y Cultura*, 50.

¹⁸⁶ Gonzalez, *La Merced*, 25.

¹⁸⁷ Ocampo, *La Merced: Historia y Cultura*, 50.

poblados ya establecidos, a más aislado mejor para proteger a sus familias de las guarras de la violencia política.¹⁸⁸

Dado lo anterior, la población de La Merced comenzaría a destacar cada día más dentro de los territorios del municipio de Salamina, producto de eso, a finales del siglo XIX fue creado la inspección de Llanadas, sector cercano a la trampa del tigre, donde se comenzaba a construir el centro poblado primigenio. siendo su primer inspector el Señor Jesús María Salazar, primeros atisbos de reconocimiento como un sector importante a considerar.¹⁸⁹

Pese a que la inspección de policía sería suspendida en 1892, el incipiente poblamiento del sector seguiría estando vigente, pese a esto, muchas de las necesidades básicas de las personas no eran atendidas por las autoridades del municipio, no solo en el sentido de los servicios básicos, de por sí escasos en el contexto de comienzos del siglo XX, sino también de aquellos recursos valiosos que todo antioqueño “de pura sepa” requería para su vida plena a los ojos de Dios, esta población, hasta 1901, se enfrentaba a una carencia espiritual y organizativa alrededor del credo católico, puesto que el pueblo carecía de un sacerdote que residiera de manera permanente en la comunidad, una desconexión total de un pilar fundamental para la comunidad colona que, se sentía abandonada de la mano de Dios, siendo considerados almas que vivían entre tinieblas y en pecado por falta de un pastor en propiedad. Dado lo anterior, en el contexto de la misión misional dirigida por el Benemerito Franciscano Fray Gil Roza de 1801 en los pueblos del sur del departamento de Antioquia, en su visita en Salamina, fue abordado por pobladores de aquel pequeño corregimiento, solicitando lo siguiente:

*“se me presentó un anciano campesino de noble aspecto y me habló en estos términos: Padre, hay un lugar algo distante de aquí, en el corazón de la montaña, donde podría hacer mucho bien, pues por lo distante y las dificultades, las gentes no pueden acercarse al poblado y están en tanta ignorancia y descuido que hay viejos hasta de setenta años que no han ido por vez primera a la iglesia, y por consiguiente éso es allá una "caimanera". Muy bueno para que usted nos visitará, comprometiéndome yo a llevarlo hasta allá.”*¹⁹⁰

¹⁸⁸ Gonzalez, *La Merced*, 24.

¹⁸⁹ Ocampo, *La Merced: Historia y Cultura*, 109.

¹⁹⁰ Gonzalez, *La Merced*, 25.

Producto de la presencia del padre Fray Gil Rozo, las personas de esta pequeña villa recibieron finalmente la palabra del Señor de manera constante, atrayendo así, también gracias a las habladurías del potencial de las buenas tierras del sector para el cultivo, muchas más personas posterior a la guerra de los 1000 días, también, gracias a la llegada del padre, el sector tomaría el nombre de La Merced, abandonando las denominaciones anteriores, tales como “La trampa del tigre”.¹⁹¹

En el año 1910, el caserío sería ascendido al título de corregimiento por parte de las autoridades competentes del municipio de Salamina, en el contexto de la conformación del departamento del Gran Caldas, siendo el primer corregidor del municipio el señor Don Atanasio Vasquez.¹⁹² Logrando posteriormente también una nueva inspección de policía centrada únicamente en el casco urbano de La Merced, ya no englobando otros centros poblados de menor tamaño en el alto del Tambor, gracias a este reconocimiento, la creación de festividades como de carnavales comenzaron a suscitarse en el territorio, como también el movimiento de tierras de manos de los primeros tenedores hacía nuevos dueños que comenzaron a llegar en el territorio del corregimiento. Dentro de estas ventas de lotes, es de menester destacar la venda suscitada entre la Familia León, primeros propietarios de las tierras bajas sobre la rivera del Río Cauca cerca del paso de Moná a la familia Montoya, familia que, según la escritura pública de compraventa N° 91 del año 1940, vendieron el lote de tierra donde se construiría la estación de La Felisa a la gobernación de Antioquia.¹⁹³¹⁹⁴

En materia religiosa, como también política, el pequeño corregimiento, desde la llegada del Benemerito Franciscano Fray Gil Rozo, comenzaría un crecimiento importante buscando llamar la atención de las autoridades de Salamina en pro de traer inversión social y eclesiástica a este pequeño pueblo de ovejas descarriadas, pese a la existencia de una pequeña

¹⁹¹ El cambio de nombre se presentó también en el contexto de la visita del Benemerito Francisco Fray Gil Rozo, quien en sus intervenciones ante la comunidad de La Trampa del Tigre, invocando su labor como representante de Dios en la tierra, renombró el territorio como La Merced, en reconocimiento de la merced que tuvo Dios, en intermediación de la Virgen María, para llevar la palabra de Dios a aquellas ovejas despojadas de éstas por las frías cumbres de las montañas.

¹⁹² Gonzalez, *La Merced*, 29.

¹⁹³ No se ha encontrado una fuente exacta que establezca como fue el traspaso de las tierras donde actualmente está La Felisa, se sabe que el sector, al ser en las zonas bajas del cañón del Cauca, por su clima más caluroso fue un sector de cría y pastoreo de ganado gracias a la presencia de numerosas zonas planas, Posteriormente se va a desarrollar más profundamente los posibles dueños o cadena de dueños sobre el territorio.

¹⁹⁴ Oficina de Instrumentos Públicos de Salamina “*Escritura Pública N° 91 de 1940 27-02-1940*”, (El 27 de febrero de 1940).

capilla producto de los arduos trabajos de Fray Gil y la comunidad, la necesidad de un templo en propiedad era imprescindible para el buen desarrollo de la misión cristiana sobre estas tierras indomables, ante esta situación, los curas traídos desde Salamina continuaron su presencia y su misión de extender la palabra de Dios sobre este corregimiento hasta entrado la década de 1930, década clave para el desarrollo apostólico de la población, toda vez, que mediante donaciones de todos los habitantes del sector, como los diferentes eventos de índole religiosa promocionados por la misión eclesiástica, se lograron los suficientes fondos para dar los primeros pasos hacia la construcción de la Iglesia de Nuestra Señora de Las Mercedes¹⁹⁵ en el año de 1936.¹⁹⁶

Al mismo tiempo, en el año 1937, otro importante hito para la autodeterminación fue la erección de la parroquia de La Merced, erección que disgregó un importante fragmento de la parroquia de Salamina y Filadelfia, linderos que posteriormente formarán parte de los

¹⁹⁵ Ocampo, *La Merced: Historia y Cultura*, 110 - 111.

¹⁹⁶ Leonel Hernando López, entrevista por Nikolas Escobar y Dylan Andrés, 12 de julio de 2024, Parque principal Simón Bolívar, La Merced, Caldas.

límites reclamados por los accionantes del proceso de autodeterminación, estos límites se

pueden leer textualmente del decreto N° 51 del gobierno eclesiástico de Manizales.¹⁹⁷¹⁹⁸

¹⁹⁷ El decreto N° 51 de 1937 del gobierno eclesiástico de Caldas reza lo siguiente:

“CONSIDERANDO:

- 1. Que repetidas veces se nos ha pedido la creación de la parroquia de La Merced, con territorio segregado de las parroquias de Salamina y Filadelfia.*
- 2. Que existen verdaderas causas canónicas justificadas de dicha creación, tales como el aumento de población.*
- 3. Que se han cumplido los requisitos señalados en el canon 1428 parágrafos 1° y 2°.*

DECRETAMOS:

*Artículo 1° - Créase la Parroquia de La Merced, segregando parte de Salamina y de Filadelfia con los siguientes límites: Partiendo del punto donde desemboca la Quebrada de Calentaderos en el Río Pozo, siguiendo aquella arriba hasta donde le cae la Quebrada de San Laurencio; siguiendo esta Quebrada hacia arriba hasta el punto donde desemboca la Quebrada denominada de "Pedro Ramírez". Está arriba hasta su nacimiento; de aquí a la Cuchilla del "Yarumó" y cuchilla arriba (por toda la sierra pasando por "El Perro" y "La Amoladora", al punto de Barroblanco, límite con el Municipio de Aranzazu. De aquí hacia la derecha a buscar el nacimiento de la Quebrada de Barroblanco. Está abajo a su desembocadura en la quebrada de "El Palo"; ésta arriba hasta donde le cae la quebrada de "Chorrillos"; ésta arriba a su nacimiento; de aquí al Alto de La Ciénaga; de aquí en la misma dirección (y pasando por la Quebrada de Murillo, la cuchilla de Piedrasblancas, La Agudita, Morro Tamboral, y Morro Grande a caer a las confluencias de las quebradas, Despensas y Maibá. Esta abajo hasta su desembocadura en el Cauca; éste abajo hasta donde le cae el Río Pozo; éste arriba hasta donde le cae la quebrada de Calentadero, punto de partida.***

*Artículo 2° — La congrua porción se constituirá con los rediles de las funciones parroquiales, diezmos, oblaciones y limosnas.***

Artículo 3° — Declaramos Patrona principal de la parroquia a Nuestra Señora de las Mercedes, ascendente confirmatione Sedis Apostolicae ad normam can 1278. Y Patrono secundario a San Antonio.

Artículo 4° — Por este mismo decreto nombramos al Señor Presbítero Antonio José Giraldo Gómez, Párroco de La Merced.

*Artículo 5° — El presente Decreto será publicado en las Iglesias de Salamina, Filadelfia, y La Merced, para que sea suficientemente conocido. Comuníquese a los interesados.***

Dado en Manizales a los ocho días del mes de Mayo de 1937.

Firmado — Luis Concha - Obispo de Manizales.

Bernardo Jaramillo Duque - Secretario.

¹⁹⁸ Gonzalez, La Merced, 42.

De esta manera, y como pudimos constatar en el desarrollo de esta sección, la historia del municipio de La Merced se revela como un entramado de esfuerzos colectivos ante la búsqueda de la domesticación de la tierra indómita alrededor del alto del Tambor. La constitución de la identidad del corregimiento también fue clave para el desarrollo de las primeras voces buscando la emancipación del municipio de Salamina, al considerar que, La Merced ofrecía mucho más de lo que Salamina, como cabecera municipal invertía, pues consideraban que los recursos invertidos en La Merced no eran acordes a las necesidades y recursos del municipio¹⁹⁹, situación que conllevó a que desde 1936 ya existieran críticos a la idea de seguir formando parte del municipio de Salamina.²⁰⁰ Dentro del contexto de este momento coyuntural, una nueva transformación radical se avizoraba en la lejanía, la conexión férrea entre Antioquia, Caldas y el Valle del Cauca transformaría tanto a los territorios contiguos a la vía como a la relación de poder sobre el corregimiento de La Merced, pues el punto focal de la revolución ferroviaria del occidente caldense se centró en el antiguo paso de Moná, en la actual localización del centro Poblado de La Felisa.

2.3 Construcción de la estación “La Felisa”: Impacto del ferrocarril en el área circundante.

La existencia del moderno Centro Poblado de La Felisa se suscitó por, y para la llegada del ferrocarril en el margen derecho del río Cauca con dirección a la estación más septentrional del los ramales al sur del Ferrocarril de Antioquia, el sector donde actualmente se encuentra el centro poblado de La Felisa siempre fue un sector complicado para la habitabilidad. Al estar al nivel del río, el clima de este sector era diametralmente diferente al que se podía encontrar en la alta montaña, lugares predilectos para la fundación de ciudades por parte de los colonizadores paisas,²⁰¹ siendo un área con una temperatura muy superior, por lo cual, en el contexto de la colonización paisa, se convirtió en un sector de pastoreo de ganado vacuno. Por su parte, el río Cauca en este sector no es navegable, causado por el fuerte flujo de agua ante el achicamiento del valle a su alrededor, generando así que, posterior

¹⁹⁹ López, (Coordinador de Cultura de La Merced), en conversación con Nikolas Escobar y Dylan Bermudez, 12 de julio de 2025.

²⁰⁰ Ocampo, *La Merced: Historia y Cultura*, 58.

²⁰¹ Ortiz, González y Almarino, *Caldas, una región nueva y antigua, tradicional y moderna, local y nacional.*, 251.

a su salida del Valle del Cauca, el flujo de personas y mercancías sobre él descende. Es muy común, históricamente, que las crecientes del río afecten de manera directa el área, como sucedería, por ejemplo, en el contexto de la erupción del Nevado de Ruiz y los restos de estas sobre el río Cauca.²⁰²²⁰³

El territorio, previo a la colonia, fue habitado por la tribu de los Pozos, colonizados por el ya célebre conquistador de Antioquia, El Mariscal Jorge Robledo, quien “pacificaría” el territorio teniendo su final en el mismo alto del Tambor, siendo este sector, como el de la propia Merced, lugares donde los pozos construyeron asentamientos, tanto en las pendientes del alto del tambor como en las zonas colindantes del río Cauca.²⁰⁴ Posterior a la conquista, en el sector donde actualmente se encuentra la Felisa se encontraba el paso de Moná, uno de los dos pasos que se encontraban en esta área para la circulación de personas y mercancías con dirección al interior del país sobre el río Cauca.²⁰⁵

Durante el proceso histórico de la colonización paisa del suroccidente colombiano, para el historiador Guillermo Duque Botero, los colonizadores se enfocaron en la domesticación y fundación de tierras y ciudades sobre las zonas montañosas, como es el caso de Salamina, la llegada de los colonos a este sector se realizó por medio del camino que comunicaba a las poblaciones de Marmato y Supía para adentrarse al macizo, estos no se aventuraron penetrando selvas vírgenes directamente. Sino que, se trasladaron hasta el pueblo del arma, pasando por el paso Bafú y Moná para posteriormente ascender mediante la vía denominada “Calentador”²⁰⁶, vía ya nombrada con anterioridad pues era el camino real con

²⁰² Ríos como el Chinchiná y el Campoalegre, que nacen en la parque natural de los Nevados tienen su desembocadura en el Río Cauca, en el caso del Chinchiná, se debe destacar que, durante la tragedia de armero, el río también tuvo un crecimiento significativo que generaría numerosas víctimas dentro del municipio, entendiéndose así que estas crecidas producto de la erupción también llegaron al cauca, siendo este un hecho gracias al trabajo investigativo de Jose María Ocampo y de Jaime Ignacio Vélez.

²⁰³ Jaime Ignacio Vélez Upegui, “Estudio del lahar ocurrido el 13 de noviembre de 1985 en el río Chinchiná como consecuencia de la erupción del Volcán Nevado de Ruiz” (Tesis de Magister, Universidad Nacional de Colombia, 1990). 108-109.

²⁰⁴ Ocampo, *La Merced: Historia y Cultura*, 58.

²⁰⁵ Dentro de los linderos encontrados en el Escritura Pública N° 91 de 1940 proporcionada por la Oficina de Instrumentos Públicos de Salamina, se puede observar que se hace mención del paso Moná, de la siguiente forma:

“(…) hasta un (Ilegible) una punta de trauco que está en el camino queda al paso Moná, de aquí subiendo por el frente del potrero (…)”

²⁰⁶ Ocampo, *La Merced: Historia y Cultura*, 49.

dirección a Santa Fe de Bogotá. Dentro del proceso de colonización y domesticación de las áreas circundantes al alto del “tambor”, “llanadas” y “el perro”²⁰⁷, numerosas personas tuvieron pretensiones de pertenencia sobre los territorios de “La Felisa”, englobada originalmente, dentro de la Concesión Aranzazu. Pese a que, formalmente, el territorio hacía parte de la reclamación y posesión de la familia Aranzazu, no se hizo una apropiación personal sobre todo el territorio, siendo en este caso particular el área llegó a considerarse como un terreno baldío habido de domesticación.²⁰⁸ Ante esta situación, los primeros pobladores de La Merced, en aquel entonces, “La Trampa del Tigre”, serían las primeras personas que harían posesión ininterrumpida sobre el territorio, realizando actuaciones de señor y dueño como fue el desarrollo productivo de gran parte de estas tierras.

La falta de documentación de la época no permite establecer una tradición del predio de mayor extensión, entendiéndose que el primer predio de donde actualmente se desprende La Felisa, fue el tomado por la Familia León en el territorio, predio limitado tanto por esta ubicación sobre el Río Cauca hasta puentetierra, localidad ya sobre las colinas del alto del tambor.²⁰⁹ Entendiéndose lo anterior, se propondrá el siguiente gráfico en donde se determina, de la manera más clara posible, las posibles tradiciones que tuvo el sector antes de 1940:

²⁰⁷ La información anterior, de las denominaciones de la época del territorio donde actualmente está el municipio de La Merced y sus corregimientos, se encuentra conferida en el Informe de la Junta de Caminos de 1880, que se encuentra hoy en día en el archivo de la Alcaldía de Salamina.

²⁰⁸ Gonzalez, *La Merced*, 23.

²⁰⁹ *ibid.*, 23.

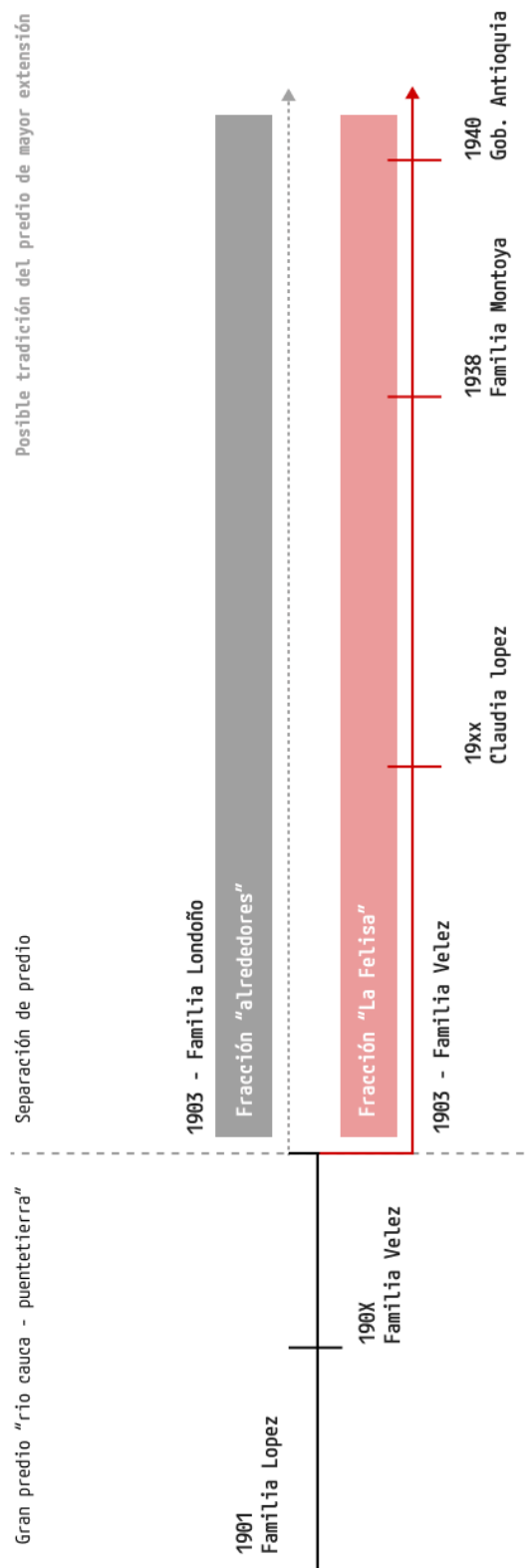


Figura 3: Reconstrucción de la posible tradición del predio de mayor extensión entre el Río Cauca y Puentetierra.

Fuente: Elaboración propia con base en el texto "La Merced" de Fanny Gonzales Taborda y la Escritura Publica N° 91 del 27 de febrero de 1940.

Producto de la observación del anterior gráfico, se procede a hacer una construcción de la posesión y pertenencia de todo el sector de la Felisa, entendiendo que, en primer lugar, mediante el análisis a realizar se puede interpretar que la zona donde actualmente se encuentra el centro poblado de La Felisa hizo parte de un predio de mayor extensión que tomaría en posesión la familia León, durante este periodo de tiempo era una práctica común el acaparamiento de tierras, no con el fin de ocupación personal de estas, sino con el fin de tener la simple posesión personal en búsqueda de una reivindicación del dominio posterior a esta, dada esta situación, muchas de las tierras continuaban bajo control de latifundistas, pero estos sin justos títulos que demuestren la posesión, sólo la tenencia de estas. La fecha de la llegada de esta familia León, que se sabe que son originarios de Aguadas, no está especificada en ningún documento,²¹⁰ pero sí se encuentran entre los primeros residentes que se movilizaron a en pro de la fundación de La Merced.²¹¹

Posteriormente a la conformación de la primera comunidad sobre el sector de la Trampa del Tigre, llegaría al sector la familia Vélez, éstos no formaron parte de las personas que fundaron el corregimiento y comenzaron a parcelar los sectores aledaños, sino que llegaron en el contexto de los conflictos civiles que aquejaron a Colombia a finales del siglo XIX, muchas personas se movilizaban a sectores poco poblados y escondidos para escapar del conflicto, o también en movimientos migratorios en búsqueda de legalización de tierras.²¹² Así pues, se puede considerar a la familia Vélez los primeros dueños legítimos sobre el territorio al poseer títulos sobre estos, toda vez que todas las fuentes consultadas han dado fe de estos como dueños de estas tierras.^{213 214 215}

Posterior a los Vélez, al sector llegaría la familia Londoño, encabezada por el General Carlos Londoño, quien lucharía en favor de las fuerzas conservadoras durante la guerra de los mil días, movilizándolo su pelotón; denominado “Salamina”,²¹⁶ a diferentes regiones del

²¹⁰ Dentro del texto de Fanny Gonzales se hace la discriminación de dos personas miembros de esta familia. Francisco León y Agustín León.

²¹¹ Ocampo, *La Merced: Historia y Cultura*, 49.

²¹² Gonzalez, *La Merced*, 24.

²¹³ *Ibid.*, 80.

²¹⁴ Ocampo, *La Merced: Historia y Cultura*, 29.

²¹⁵ Carlos Iván Salazar, entrevista por Nikolas Escobar y Dylan Andrés, 12 de julio de 2024, Institución Educativa La Felisa, La Merced, Caldas.

²¹⁶ Angel María Ocampo. “Las guerras civiles del siglo XIX: Sus ecos en el actual oriente de Caldas”, *Academia Caldense de Historia*, 8 de mayo de 2014.

<http://academiacaldensedehistoria.blogspot.com/2014/05/lasguerras-civiles-del-siglo-xix.html>

suroccidente colombiano²¹⁷. El señor Londoño, radicado en Salamina, buscaría comprar tierras en la parte más occidental del municipio, donde actualmente está La Merced, ante la negativa de las personas del Alto del Tambor de venderle terrenos, este invertiría en la compra de terrenos y casas tanto en el casco urbano de la pequeña Merced, como también en las zonas bajas sobre el río Cauca.²¹⁸ Dentro de la cultura oral de los habitantes del Centro Poblado de La Felisa, se le agradece tanto al señor Carlos Londoño, como a su hijo, Joaquín Londoño, la entrega de tierras en los alrededores de la estación de La Felisa,²¹⁹ dado que este reparto de tierras fue clave para que las personas, tanto trabajadores del ferrocarril como habitantes atraídos por el bullicio de este, tuvieran lugares donde poder edificar una nueva vida, pues en la estación de La Felisa se podía encontrar todo servicio necesario para una mejor calidad de vida, una mejora sustancial que no se podía encontrar en labores agrícolas, mineras y ganaderas que se ofrecían en los demás poblados del noroccidente caldense, adicionalmente, para denotar la prestación social que ofrecía tanto la estación como la misma familia londoño, se debe destacar, en 1960, fecha de publicación del escrito sobre la historia de La Merced por parte de Fanny Gonzalez, el servicio médico ofrecido en la estación de La Felisa era brindado por el doctor Carlos E. Londoño, descendiente del general Carlos Londoño Llanos.²²⁰

Gracias a las fuentes consultadas, se puede concluir que la familia Londoño no fue dueña del terreno de la Finca Territorial “Leticia”, nombre que tenía el lote donde se encuentra hoy día La Felisa, sino que adquirieron terrenos circundantes a este, siendo dueños de gran parte de las tierras la familia Vélez. Los Vélez, como reconocidos propietarios, procedieron a la parcelación de su latifundio durante los comienzos del siglo XX, dando en venta gran parte de sus tierras, hasta el punto en que su nombre hoy en día es poco reconocido entre los habitantes conocedores de la historia del corregimiento.²²¹

²¹⁷ En los contextos tanto de la revolución de 1885, como de la guerra de los Mil Días, el general Carlos Londoño Llano sería clave para mantener la hegemonía conservadora sobre los caminos del occidente de Colombia, teniendo intervenciones militares tanto en Antioquia, como en Tolima y el Cauca, con especial énfasis en el valle del Magdalena, toda vez que los principales grupos guerrilleros liberales se concentraron en estos territorios.

²¹⁸ Ocampo, *La Merced: Historia y Cultura*, 52.

²¹⁹ Salazar. (Profesor de la Institución Educativa La Felisa), en conversación con Nikolas Escobar y Dylan Bermudez, 8 de julio de 2025.

²²⁰ Gonzalez, *La Merced*, 81.

²²¹ Las referencias a los Vélez no pasan de más de una mención de su apellido, no se encuentra información ni de cuando llegaron o cuando salieron de este territorio, pese a eso, se les reconoce la importancia en la legalización de las tierras como también de los primeros procesos de domesticación de estos terrenos.

En consecuencia de la falta de documentación oficial de la tradición de los bienes de la familia Vélez, debemos situarnos en el 4 de julio de 1938, fecha en la que la señora Claudia López vendió el terreno al señor Jorge Luis Montoya y su esposa Aura Belén Montoya, única tradición que se tiene fecha exacta de cuando se produjo antes de la venta de los Montoya a la Gobernación de Antioquia.²²² Los señores Montoya, esposos y vecinos de esa comarca, se mantuvieron como dueños legales de la finca territorial, de manera ininterrumpida, por 2 años. Dado que en 1940 sería la venta definitiva en favor de la construcción del ferrocarril.

En el marco de los avances progresivos expuestos en el capítulo anterior en la construcción de los ferrocarriles, es necesario en este momento retomar en cierto grado, los pequeños avances previos antes de la compra de La Felisa para la construcción de la estación del ferrocarril en el área. En este sentido, cabe recordar que, hasta 1931; el ferrocarril del pacífico encontraba como punto final la estación del Municipio de La Virginia.²²³ Siendo el punto más septentrional que tenía el sistema en los ferrocarriles del occidente colombiano. Durante la década de los 30's, pese a encontrarse en el contexto de la crisis mundial por el colapso de la bolsa de Nueva York, la inversión en construcción de ferrocarriles menguó y en algunas ocasiones, vería paralizada su ejecución, pese a esta situación, los ferrocarriles no desaparecieron del debate nacional, sobre todo de ejecutar una posible conexión del interior del país con el occidente. Producto de ello, es el comienzo del proyecto de construcción del ramal que conectó a Bolombolo con Anzá,²²⁴ poblaciones sobre el Río Cauca en su paso ya por Antioquia que terminarían decantando con la llegada del ferrocarril de Antioquia a Alejandro López, hoy en día La Pintada en 1934.²²⁵

Con la llegada del ferrocarril a La Pintada, un tren que comunicará al Valle del Cauca con el interior del país era una posibilidad cercana, que cumplía con las expectativas de la ley 16 de 1890,²²⁶ como también con las pretensiones tanto del Consejo Administrativo de los

²²² Oficina de Instrumentos Públicos de Salamina, "Escritura Pública N° 91 de 1940: 27-02-1940".

²²³ Poveda, *El antiguo Ferrocarril del Pacífico*, 26.

²²⁴ Correa, *De Buenaventura al Caribe el ferrocarril del Pacífico y la conexión interoceánica (1872-2012)*, 100-101.,

²²⁵ Arias de Greiff, *La segunda mula de hierro*, 64.

²²⁶ La ley 16 de 1890, que también fue abordada brevemente en el Capítulo I, buscó la conexión férrea del Valle del Cauca con Manizales, y en extensión, a Antioquia, pues en este momento, el territorio aún pertenecía Antioquia, como también en este periodo, a causa de las numerosas guerras civiles y el crecimiento de las exportaciones de Café; convertían a esta región en clave para el comercio transregional e internacional, siendo necesario esta conexión como punto de partida para cualquier otra expansión posterior. Pese a esto, la llegada del

Ferrocarriles Nacionales,^{227 228} como de la ley 29 de 1931, la conocida Ley de ferrocarriles.²²⁹ Ante esto, desde 1938 el estado colombiano comenzaría a hacer diligencias en favor de la construcción de aquel tramo que conectará a La Virginia con Alejandro López, 136 kilómetros de traviesas,²³⁰ siendo construida simultáneamente desde los dos puntos de partida. Tan importante proyecto fue concesionado con la empresa de ferrocarriles de Antioquia²³¹, en la idea de que, personas ya experimentadas en la construcción de ferrocarriles, lograrían hacer un trabajo sumamente diligente como también eficiente con los recursos proferidos para el proyecto.²³²

La construcción de este tramo del ferrocarril, como cualquier otro que se haya construido en Colombia, fue una empresa titánica, ante la falta de maquinaria moderna, los trabajadores de la construcción de la carrilera como de los diferentes puentes y túneles necesarios para superar los diferentes accidente geográficos se realizaba con herramientas rudimentarias, a punta de “Pico y palo”,²³³ Pese a esto; el proceso de construcción de todo este recorrido tardaría un total de 4 años, siendo un periodo bastante corto si comparamos con los tiempos de construcción de trenes durante el siglo XIX, construcciones caracterizadas por la falta de capacidad técnica tanto de los contratistas como de la contratación pública a la

ferrocarril a Manizales tardaría hasta 1927, 37 años después de ser expedida después. Como también tardaría, en conectarse el puerto de Buenaventura con Medellín, cerca de 52 años.

²²⁷ El consejo administrativo de los ferrocarriles Nacionales fue el primer intento de realizar una consolidación de un sistema integrado de trenes en Colombia, centrándose en las capacidades de los especialistas para dirigir, de manera correcta, el buen uso de los recursos y la buena ejecución de los proyectos.

²²⁸ Pachón y Ramírez. *La infraestructura de transporte en Colombia durante el siglo XX*, 29.

²²⁹ La ley 29 de 1931, conocida como la ley de los Ferrocarriles Nacionales, fue una ley decretada en el contexto de la crisis por el Crack del 29, entendiéndose que, para una correcta administración de los ferrocarriles nacionales, se debía establecer un marco administrativo y financiero para una gestión eficiente de los dineros que ya, por la crisis mundial, comenzaban a escasear. La ley buscaba administrar los ferrocarriles de propiedad estatal sobre la base comercial, con el fin de mejorar su eficiencia y contribuir en el desarrollo económico del País, mediante un consejo formado por especialistas y expertos en construcción y desarrollo de infraestructura con el objetivo de un mejor andamiaje de las políticas públicas en los casos particulares.

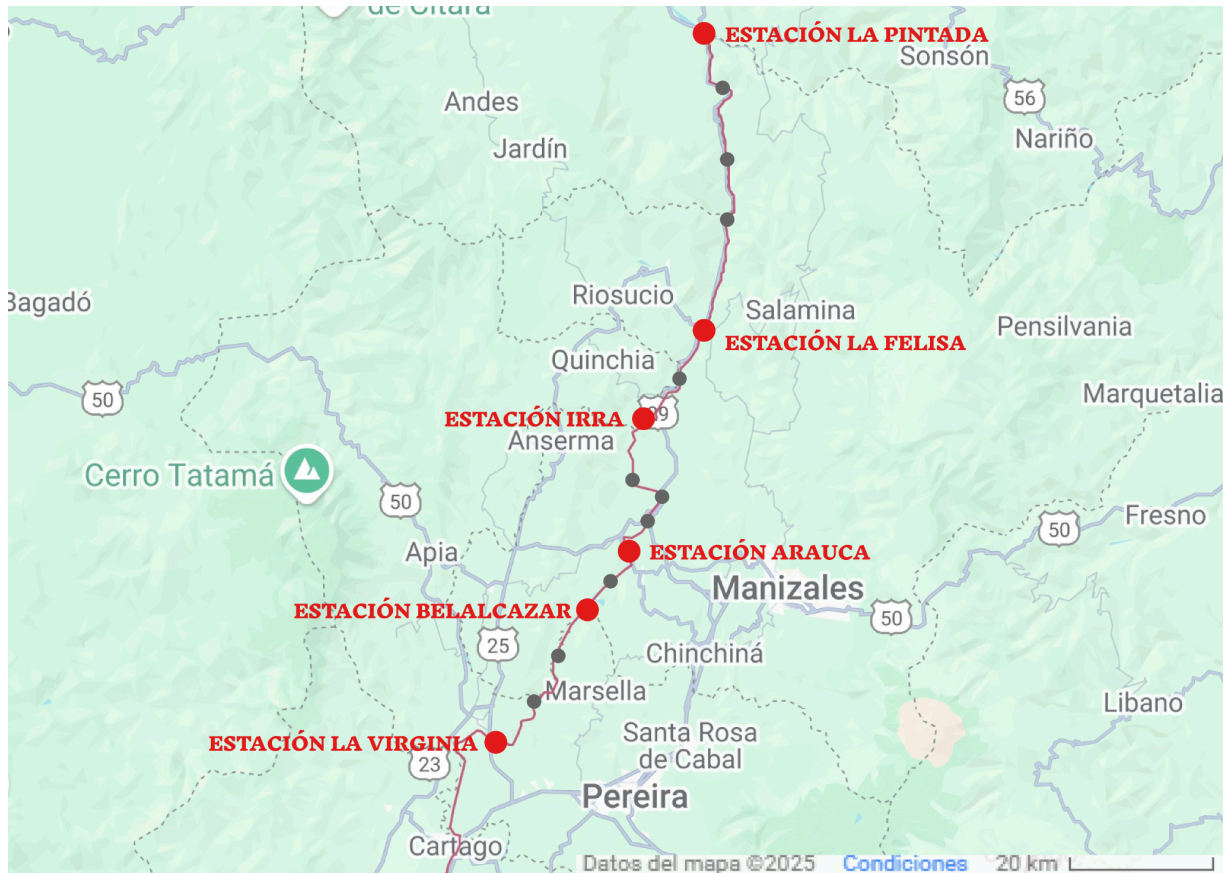
²³⁰ Poveda, *El antiguo Ferrocarril del Pacífico*, 50.

²³¹ *Ibid.*, 50-51.

²³² Dentro del texto “El antiguo ferrocarril del Pacífico”, de Gabriel Poveda Ramos, dice lo siguiente: “Se iniciaron las obras a finales de 1938, bajo la dirección técnica de ingenieros de gran prestigio como Neftalí Sierra, Julio Martín Restrepo y Florencio Mejía y siendo Superintendentes del Ferrocarril de Antioquia otros veteranos profesionales como Emilio Montoya Gaviria, Gabriel Hernández y el mismo Neftalí Sierra.”

²³³ Orley Gomez, entrevista por Nikolas Escobar y Dylan Bermudez, 12 de julio de 2024, Centro Urbano de La Felisa, La Merced, Caldas.

hora de hacer veeduría sobre la inversión de recursos. En este trayecto de 136 kilómetros se construyeron un total de 13 estaciones diferentes sobre toda la carrilera, como se puede observar en el siguiente mapa:



Mapa 8: Estaciones de ferrocarril sobre la vía La Virginia - La Pintada.

Fuente: Elaboración propia con base en los videos de @quizero.^{234 235 236 237}

Como se puede observar en el mapa anterior, las estaciones de esta sección del ferrocarril no pasaron dentro de las cabeceras de los pueblos, sino por las zonas colindantes al Río Cauca, en conversación con el historiador Felipe Hoyos Korb, se puede observar que esto se debió a ser los lugares más propicios para la construcción, al no encontrarse con los mismos accidentes geográficos que se presentaron en la construcción del ferrocarril sobre el

²³⁴ QuiZero (QuiZero), 13. Tramo Otún - Arauca / Vestigios del Ferrocarril del Pacífico.

²³⁵ QuiZero (QuiZero) - 14. Tramo Arauca - Irra / Vestigios del Ferrocarril del Pacífico, video de Youtube (Pereira, 2023). https://www.youtube.com/watch?v=49Xaunj_6lo&t=39s.

²³⁶ QuiZero (QuiZero) - 15. Tramo Irra - La Felisa / Vestigios del Ferrocarril del Pacífico, video de Youtube (Pereira, 2023). <https://www.youtube.com/watch?v=AwANAZ8W09Y>.

²³⁷ QuiZero (QuiZero) - 16. Tramo La Felisa - La Pintada / Vestigios del Ferrocarril del Pacífico, video de Youtube (Pereira, 2023). <https://www.youtube.com/watch?v=FPWqXg3uqSc&t=341s>.

interior de Caldas, sin embargo, pese a estar en consonancia con los objetivos ideados desde el Consejo Administrativo de los Ferrocarriles, en impacto urbanístico y poblacional no tendría la misma importancia que en las ciudades del interior de la región,²³⁸ generando esto unas nuevas dinámicas sociales y poblacionales, como en la conservación del patrimonio diametralmente diferentes a las de ciudades como Santa Rosa, Pereira, Chinchiná o Manizales, que serán profundizadas en los siguientes capítulos.²³⁹ En el sector, por su parte, es de menester destacar que la construcción de este ferrocarril generaría la fundación de numerosos centros poblados alrededor de las estaciones, al ser sectores de alto impacto y de servicios que no se podía suministrar en las poblaciones ya establecidas. Dado lo anterior, con razón del paso del ferrocarril, se edificaron alrededor de las estaciones de este sector importantes centros urbanos como Arauca, Irra o La Felisa.

Dentro del periodo de construcción del ferrocarril en este sector, se hizo necesario la negociación y compra de terrenos colindantes al Río Cauca para la construcción de las estaciones del ferrocarril. Ante esto, es importante destacar que, la Empresa de Ferrocarriles de Antioquia, respondía a la gobernación de Antioquia, toda vez que, pese a poseer personería jurídica, los recursos eran debitados tanto por la nación como por la gobernación, situación que no permitía a la compañía de tener cartera propia, la capacidad para poder contratar en nombre propio, por lo que, en el caso de la compra de la finca territorial, se realizó representada por el Departamento de Antioquia, toda vez que la propiedad sobre la Empresa de los ferrocarriles de Antioquia se encontraba en cabeza de la gobernación desde 1885, fecha en la cual pasaría a control del Estado Soberano de Antioquia debido a la crisis producida por la guerra civil de 1885.²⁴⁰

Dado lo anterior, el 27 de febrero de 1940, la familia Montoya enajenó la finca territorial de La Leticia, a La Empresa de ferrocarriles de Antioquia, representada por la Gobernación de Antioquia, siendo de la siguiente forma y en los siguientes linderos, en transcripción realizada por el autor de parte importante del documento:

²³⁸ Felipe Hoyos Korbel, entrevista por Nikolas Escobar, 12 de julio de 2024, llamada telefónica, Filadelfia, Caldas.

²³⁹ El impacto del ferrocarril en la población serán abordados con profundidad en el capítulo IV de esta investigación.

²⁴⁰ Correa, *De Buenaventura al Caribe: el Ferrocarril del Pacífico y la conexión Interoceánica (1872-2012)*, 101-102.

“91. Número noventa y uno. En Salamina a veintisiete (27) de febrero de mil novecientos cuarenta (1940) registraría la primera copia de una escritura sobre compraventa otorgada el veinticinco (25) de febrero de este año (1940), bajo el número setenta y cinco (75) en la ciudad de Salamina, a cargo de Gabriel Marulanda L., en cuyo archivo existe el original.

Pormenores: Jorge Luis Montoya y Aura Belen Montoya, cónyuges, mayores y vecinos de (...) “²⁴¹²⁴²

Como se puede denotar en la transcripción, en cabeza del departamento de Antioquia los ferrocarriles de Antioquia compraron diferentes lotes cercanos al Río Cauca, evitando el acercarse a zonas montañosas que volvieran mucho más difíciles el tránsito sobre el terreno inclinado. La construcción de la vía férrea finalizó en 1942, fecha en la cual se da la inauguración en simultáneo de las estaciones sobre el río, como también con la presencia del presidente de la república de la época, el señor Eduardo Santos, quien inauguró la estación de La Pintada,²⁴³ como punto de partida de la conexión terrestre entre el Valle del Cauca y Antioquia. Es de menester destacar que, pese que la construcción estuvo a cargo de los Ferrocarriles de Antioquia, se hizo mediante el modelo de una concesión, pasando estos a ser administrados y controlados desde los Ferrocarriles del Pacífico, toda vez que estos ya pertenecían a la nación y no a un departamento desde mediados de la década de los 30's.²⁴⁴ Producto de ello siempre se ha considerado este ferrocarril como una extensión del ferrocarril del pacífico antes que de Antioquia, pese a que la capacidad técnica, y los obreros fueran en su mayoría antioqueños. Es más, muchos de estos obreros antioqueños comenzaría a construir sus viviendas en las inmediaciones de las nuevas estaciones, siendo los primeros movimiento de personas que comenzaron a asentarse sobre las riberas del río Cauca en razón de la bonanza que el ferrocarril ofrecía.²⁴⁵

Con la finalización de la etapa de construcción, y con la puesta en marcha del sistema sobre el territorio del noroccidente caldense, el ferrocarril comenzaría a circular en ambas direcciones, llevando mercancías y personas en el eje Valle-Caldas-Antioquia, un “cordón de

²⁴¹ Transcripción hecha por _____.

²⁴² ”Escritura Pública N° 91 de 1940”. 27-02-1940”. Oficina de Instrumentos Públicos de Salamina, Oficina de Instrumentos Públicos de Salamina, Salamina.

²⁴³ Poveda, *El antiguo Ferrocarril del Pacífico*, 38.

²⁴⁴ Pachón y Ramírez. *La infraestructura de transporte en Colombia durante el siglo XX*, 29.

²⁴⁵ Salazar, (Profesor de Ciencias sociales de la Institución Educativa La Felisa), en conversación con Nikolas Escobar y Dylan Bermudez, 12 de julio de 2024.

desarrollo”²⁴⁶ clave para la transformación económica de los 3 departamentos del occidente colombiano. Este desarrollo económico y urbanístico fue clave para atraer oportunidades a nuevos sectores del territorio nacional, buscando una polinucleación urbana en Colombia, evitando la existencia de una primacía urbana en el centro del país, mostrando que el occidente de Colombia también era un espacio en donde se podían encontrar posibilidades de desarrollo económico igual de importantes que las encontradas en los alrededores de la Capital de la República.²⁴⁷ Dentro del texto de Emilio Latorre “*Transporte y crecimiento regional en Colombia*” se evidencia que, con la observación de los mapas de jerarquía de la población mundial colombiana que este presenta entre los años 1912, 1938 y 1951,²⁴⁸ La presencia del ferrocarril en el eje Cali-Manizales-Medellín fue clave para que, diferentes municipios en este eje, tuvieran un crecimiento económico y poblacional significativo, alcanzando jerarquías propias de capitales, pero siendo solo puntos intermedios en el transporte de mercancías. Esto debido a que, la mejora sustancial en el comercio como en los medios de transporte homogeneizaron la distribución espacial de la población, no centrándose en ciudades principales, sino en lugares intermedios igual de importantes para el desarrollo de las regiones de manera homogénea sin tener puntos de alta atracción como sí pasaba en el oriente del país con Bogotá.²⁴⁹

Salamina, desde su fundación en 1824, siempre fue un lugar de tránsito de personas a otros espacios de la región, en los mapas mostrados por Latorre, se puede evidenciar que Salamina tenía una presencia permanente dentro del nivel 2-3 de la jerarquía de ciudades intermedias. Pese a esto, dentro del análisis se puede observar como con el pasar de los años Salamina iba perdiendo en prelación, sobre todo; a que los nuevos habitantes no se establecieron en el casco municipal, sino en cascos urbanos secundarios más cercanos al río

²⁴⁶ Pérez, “Los Ferrocarriles y el Desarrollo Regional y Urbano de Colombia”, 10.

²⁴⁷ *Ibid.*, 10.

²⁴⁸ Latorre, *Transporte y Crecimiento Regional en Colombia*, 57-59.

²⁴⁹ En el análisis de Emilio Latorre, se puede observar que usa a la Ciudad de Bogotá, como punto de comparación para el resto de los municipios del país, entendiéndose a la capital de la República como el centro urbano más poblado de la Nación históricamente, no es comparable desde el ámbito de su población total, pero sí del crecimiento comparado de esta ante las demás, esto buscando denotar que, las dinámicas de crecimiento poblacional sobre el resto del país pueden ser, en cierto grado, equiparables al gran poder de atracción propio de la capital de la República; buscando mostrar la existencia de ejes de desarrollo valiosos que han atraído a su población tanto a los extremos de este como a las ciudades intermedias antes que a la acumulación de población en un extremo, al menos, en el contexto de los años trabajados por Latorre.

Cauca, como punto de partida para el transporte con el tren. Producto de ello, el movimiento de personas tanto a La Felisa como a La Merced aumentaría en demasía, gracias a las bonanzas que ofrecía el movimiento ferreo, La Merced, para Fanny Gonzalez, se encuentra en una gran deuda con La Felisa, toda vez que:

*“Una de las mayores bellezas que Dios colocó en el territorio de La Merced es La Felisa. Parece que Él hubiera sonreído, y ante ese impulso mágico naciera la alegría del paisaje. Un cielo maravillosamente brillante; un sol que calienta y que va dorando lentamente la piel de los altivos moradores y que hace correr el sudor con una satisfacción que se traduce en exclamación de júbilo. Las playas tibias que se refrescan con las olas que juegan despreocupadamente para luego correr hacia las infinitas lejanías. Las montañas airoas que se levantan sobre las llanuras de las playas y que parece que se miran en el fondo de ese espejo prístino. Tiene La Felisa brisas dulces que acarician con demasiada suavidad la piel que se llena de trópico y sol; y el alma que inunda de maravillas y de paisajes de ensoñación”*²⁵⁰

El ferrocarril jugó un papel fundamental en el proceso de empoderamiento La Merced, donde este fungiría como un catalizador del creciente sentimiento de autodeterminación que se encontraba entre sus habitantes. El corregimiento, que ya determinamos que pasó a este grado en 1910, comenzó a cuestionar su dependencia administrativa ante la evidente falta de atención y reciprocidad por parte de las autoridades de Salamina.²⁵¹ Pese a que los primeros brotes del sentimiento emancipador surgieron previamente a la llegada del ferrocarril, fue con este que el movimiento comenzaría a adquirir adeptos como también mayor cohesión. Toda vez que el ferrocarril no solo permite una conexión física y económica sobre todo el occidente colombiano, sino que se convirtió en un símbolo de progreso y autonomía en el ámbito político y cultural, convirtiéndose este en un tema de interés colectivo que sentarían las bases para que el movimiento por la emancipación consiguiera la fuerza necesaria para su consecución, eso claro; después de muchas luchas y muchos años para lograrse.

²⁵⁰ Gonzalez, *La Merced*, 81.

²⁵¹ López (Coordinador Cultura de La Merced), en conversación con el autor, 8 de mayo de 2025.

2.4 Los comienzos del proceso de emancipación de La Merced.

La constitución de entidades dentro del orden municipal suelen ser un proceso extenso, marcado por los esfuerzos colectivos y sostenidos en el tiempo. Estos proyectos, muchas veces de carácter generacional, surgen del impulso de ciudadanos comprometidos con el desarrollo de sus localidades, quienes promueven la pertinencia del movimiento emancipador de otras entidades de la corte municipal.

Dentro del marco legal del estado colombiano moderno, los municipios, como entidad administrativa, se define como:

*“la entidad territorial fundamental de la división político administrativa del Estado, con autonomía política, fiscal y administrativa, dentro de los límites que señalen la Constitución y la ley y cuya calidad es el bienestar general y el mejoramiento de la calidad.”*²⁵²

Pese a que la figura del municipio actualmente tenga un gran desarrollo jurisprudencial sea hasta considerada, en algunas ocasiones, más fuerte que las propias entidades departamentales,²⁵³ dentro de la evolución territorial del estado colombiano,, no siempre ha tenido prelación el municipio como entidad administrativa básica de la constitución del territorio nacional, sino que, durante las diferentes constituciones que han tenido Colombia en su época republicana, ha tenido numerosas divisiones territoriales en donde el término “Municipio” no se comenzaría a usar de manera nacional hasta la constitución de 1886.^{254 255}

²⁵² Congreso de la República de Colombia. Ley 136 de 1994: *Por la cual se dictan normas tendientes a modernizar la organización y el funcionamiento de los municipios*. (El 2 de junio de 1994).

²⁵³ José Renán Trujillo, et al, *Crisis y futuro de los departamentos en Colombia* (Bogotá: Universidad Externado de Colombia, 2003), 11.

²⁵⁴ En la constitución de 1886, se estableció el régimen nacional de municipios, en esta instancia, siendo la división territorial de las provincias que conformaban todos los departamentos instaurados después de la abolición de los estados.

²⁵⁵ Mario Aguilera, “División política administrativa de Colombia”, *Banrepcultural: La red cultural del Banco de la República de Colombia*, publicado el 21 de julio de 2017. <https://www.banrepcultural.org/biblioteca-virtual/credencial-historia/numero-145/division-politica-administrativa-de-colombia>.

La conformación del concepto del municipio como la entidad territorial básica en la división administrativa colombiana, se comenzaría a gestar en algunos estados donde tendría el nombre de “distritos municipales”, en el cual era usado como la unidad básica de división administrativa de las provincias que conformaban cada estado, en estos casos específicos, los del Estado del Cauca en 1874 y durante el periodo de existencia de la Confederación Granadina según la Constitución de 1858 y de los Estados Unidos de Colombia. Dado lo anterior, durante este periodo de tiempo se presentó una gran atomización del poder administrativo tanto en los estados como en el gobierno nacional. Con la constitución de 1886, y con la desaparición de los estados como entes independientes y federales conformó un nuevo espacio en donde los estados perdieron el poder legislativo para poder proferir sus propias leyes, siendo entidades así reemplazadas por las asambleas departamentales sin capacidad de proferir leyes, facultades delegadas en totalidad al congreso de la república como única entidad capacitada para este cometido.²⁵⁶ como expresa Hugo Andres Arenas en el texto “La organización territorial del Estado durante la vigencia de la Constitución Política conservadora de 1886 en Colombia (1886-1991)”:

“El territorio colombiano dejó de articularse sobre la base de nueve estados soberanos, organizándose en departamentos que son entidades intermedias más acordes con la forma de Estado central. Para esto, se reemplazaron los nueve antiguos Estados Soberanos (Antioquia, v Bolívar, Boyacá, Cauca, Cundinamarca, Magdalena, Panamá, Santander y Tolima) por departamentos, que en la práctica conservaron tanto sus nombres como las divisiones territoriales que los conformaban y así mismo, los Territorios nacionales volverían a pertenecer al departamento al que correspondían geográficamente”²⁵⁷

Pese a la promulgación de la constitución de 1886, el desarrollo jurisprudencial alrededor del régimen tanto departamental como municipal esperaría hasta entrado el siglo XX, mediante la Ley 4 de 1913, que en su título VI establece tanto las funciones de los

²⁵⁶ República de Colombia. Constitución política de Colombia, Artículo 58, 1886.
<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=7153>

²⁵⁷ Hugo Andres Arenas, “La organización territorial del Estado durante la vigencia de la Constitución Política conservadora de 1886 en Colombia (1886-1991)”. (Estudio en homenaje a Augusto Hernandez Becerra, Universidad del Rosario, 2014): 858.
https://www.researchgate.net/publication/304536034_La_organizacion_territorial_del_Estado_durante_la_vigencia_de_la_Constitucion_Politica_conservadora_de_1886_en_Colombia_1886-1991

municipios como en los requisitos necesarios para la erección de nuevos municipios a nivel nacional, siendo un proceso que requeriría no sólo del apoyo popular de la población que busca su independencia administrativa de otra entidad, sino también de requisitos tanto de forma, calidad y económicos necesarios para poder poner en consideración de la autoridad competente la propuesta de erección de una posición de un territorio como un nuevo municipio. Estos requisitos han ido variando desde la promulgación de esta ley, siendo en total de 9 reformas a este estatuto desde 1913 hasta el año 2000, pese a compartir una estructura similar, los números cambian según el momento histórico de cada promulgación. Para el desarrollo de este trabajo investigativo se tomaron en cuenta únicamente las leyes que se expidieron en la temporalidad establecida de la investigación,²⁵⁸ pues es necesario entender los cambios de requisitos en los cuales, en un momento temprano del movimiento de emancipación de La Merced, no cumplían, pero que posteriormente lograrían cumplir con creces.

La Ley 4 de 1913 establece el Código Político y el régimen municipal a nivel nacional, no solo definiendo las capacidades y obligaciones tanto de las instituciones administrativas municipales, provinciales, departamentales y entidades del corte nacional, como son los poderes ejecutivo, legislativo y judicial. Dentro del Título VI, capítulo II, se hace especial énfasis en las condiciones por las cuales una porción de territorio puede convertirse en un municipio, siendo la primera ley durante la República de Colombia que establece lineamientos claros de cómo se podía presentarse estas condiciones:

Para que una porción de territorio de un departamento pueda ser erigida en municipio, se necesita que concurran las siguientes condiciones, nombradas en el artículo 147:

“1. Que tenga por lo menos 20.000 habitantes y que el municipio o municipios de los cuáles se segrega quede cada uno con una población no inferior a 25.000 habitantes, según certificación detallada del Departamento Administrativo Nacional de Estadística.

2. Que en los tres últimos años fiscales haya aportado en rentas y contribuciones al municipio o municipios de los cuáles se segrega una suma no inferior a ciento cincuenta mil pesos (\$ 150.000.00) anuales y que además, estos distritos queden cada uno con un presupuesto no inferior a doscientos mil pesos (\$ 200.000.00), anuales sin

²⁵⁸ Son las siguientes leyes: Ley 4 de 1913, Ley 71 de 1916, Ley 49 de 1931, Ley 38 de 1942, Ley 14 de 1969 y la Ley 41 de 1971, que pese a no versar sobre los requisitos para la erección de nuevos municipios, fue vital para su reconocimiento posterior.

computar en dichas sumas las transferencias que reciban de la nación y del departamento, todo de conformidad con las certificaciones motivadas que expida la respectiva contraloría departamental.

3. Que a juicio de los organismos departamentales de planeación, tenga capacidad para organizar un presupuesto anual no inferior a doscientos mil pesos (\$ 200.000.00), sin computar las transferencias que recibe de la nación y el departamento.

4. Que en poblado destinado a cabecera residan no menos de 3.000 personas, según certificado del Departamento Administrativo nacional de Estadística; que existan allí mismo locales adecuados para el funcionamiento de oficinas pública, casa municipal, cárcel, centro de salud, y escuela, cómo mínimo, o que cuente con recursos suficientes para construirlos o que se establecimiento esté previsto en los programas nacionales, regionales o departamentales.

5. Que la creación sea solicitada por no menos de cuatro mil ciudadanos domiciliados dentro de los límites que se piden para el nuevo municipio, y que las ramas de los solicitantes estén autenticadas por el juez del municipio o municipios de los cuáles se segrega el que se pretende crear.

6. Que los organismos departamentales de planeación conceptúen sobre la conveniencia económica y social de la nueva entidad, teniendo en cuenta su capacidad fiscal, sus posibilidades económicas y su identificación cómo área territorial de desarrollo.”²⁵⁹

Pese a que el Artículo 147 mencionado anteriormente fue derogado por la Ley 71 de 1916, su legado jurisprudencial sentó las bases para la creación de un nuevo estatuto municipal acorde a las necesidades demográficas de Colombia. La derogación de este primer estatuto se debió, en gran medida, en que sus exigencias eran irrisorias para la realidad colombiana del año 1914, estos criterios desprovistos de cualquier símil en la realidad nacional, son heredados de la Constitución de 1886 y su ideal de Centralización del poder estatal, donde se buscaba evitar la atomización del poder en entidades de primer orden que podrían ir en contravía del modelo de estabilización nacional posterior a la época de

²⁵⁹ Congreso de la República de Colombia. *Ley 4 de 1913: Sobre el régimen político y municipal*. (5 de noviembre de 1913): Artículo 147.
<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=8426>.

fragmentación administrativa promovida por la Constitución liberal de Rionegro.²⁶⁰ Para poner en consideración del lector de lo poco realistas de los requisitos solicitados en la Ley 4 de 1913, la población de Colombia en 1912 era de 5.386.503 habitantes,²⁶¹ mientras que municipios como Cali, ya establecido como la capital de un departamento tenía una población en 1918 de 45,525 habitantes,²⁶² valores que apenas podrían ser tenidos en cuenta para cumplir los requisitos establecidos en la ley 4 de 1913, situación que llevaría a su derogación y al establecimiento de requisitos acordes a la realidad nacional.

Los movimientos de emancipación en el municipio de La Merced, en aquel momento corregimiento, comenzaron a tomar fuerza en el año 1936, dado lo anterior, en este periodo de tiempo los requisitos para la conformación de municipios tuvieron un desarrollo jurisprudencial importante en 3 leyes, la ya mencionada Ley 4 de 1913, la Ley 71 de 1916, ley que derogó los requisitos establecidos en la Ley 4 de 1913, y la Ley 49 de 1931, quien establecería los requisitos mínimos que se tuvieron en cuenta durante los primeros días del movimiento de emancipación y erección de La Merced como una entidad administrativa propia, para comparar sus cambios, se construyó la siguiente tabla donde se muestran estos requisitos:

²⁶⁰ Arenas, “La organización territorial del Estado durante la vigencia de la Constitución Política conservadora de 1886 en Colombia (1886-1991)”, 857-859.

²⁶¹ Jaime Carmona, “Cambios demográficos y epidemiológicos en Colombia durante el siglo XX”, *Biomédica* 25 (2005): 467.

²⁶² Guido Escobar, *La población en Santiago de Cali: Siglo XX y primera década del siglo XXI*, 1.^a ed. (Cali: Departamento Administrativo de Planeación de Santiago de Cali, 2009), 3.

Criterio	Ley 14 de 1914	Ley 71 de 1916	Ley 49 de 1931
POBLACIÓN	Nuevo municipio: 20000 hab. Municipios originarios: 25000 hab. (post-segregación).	Nuevo municipio: 4000 hab. Municipios originarios: 6000 hab. (post-segregación).	Nuevo municipio: 5000 hab. Municipios originarios: 7500 hab. (post-segregación).
RENTAS / CONTRIBUCIONES	150000 (Últimos 3 años) \$ 200000 pesos en presupuesto Mínimo	1500 (Últimos 3 años) \$ 3000 pesos en Presupuesto Mínimo	5000 (Últimos 3 años) \$ 10000 pesos en presupuesto Mínimo
CABECERA MUNICIPAL Y LOCALES OBLIGATORIOS	3000 residentes Oficinas, Cárcel, Centro de Salud, Escuela (o recursos para construirlos).	100 familias ($\approx$ 500-600 personas). Escuela, Cárcel, Casa Municipal.	200 familias ($\approx$ 1,000-1,200 personas). Escuela, Cárcel, Casa Municipal, y Centro de Salud.
PARTICIPACIÓN CIUDADANA	4000 firmas autenticadas por jueces.	Mitad de los vecinos (número relativo).	Mitad de los vecinos + aval de Concejo Municipal originario.
EVALUACIÓN DE AUTORIDAD COMPETENTE	Concepto técnico de planeación departamental (viabilidad económica/social).	No menciona requisitos técnicos.	Requiere estudio de viabilidad por la Asamblea Departamental.

Tabla 4: Comparación de Criterios mínimos para la erección de municipios en las Ley 14 de 1914, Ley 71 de 1916 y Ley 49 de 1931.

Fuente: Elaboración propia con base en la Ley 14 de 1914, Ley 71 de 1916 y Ley 49 de 1931.^{263 264 265}

Como se puede observar en la tabla anterior, la ley 71 de 1916, corrigió el excesivo rigor de la Ley 14 de 1914 para representar de forma más fidedigna la realidad nacional y las propias capacidades demográficas de los diferentes municipios, esto se puede observar en la reducción del requisito de población, pasando de 20000 habitantes a 4000, un 80% menos de población exigida por la Ley 14 de 1914, como la reducción de un 99% en las rentas que debía de tener el sector los 3 años previos a la solicitud. Por su parte, la Ley 49 de 1931 supondría un leve aumento de tanto la población como de las rentas, siendo un aumento de 25% del requisito de población anterior y un aumento de 66% de las rentas requeridas en comparación con la Ley 71 de 1916, sin embargo es necesario acotar que, pese a ser un

²⁶³ Congreso de la República de Colombia. *Ley 4 de 1913: Sobre el régimen político y municipal*; Artículo 147.

²⁶⁴ Congreso de la República de Colombia. Ley 71 de 1916: *Por la cual se adiciona y reforma la Ley 4a. de 1913*. Artículo 8.

²⁶⁵ Congreso de la República de Colombia. *Ley 49 de 1931: Por el cual se reforma el artículo 8o de la Ley 71 de 1916*. (16 de abril de 1931), Artículo 1.

aumento significativo en comparación con el requisito anterior, sigue siendo un 96% menos de lo solicitado en la Ley 14 de 1914.

Volviendo a ubicarnos en el contexto de constitución de los primeros movimientos en pro de la emancipación del corregimiento de La Merced de Salamina, como ya se ha tocado con anterioridad, el territorio fue elevado a la categoría administrativa de corregimiento en 1910. Producto de esta declaración los conflictos con el centro poblado del Tambor disminuyeron ante la victoria de La Merced en el reconocimiento de su centro poblado como municipio. Ya en desarrollo de sus funciones como corregimiento, comenzaron a realizarse obras públicas necesarias para el bienestar de la población, tanto acueducto como alcantarillado como otro tipo de locales obligatorios como la escuela, cárcel y el centro de salud, muchos de estos procesos construidos por los propios habitantes, sin gran intervención por parte del gobierno municipal de Salamina.²⁶⁶ Otros grandes proyectos realizados en el área fue la continuación de la obtención de fondos para la culminación de la iglesia, como la articulación por parte del Consejo Municipal de Salamina del corregimiento con el Gremio Ganadero de Caldas, mediante la feria de Ganado que comenzaría a suscitarse en el corregimiento desde 1919, como estableció el Decreto N° 10 de 1919.²⁶⁷²⁶⁸ Gracias a este evento festivo, el reconocimiento del corregimiento entre los habitantes de otras localidades comenzaría a crecer y a ser reconocidos como un espacio de desarrollo poblacional de la región a tener en consideración, llegando este evento a rivalizar con los eventos desarrollados en la propia Salamina, produciendo esto su suspensión en 1937, después de estar celebrándose la feria de manera ininterrumpida por 16 años.²⁶⁹

La cancelación de las ferias de ganado de 1937 fue el punto álgido para que muchos Mercedianos consideraran la necesidad de proceder en un proceso de emancipación de la cabecera municipal de Salamina, este clamor no era únicamente por este considerado “abuso”, sino también por la falta de inversión de recursos en el poblado. En el texto de Angel María Ocampo, “”, destaca la falta de inversión de las propias rentas que producía el corregimiento en el propio territorio. Antes siquiera de que el tren pasará por las inmediaciones del corregimiento sobre la rivera derecha del Río Cauca, gracias a la actividad

²⁶⁶ Ocampo. *La Merced: Historia y Cultura*, 55-56.

²⁶⁷ “*DECRETO No. 10. SOBRE FERIAS. Con aprobación del H. Concejo de Salamina. El Lunes antes de la Feria de Salamina, cada mes, tendrá lugar en esta cabecera una feria para la cual se invita a todos los vecinos y en la que regirá el Acuerdo que reglamenta la de Salamina. Empezará el día 22 de diciembre próximo.*”

²⁶⁸ Consejo de Salamina. *Decreto No. 10. Sobre Ferias*. (30 de noviembre de 1919).

²⁶⁹ Ocampo. *La Merced: Historia y Cultura*, 58.

ganadera de la zona, el corregimiento generaba \$ 9387,77 pesos en rentas, dinero que no era invertido ni siquiera en una pequeña proporción para las necesidades del municipio.²⁷⁰ Comparando este valor con el valor establecido como requisito para la emancipación en la Ley 49 de 1931, se puede observar que supera con creces lo exigido por la ley,²⁷¹ siendo uno de los primeros requisitos cumplidos que motivaba a los habitantes del corregimiento en su pugna por la erección.

En el año 1936, se comenzaron a gestionar Juntas Pro-Municipio con la participación de numerosos ciudadanos interesados en la emancipación del corregimiento, en su mayoría ligados al movimiento conservador, siendo esta puja por la independencia del corregimiento una lucha en contra del liberalismo desde su concepción, dado que Salamina siempre se caracterizó por ser un pueblo liberal,²⁷² siendo este un conflicto que también se puede enmarcar dentro de las luchas bipartidistas de la época, pero ceñido únicamente al conflicto político sin llegar a replicar situaciones de violencia y uso de la fuerza para aplacar la opinión del otro. Dentro de estos primeros pasos del movimiento, no solo participaron ciudadanos del corregimiento, sino también existió un importante activismo por parte de diferentes sacerdotes a lo largo de sus más de 34 años de lucha, destacados sus nombres en el texto de Fanny Gonzales como los precursores de este movimiento.²⁷³

El 22 de mayo de 1937, en el corregimiento apareció “LA VOZ DE LA MERCED”, periódico de corte conservador que surgiría por los habitantes interesados en la emancipación como un espacio de debate y masificación de la lucha por la emancipación a todas las masas de habitantes del corregimiento, buscando así el crecimiento del sentimiento de independencia en la conciencia de todos los habitantes, comenzando a circular con el siguiente mensaje:

²⁷⁰ *Ibid.*, 58.

²⁷¹ El valor dado por Ocampo si demuestra que, al menos en el año de 1936, La Merced si producía esa cantidad de dinero en rentas, sin saber con exactitud si en 1935 y 1934, años que eran necesarios también tener rentas superiores a 5000 para cumplir a cabalidad el requisito de rentas.

²⁷² López (Coordinador de Cultura de La Merced), en conversación con el autor, 8 de mayo de 2025.

²⁷³ Fanny Gonzales en su texto “*La Merced*” nombra a todos los precursores del movimiento, siendo los siguientes: Reverendo Padre Antonio José Giraldo G, Miguel Rodríguez, Eduardo Osorio, Ramón Agudelo, Enrique Taborda (Hermano de la madre de Fanny Gonzales Taborda), Joaquín Quintero, Pablo Ortiz, Ramón Elías Arias, Jesús Márquez, Agustín Giraldo, etc.

*“Es necesario no perder este momento ya que logramos plantar nuestra bandera e inyectar en todo corazón el movimiento libertario. Las nubes oscuras, al decir de don Camilo Torres, han, en este momento, como en 1810, marcado su regia tempestad. Se necesita pues, al emprender nuestra campaña, ahuyentar de nuestro espíritu el temor que pueda proporcionarnos el enemigo, y a capa y espada, revestidos de valor, esperarlo en el campo de Maratón y desplegar nuestras energías; con el ímpetu de nuestras almas iniciar la derrota, destronando al enemigo. Es preciso comprender lo que están haciendo con nosotros. Nunca Salamina se ha esforzado siquiera por tenernos lo de mayor necesidad. En cambio en nosotros ha tenido al hijo humilde que trabaja para que allá fabriquen miles obras. Debemos pensar en la manera como pueda conseguirse la emancipación”*²⁷⁴

²⁷⁴ Gonzales, *La Merced*, 35.

3. LA LENTA AGONÍA DE LOS FERROCARRILES COLOMBIANOS (1930-1970): REFORMAS ADMINISTRATIVAS INCONCLUSAS, OBSOLESCENCIA TÉCNICA Y LA HEGEMONÍA DE LAS CARRETERAS

El proceso de consolidación de los ferrocarriles en Colombia implicó, entre otros aspectos, su unificación administrativa bajo control del estado Colombiano, en primera medida únicamente los ferrocarriles nacionales y posteriormente, con la compra de otros que estaban en manos de las gobernaciones. Esta reorganización administrativa buscaría la creación de una estructura unificada mucho más sólida. que permitiera, en mayor o menor medida, mitigar los desafíos planteados por la creciente competencia con otros medios de transporte como también las propias limitaciones que aún tenía el sistema desde su conformación. Dado lo anterior, durante el transcurso de este capítulo nos centraremos en dos interrogantes centrales: Primero, si los ferrocarriles colombianos siguen siendo rentables posterior a la década de 1920, momento de gran expansión del ferrocarril en Colombia; y segundo, si las medidas administrativas adoptadas lograron preservar la viabilidad del sistema. A través de este análisis, se buscará explorar cómo las décadas posterior a la década de 1930 estuvieron marcadas por una paradójica sucesión de procesos: tanto la unificación física y administrativa del sistema y su casi inmediata desintegración posterior a la finalización de la etapa anterior.

No es menos cierto que, durante las primeras décadas del siglo XX, la política de infraestructura pública en materia de transporte en Colombia se enfocó en la construcción de sistemas ferroviarios alrededor del país antes que otros sistemas de transporte alternativos. Esta predilección es palpable al observar; porcentualmente, cuales fueron los destinos del dinero obtenido por la indemnización estadounidense pagada por los Estados Unidos a Colombia por la independencia de Panamá en 1923. Con la llegada de 25 millones de dólares de la época a las arcas del gobierno nacional se enfocó cerca del 64,1% de estos, equivalentes

a 16.209.328 de dólares,²⁷⁵ en la construcción de ferrocarriles a nivel nacional,²⁷⁶ recibiendo importantes impulsos proyectos detenidos por la falta de financiación a lo largo de la nación.²⁷⁷

Esta gran inversión, en especial la suscitada para el Ferrocarril del Pacífico, ofreció al gobierno nacional resultados favorables muy rápidamente. 13.891.602 dólares fueron invertido únicamente en el ferrocarril del Pacífico, tanto en la adecuación del ferrocarril y malecón en Buenaventura como en la construcción de líneas alternas hacia Armenia y Popayán.^{278 279} Esta inversión consolidaba al Valle del Cauca como un polo de desarrollo comparable con Antioquia y el Eje Cafetero,²⁸⁰ gracias a las mejoras sustanciales en el transporte y la exportación de productos al mercado internacional.²⁸¹

3.1 Crisis de los ferrocarriles en las décadas de 1930-1940: Motivación para una reestructuración administrativa.

Así pues, retomando nuevamente el objetivo de esta sección, para el año 1930, en Colombia se encontraban construidas un total de 2.905 kilómetros de rieles, al mismo tiempo

²⁷⁵ Al contrastar los datos con otras fuentes que también estudiaron donde se invirtieron los recursos de la indemnización americana, como son el libro de Pachón y Ramírez y el texto de Alvear Sanín, se identifica que, del total de 25.251.429 dólares, 16.209.328 dólares, equivalente al 64.2% fueron inversiones directas en infraestructura ferroviaria. De este último monto, 13.878.868 dólares, el 55% del total; se destinaron exclusivamente a la inversión en ferrocarriles y cables aéreos por todo el país. Pese a esto se puede observar que existe una disonancia al faltar cerca de 2.330.460 dólares, 9.2% del total, del valor total que se aduce se invirtió desde el texto de Pachón y Ramírez. Este porcentaje adicional se asignó como subvenciones a departamentos, recursos que en su mayoría financiaron proyectos locales y privados de construcción de trenes en estos departamentos. Ejemplos destacados incluyen los 800.000 dólares para la culminación del ferrocarril de Caldas y 1.200.000 dólares para la conexión Medellín-Bolombolo.

²⁷⁶ Pachón y Ramírez, *La Infraestructura de Transporte en Colombia durante el siglo XX*, 23.

²⁷⁷ Fabio Sánchez Torres y Juan Guillermo Bedoya Ospina, “Capítulo 2: La danza de los millones, 1923-1931”, en *29 Historia del banco de la República, cien años* (Bogotá, Banco de la República, 2023): 29-30.

<https://repositorio.banrep.gov.co/items/237ecb22-a108-49f7-baaa-ec13ab36f84c>

²⁷⁸ Ramírez, *El ferrocarril de Caldas: Una obra de Titanes*, 119.

²⁷⁹ Correa, *De Buenaventura al Caribe: El ferrocarril del Pacífico y la conexión interoceánica*, 99.

²⁸⁰ Nieto, “El ferrocarril en Colombia y la búsqueda de un país”, 70.

²⁸¹ Alvear Sanín, *Historia del Transporte y La Infraestructura en Colombia (1492-2007)*, 268-270.

se tenían proyectados 4.216 kilómetros, como en estudios otros 2.582 kilómetros, proyectos de infraestructura que fueron planeados dentro del contexto de la buena capacidad fiscal que tenía la nación a finales de la década de 1920. Esta llamada “*danza de los millones*” muchas veces se soportaba, no tanto en lo producido por las inversiones y los frutos de estos, sino en la adquisición de créditos internacionales en bancos estadounidenses, proyectos cotizados sin siquiera tener estudios técnicos profundos y de factibilidad realistas, sin una planeación o etapas precontractuales de estudio que permitiera determinar la verdadera viabilidad de los proyectos.²⁸² Producto de esta situación, pese a tener numerosos planes para la expansión del sistema, la mayoría de esos proyectos no llegaría a concretarse por la falta de recursos que supondría tanto la gran depresión de 1929 como también los sistemas de transporte alternativo que comenzaría ganar cabida dentro de la proyección presupuestal de la nación.²⁸³ En las memorias del Ministerio de Obras Públicas de 1930, se encuentra uno de los primeros mapas en donde se encontraban representados las líneas ferroviarias construidas hasta el momento, 2.905 kilómetros de carrileras que, para el tamaño de la nación, no son un número significativo en comparación con otras naciones:

²⁸² *Ibíd.*, 285-286.

²⁸³ Correa, *De Buenaventura al Caribe: El ferrocarril del Pacífico y la conexión interoceánica* 96.



Mapa 9: Mapa de los ferrocarriles en Colombia en 1930 según el Ministerio de Obras Públicas.

Alvear Sanín, *Historia del Transporte y La Infraestructura en Colombia (1492-2007)*, 287.

Como se puede observar en el mapa, los ferrocarriles colombianos operativos para el año 1930 se encontraban localizados principalmente al interior del territorio nacional y sobre el occidente colombiano, donde todas estas líneas desembocaban en puertos tanto fluviales como secos, donde pudieran comerciar sus productos con el exterior, dado que eran líneas pensadas dentro del modelo de concesión en búsqueda de la consolidación del modelo exportador. Así pues, podemos observar como las líneas de La Sabana de Bogotá, Tolima y Antioquia desembocaban en el Río Magdalena para su transporte por su afluente,²⁸⁴ Mientras que el ferrocarril del pacífico y el de Caldas conectaban con el puerto de Buenaventura,²⁸⁵ el ferrocarril de Fundación con el Puerto de Santa Marta, o el ferrocarril de Cúcuta con la Red férrea venezolana en búsqueda de la salida de productos con dirección al Lago Maracaibo.²⁸⁶

287

Al hacer un análisis de la inversión en infraestructura ferroviaria en Colombia durante la década de 1920, se puede observar que, en el periodo de 1922 a 1930, se invirtió un total de 77.000.000 dólares de la época,²⁸⁸ muy superior a los cerca de 28.000.000 dólares que se invirtió en infraestructura entre 1905 a 1921.²⁸⁹ Mostrando que no existió un equilibrio entre

²⁸⁴ Los ferrocarriles de la Sabana de Bogotá y cercanos desembocaban en el Puerto de La Dorada en Caldas. El ferrocarril del Tolima por su parte terminaba en los municipios de Girardot y Ambalema, mientras el ferrocarril de Antioquia comunicaba el interior del departamento con Puerto Berrío, las tres localidades sobre los márgenes del Río Magdalena para el transporte de mercancías con intención del comercio exterior del país.

²⁸⁵ Como ya se ha nombrado con anterioridad, el ferrocarril del Pacífico se conectó con el Ferrocarril de Caldas mediante la construcción de un paso ferroviario sobre el Río La Vieja entre Cartago y Pereira, paso que se terminó de construir en 1924, fecha en la cual los dos sistemas se conectan entre sí, articulando como un eje de desarrollo conjunto entre el Viejo Caldas, El Valle del Cauca y el puerto de Buenaventura, y en menor medida con el Departamento del Cauca.

²⁸⁶ El ferrocarril de Cúcuta se conectaba con las líneas ferroviarias del occidente venezolano mediante la Estación de Puerto Villamizar, localidad que hoy en día se denomina como Puerto Santander. Al llegar a esta estación los productos se transportaban, originalmente, mediante el Río Zulia con dirección al Lago Maracaibo. Posteriormente en la década de 1920 se desarrollaron diferentes proyectos de conexión a ambos lados de la frontera, como fue la construcción de 7 kilómetros adicionales desde el lado colombiano con dirección a la frontera, como también la ampliación del Ferrocarril de Tachira hasta Puerto Grita, logrando así la conexión terrestre entre los dos ferrocarriles en 1926.

²⁸⁷ Juan Santiago Correa, “CAFÉ Y TRANSPORTE EN COLOMBIA: EL FERROCARRIL DE CÚCUTA”, *Revista de Economía Institucional* 15, n.o 29 (2013): 241. <http://www.scielo.org.co/pdf/rei/v15n29/v15n29a11.pdf>.

²⁸⁸ Entre 1902 y 1930, según el texto de Alvear Sanin, se invirtieron un total de 106.000.000 millones de dólares en infraestructura férrea, equivalente hoy en día 1.856.000.000 de dólares en 2025, esto equivaldría hoy en día a cerca del 0.44% del PIB de Colombia, pero para la época equivalía a, en promedio, al 22.5% del PIB de Colombia en la década de 1930.

²⁸⁹ Alvear Sanín, *Historia del Transporte y La Infraestructura en Colombia (1492-2007)*, 290.

la inversión con la construcción de nuevas líneas ferroviarias para el comercio interno y externo del país, como también se puede observar lo tardío del desarrollo ferreo en territorio nacional, toda vez que, gran parte de la inversión de la Indemnización americana, fue a parar a complementar el maltrecho sistema férreo que no terminaba por articular la totalidad del territorio nacional. Tantos millones de pesos y dólares para poder invertir en materia de infraestructura terminaron nublando a los gestores del gasto de la época, generando así una falta significativa de avances pese a los grandes recursos invertidos durante el siglo XX, pues el sistema, desde un punto de vista global, ya aquejaba problemas desde su concepción que limitaba sus capacidades para generar un mayor impacto en la población por su desarrollo tardío. El ferrocarril en Colombia se adaptó a las dificultades tanto económicas, políticas, técnicas y geográficas de su momento, terminando esto generando un rezago que se puede ver cada vez más presente a más nos adentramos dentro del siglo XX, pues para comienzos de esta década el sistema ferroviario no era posible ni siquiera llamarlo así, ante la falta de conexión física de los ferrocarriles en ese momento, como también las altas expectativas que eran imposibles de llevar al terreno fáctico.²⁹⁰

Producto de todos estos problemas que ya el sistema ferroviario poseía, adicionalmente también al cambio político que conllevó la finalización de la llamada “República Conservadora” con la derrota del Partido Conservador en las elecciones de 1930, se presentó un nuevo enfoque durante la presidencia de Enrique Olaya Herrera que generaría un cambio significativo en la forma de administrar los ferrocarriles en el territorio colombiano, con la conformación del Consejo Administrativo de los Ferrocarriles Nacionales como la autoridad técnica y competente adscrita al Ministerio de Obra Pública.²⁹¹ El consejo Administrativo de los Ferrocarriles Nacionales fue un órgano autonomía con personería jurídica para administrar los ferrocarriles de propiedad nacional bajo criterios tanto comerciales y técnicos en beneficio del “desarrollo económico” del país, este consejo, pese a estar adscrito al Ministerio de Obra Pública tenía carácter autónomo para la toma numerosas decisiones para el control, organización y regulación de la construcción y mantenimiento de los ferrocarriles estatales, como también facultades de establecimiento de tarifas, itinerarios y fletes,²⁹² buscando que, al estar los ferrocarriles administrados por una entidad de carácter

²⁹⁰ Ibíd., 290-291.

²⁹¹ Congreso de la República de Colombia. Congreso de la República de Colombia. *Ley 29 de 1931: Por la cual se reorganizan los ferrocarriles nacionales, se crea el Consejo Administrativo de los mismos, y se da una autorización al Gobierno.* (El 18 de febrero de 1931).

²⁹² Pachón y Ramírez, *La Infraestructura de Transporte en Colombia durante el siglo XX*, 29.

técnico, se facilitara el movimiento tanto de personas como mercancías con velocidad y sobre todo, economía.²⁹³

La principal función del Consejo, además de la administración de los ferrocarriles estatales, fue el establecimiento de tarifas unificadas entre todos los ferrocarriles Nacionales, sin imponerse a los ferrocarriles que se encontraban en manos de los departamentos, así pues, desde 1931 se establecieron tarifas unificadas por valor de 3 centavos de pesos por cada Tonelada-Kilómetro.²⁹⁴ siendo esta la tarifa más alta que tuvo el sistema bajo la administración del Consejo. Con el establecimiento de esta tarifa, se presentaron numerosas inconformidades por parte de la población, generando esto que, escuchando las inconformidades de los usuarios, el gobierno nacional se optara por el establecimiento de una tarifa mucho menor que, adicionalmente, no tendrías variaciones con el pasar de los años, estableciéndose así una tarifa con un precio nominal que no respondía a las verdaderas necesidades financieras del sistema.²⁹⁵ Pese a la existencia de un fondo especial de reserva por parte del estado para cubrir baja recaudación, no fue suficiente para paliar la situación con la baja de los ingresos reales que el sistema comenzaba a palidecer. Pese a que, durante los primeros años de la existencia del Consejo, los resultados generales fueron positivos ante el aumento del transporte tanto de pasajeros como en la carga,^{296 297} con la llegada del la Ley

²⁹³ Alvear Sanín,, *Historia del Transporte y La Infraestructura en Colombia (1492-2007)*, 292-293.

²⁹⁴ *Ibíd.*, 293.

²⁹⁵ Pachón y Ramírez, *La Infraestructura de Transporte en Colombia durante el siglo XX*, 30-31.

²⁹⁶ Dentro de los anales del Ministerio de Obras Públicas, información analizada por Alvaro Pachón y María Teresa Ramirez, en los sistemas ferroviarios de Colombia se presentó, entre el año 1931 y 1936, un aumento mucho más estable tanto del transporte de mercancías como de pasajeros que en años anteriores, con un aumento de pasajeros de un 36,49% y de mercancías de un 34,09%. Sin embargo, posterior a esta época, el auge del sistema no se repitió con la misma intensidad, pues el crecimiento bajó y declinó con el pasar de los años, hasta entrada la década de 1950, cuando ya la inversión en el sistema no era de más del 20% del total del presupuesto del Ministerio de Obras Públicas.

²⁹⁷ Pachón y Ramírez, *La Infraestructura de Transporte en Colombia durante el siglo XX*, 12-68.

204 de 1936,²⁹⁸ ²⁹⁹y el reinicio de la construcción de líneas nuevas, la estabilidad relativa y momentánea que el sistema había adquirido se perdió de la noche a la mañana ante la falta de autosuficiencia financiera del sistema como de mantenimiento inadecuado de las líneas ya existentes.³⁰⁰

Pese a ser una política pública loable con los productores al momento de congelar las tarifas para el uso del sistema, no se puede objetar que fue una herramienta política populista en pro de mejorar la imagen de los nuevos gobiernos liberales en un contexto de enfrentamiento directo tanto con el Partido Conservador como de movimientos ciudadanos y laborales que comenzaban a calar profundamente en la sociedad colombiana de la época, esta

²⁹⁸ La Ley 204 de 1936 es clave para el desarrollo de este trabajo, cómo se tocó en los anteriores pie de Página. Producto de la recesión mundial, como también del Conflicto bélico que enfrascó a Colombia y Perú entre 1932 y 1933, la construcción de obras de infraestructura en el país se vio totalmente paralizada. Después de superada la crisis, y con un panorama mucho más estable, se estableció la puesta en marcha nuevamente de los proyectos paralizados. Dentro de la Ley, en su artículo 1, se estableció que el producto neto de la explotación de los ferrocarriles nacionales que se consignaba a la Tesorería de La República debía ser destinado exclusivamente a obras de infraestructura ferroviaria, en especial: “*Construcción del sector del Ferrocarril Troncal de Occidente que conecte a La Virginia con la estación de Alejandro López, del Ferrocarril de Antioquia;*”. Como se comentó en el capítulo II, los trabajos del ferrocarril que comunicara de manera física el Ferrocarril del Pacífico, con su última estación en La Virginia, con el Ferrocarril de Antioquia, con su última estación en La Pintada, se retomaron a comienzos del año 1938, dado que en los años 1936-1938 se realizó la etapa precontractual y de planeación para la construcción y adjudicación del contrato, contrato que terminaría en manos del Ferrocarril de Antioquia que sería el encargado de la construcción y puesta en funcionamiento del ramal La Virginia-Alejandro Lopez, donde se encuentra la estación de La Felisa, importante estación para la comercialización de productos del occidente caldense con el eje Cali-Medellín.

²⁹⁹ Congreso de la República de Colombia. Congreso de la República de Colombia. *Ley 204 de 1936: Por la cual se dan unas autorizaciones al Gobierno y al Consejo Administrativo de los Ferrocarriles Nacionales y se reforma la Ley 29 de 1931*. (El 30 de diciembre de 1936).

³⁰⁰ La Ley 29 de 1931 estableció un monto máximo del 10% de los ingresos de los ferrocarriles Nacionales que se podía destinar para mejoras y ampliaciones que el sistema estatal requería para las líneas ya existentes, este porcentaje sería reducido aún más en La Ley 204 de 1936, pasando a ser de un 6%. Tanto para José Alvear Sanín, como para Alvaro Pachón y María Teresa Ramírez, el monto establecido para las dos leyes era insuficiente para los problemas que el sistema ferroviarios tenía en ese momento, requiriendo de muchísima más inversión tanto de los fondos que el Consejo Administrativo poseía como de inversión estatal en temas de infraestructura. El sistema presentaba ya, para este momento, claras deficiencias como también poca capacidad de competencia con el transporte por carretera tanto de pasajeros como de mercancías, generando así una competencia desigual que la falta de inversión y de actualización del sistema no ayudaba en mejorar. Esta situación se seguirá agravando con el pasar de los años, hasta llegar a un momento en que el problema fue tan insostenible que se terminó liquidando el Consejo Administrativo para la conformación de una Empresa Nacional de Ferrocarriles durante la Dictadura militar del General Rojas Pinilla en 1954.

política de reducción y estabilización de las tarifas de transporte se defendió bajo argumentos que no representaban las necesidades reales del sistema, argumentos populistas para con los usuarios de este:

“Los ferrocarriles no deben estimarse como simples medios de transporte, sino que deben servir principalmente como eficaces elementos para el desarrollo de la riqueza nacional y para el fomento de la agricultura y de la industria del país...así, hemos podido ver cómo la harina que se produce en Bogotá invade hoy los mercados del occidente, antes dominados por las extranjeras... lo mismo pasa con el cemento. La sal de Zipaquirá penetra en el occidente con los beneficios para las rentas públicas. El azúcar del Valle llega a Bogotá, Boyacá y Santander.”^{301 302}

Adicionalmente, la administración estatal de los ferrocarriles en Colombia a partir de 1931 no solo buscó esta regulación de los aspectos operativos de las tarifas de carga y transporte de personas como el mantenimiento de las ya existentes, sino que también avanzó y propuso el establecimiento de un objetivo estratégico: La nacionalización progresiva de los ferrocarriles construidos y gestionados por los departamentos en búsqueda de la unificación administrativa de los ferrocarriles nacionales bajo una sola entidad del estado,³⁰³ esta política respondió al concepto de que, mediante la unificación del sistema fragmentando, donde la gestión descentralizada había generado ineficiencias y dificultades podían ser superadas mediante una integración administrativa del transporte ferreo a nivel nacional, pues se esperaba que con el establecimiento de un institución centralizada que establece normas técnicas estandarizadas, permitiera una mejor coordinación de las inversiones, la homogeneización de tarifas en todo el territorio nacional y priorizar las conexiones estratégicas, en contraste con el modelo anterior, donde cada departamento actuaba de forma aislada sin una verdadera articulación nacional, siendo este un primer gran objetivo que

³⁰¹ Cita encontrada en las memorias del Ministerio de Obras Públicas en el año 1935.

³⁰² Alvear Sanín, *Historia del Transporte y La Infraestructura en Colombia (1492-2007)*, 294.

³⁰³ Carlos Alberto Mejía, “La Disputa por el Taller de Chipichape del Ferrocarril del Pacífico en el Final de la República Conservadora y el Ascenso de la República Liberal”, *Revista Boletín Socioeconomico* N/A, n.o 30 (1997): 13.

https://socioeconomia.univalle.edu.co/images/publicaciones/boletin_socioeconomico/30_2016_06_15_La_disputa_por_el_taller_de_Chipichape_del_Ferrocarril_del_Pacifico_en_el_final_de_la_republica_conservadora_y_el_ascenso_de_la_republica_liberal.pdf

apenas podrías considerarse cumplido hasta la adquisición del Ferrocarril de Antioquia en 1962.³⁰⁴

Pese a que la crisis fue paliada momentáneamente durante los primeros años de existencia del Consejo, con la llegada del año 1936, el Consejo Administrativo de los Ferrocarriles Nacionales comenzó a vivir la crisis del sistema mucho más intensamente, pese a que no se presentaron fluctuaciones importantes en los niveles de carga posterior a 1936, se puede entender que gran parte del crecimiento en la producción de nuevas mercancías eran absorbidas directamente por el transporte terrestre con vehículos automotores. Para muestra de esto, en este periodo, un producto clave para la canasta de los hogares colombianos históricamente, como son los plátanos, que se producían en Girardot; llegaban a Bogotá: *“en dos días a lomo de mula, mientras que por tren tardaban cinco días. Y con frecuencia llegaban aplastados por la carga que les montaban encima”*.³⁰⁵

El gobierno liberal, en el cual se embarcó Colombia desde 1930 hasta 1946, no protegió a los ferrocarriles de la competencia con otros sistemas de transporte alternativos que comenzaron a ganar importancia dentro de la esfera nacional. Como gobierno liberal, buscando establecer una distancia importante con sus antecesores, se estimuló mucho más la construcción de carreteras a nivel nacional que los ferrocarriles ya medianamente consolidados entre los centros de producción nacional. Las carreteras en Colombia, como también les pasó a los ferrocarriles cuando se construyeron, fueron un sistema de transporte que se incorporó de manera ineficaz en Colombia, mientras que el ferrocarril se puede considerar ineficaz por la falta de capacidades técnicas como el modelo de contratación estatal de la época, las carreteras presentaba un retraso y una falta de modernidad por la falta de interés de los gobiernos conservadores en invertir en su construcción, más allá de comunicar, de manera medianamente moderna, los principales centros urbanos de la nación con localidades vecinas.³⁰⁶

La financiación siempre estuvo a cargo de la cartera del Ministerio de Obras Públicas, que establecía el porcentaje del total de su presupuesto para la financiación de los diferentes proyectos de infraestructura en el país. Como ya se dejó en claro en el párrafo anterior, antes de 1930 los sistemas de carreteras en Colombia eran escasos y en muy malas condiciones, muchas veces estos caminos siquiera podían ser transitados por animales de carga, ante la

³⁰⁴ Pachón y Ramírez, *La Infraestructura de Transporte en Colombia durante el siglo XX*, 286.

³⁰⁵ Alvear Sanín, *Historia del Transporte y La Infraestructura en Colombia (1492-2007)*, 294.

³⁰⁶ Pachón y Ramírez, *La Infraestructura de Transporte en Colombia durante el siglo XX*, 64-65.

dificultad del propio terreno y lo difícil de comunicar los principales centros poblados del país ante la inclemencia tanto del clima como de la propia geografía colombiana.³⁰⁷ Sin embargo, y observando el poco impacto que tuvo la construcción de trenes para la conexión interna del país, los nuevos gobiernos liberales tomaron la decisión de financiar la construcción de carreteras en el país, para su construcción no se contrataba mediante el modelo de concesiones con particulares o expertos como pasó en los albores del siglo XIX para la construcción de los primeros ferrocarriles, entendiendo que esta situación llevó a los males del sistema; siendo un proceso de contratación directa tanto entre el estado como con las gobernaciones y municipios, dependiendo de la jerarquía de las carreteras dentro de los planes nacionales de carreteras y las leyes imperantes en aquellos momentos.^{308 309}

Producto de ello, y ante la falta de interés de financiar los ferrocarriles de la forma en que estos requerían, terminarían generando una competencia desleal entre ambos sistemas antes que la conformación de una articulación entre estos, generando esto que en los propios sectores donde ya existían trenes operativos se construyeran carreteras en los mismos sentidos, generando una competencia directa en donde el ferrocarril, por sus numerosos problemas, tendía a perder sus mercancías en pro del transporte automotor.³¹⁰ Este proceso de desinversión en el sector ferroviario se puede ver claramente en la siguiente tabla, que condensa el total del presupuesto en inversión pública en transporte durante gran parte de la primera mitad del siglo XX:

³⁰⁷ *Ibíd.*, 53.

³⁰⁸ Para muestra de esta situación y el caos administrativo generalizado en el modo de contratación de la construcción de carreteras. El estado colombiano, buscando evitar la concesiones de carreteras bajo el mismo modelo de los primeros ferrocarriles de Colombia, que tantos problemas generó dentro del erario público como en la propio avance de la construcción prohibió que las carreteras se proyectaron mediante las concesiones, según lo establecido por la Ley 50 de 1910. Esta ley además facultaba a las asambleas departamentales para que realice estudios de la necesidad de carreteras, la construcción y su mantenimiento, como también, en condiciones muy específicas, de otorgar concesiones, pero siempre con control directo por parte del gobierno nacional.

³⁰⁹ Asamblea Nacional de Colombia. Congreso de la República de Colombia. *Ley 50 de 1910: Sobre vías de comunicación*. (El 21 de septiembre de 1910).

<https://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1603931> .

³¹⁰ Alvear Sanín, *Historia del Transporte y La Infraestructura en Colombia (1492-2007)*, 294.

INVERSIÓN PÚBLICA EN TRANSPORTE FERROVIARIO Y CARRETERAS (1925-1950)				
Año	Presupuesto en Millones de pesos de cada año	% del PIB	Ferrocarril	Carreteras
1925	29,7	4.55%	61.40%	38.60%
1926	52,1	6.45%	62.73%	37.27%
1927	61,7	7.26%	56.87%	43.13%
1928	77,8	7.66%	59.61%	40.39%
1929	50,4	5.33%	50.21%	49.79%
1930	25,6	3.44%	57.74%	42.26%
1931	17,8	3.02%	48.57%	51.43%
1932	8,2	1.55%	11.19%	88.81%
1933	10,6	1.85%	8.15%	91.85%
1934	9,6	1.13%	9.46%	90.54%
1935	11,7	1.30%	14.50%	85.50%
1936	15,8	1.57%	7.55%	92.45%
1937	20,5	1.96%	10.51%	89.49%
1938	24,9	1.98%	16.19%	83.81%
1939	34,9	2.53%	26.47%	73.53%
1940	37,9	2.65%	33.88%	66.12%
1941	29,5	1.55%	23.47%	76.53%
1942	30,6	2.00%	29.13%	70.87%
1943	40,2	2.21%	32.98%	67.02%
1944	44,5	1.99%	28.81%	71.19%
1945	46,7	1.67%	37.61%	62.39%
1946	46	1.38%	32.43%	67.57%
1947	71,3	1.78%	29.03%	70.97%
1948	78,1	1.66%	21.22%	78.78%
1949	58	1.05%	24.75%	75.25%
1950	71.2	0.91%	20.22%	79.78%

Tabla 5: Inversión Pública en transporte ferroviario y carreteras (1925-1950)

Fuentes: Elaboración propia con base en los datos de L.M Cuervo en el libro de Álvaro Pachón y María Teresa Ramírez.³¹¹

Como se puede observar en la tabla anterior, se puede analizar una evidente fluctuación significativa en la inversión pública en transportes en este periodo específico, las

³¹¹ Pachón y Ramírez, *La Infraestructura de Transporte en Colombia durante el siglo XX*, 24 - 64.

fluctuaciones más significativas en las proporciones de inversión se correlacionan con los cambios de gobiernos que vivió Colombia durante la primera mitad del siglo XX y el evidente reorientación de la inversión en el sector de carreteras. Donde los años resaltados en color azul corresponden a gobiernos conservadores mientras los años resaltados en rojos gobiernos liberales. Como ya se ha dejado claro anteriormente, desde finales del siglo XIX la inversión en medios de transporte se centró en la construcción de Ferrocarriles antes que carreteras, quedando como un sector residual ante la falta de interés por parte de las autoridades conservadoras en realizar una inversión significativa en estas, situación que, al terminarse la hegemonía conservadora en 1930, cambiaría las prioridades en materia de infraestructura dentro del proyecto de desarrollo nacional, redistribuyendo un mayor porcentaje del presupuesto nacional y del ministerio de Obras Públicas, en la construcción de carreteras.

Con el ascenso de los liberales, se puede observar cómo en menos de 7 años el presupuesto enfocado en las carreteras llegaría a más del 90% del total, dejando en un claro estado de desfinanciamiento a los ferrocarriles para el año 1936. Sin embargo es importante destacar que, cuando se volvieron a reanudar los proyectos ferroviarios en 1936 se aumentó el presupuesto en esta chequera, pero sin representar porcentualmente una parte significativa del presupuesto como en antaño tenía el ferrocarril, pese a recibir más dinero en valor de pesos, el sistema de ferrocarriles requería de muchísima más inversión de la que se les estableció, generando una crisis financiera profunda en el sistema como en el Consejo Administrativo de los Ferrocarriles Nacionales.³¹²

Así pues, observando la desfinanciación de los ferrocarriles, se puede entender el poco avance en el aumento de las líneas ferroviarias en todo el país durante estas dos décadas, pese a tener numerosos proyectos en estudio a lo largo del país, la construcción de ferrocarriles se vió limitada a pequeñas secciones nuevas antes que nuevos proyectos que conectaran secciones distantes del país. En el año 1942 se realizó la conexión férrea entre el Valle del Cauca y Antioquia mediante la línea del ferrocarril de La Virginia - Alejandro Lopez, conectando los ferrocarriles del Pacifico y Caldas a la Red Nacional.³¹³ Esta conexión se puede considerar como el gran proyecto de estas décadas, al conectar directamente Bogotá, Medellín y Cali bajo una mismo sistema de transporte, sin embargo, otros proyectos no lograrían verse desarrollados, como por ejemplo la construcción de una línea que conectara

³¹² Alvear Sanín, *Historia del Transporte y La Infraestructura en Colombia (1492-2007)*, 295.

³¹³ Pérez, “Los Ferrocarriles y el Desarrollo Regional y Urbano de Colombia”, 10.

Armenia con Ibagué,³¹⁴ la extensión de los ferrocarriles del Pacífico con dirección a Pasto y Tumaco³¹⁵, la conexión de los trenes de Bogotá con el Meta o la conexión de la Ciudad de Cartagena con Antioquia,³¹⁶ proyectos en etapa de planeación desde la década de 1920 y que no pudieron verse desarrollados ante la falta de presupuesto por parte del estado hacia los ferrocarriles y la construcción de estos.³¹⁷

Pese a lo anterior, la caída de la rentabilidad de los ferrocarriles no es totalmente atribuible al auge en la construcción de carreteras, pues, observando los informes realizados por Donald Barnhart en 1954³¹⁸ y William P. McGreevey en 1975 Se puede observar que esta crisis posterior a 1930 era consecuencia a fallos estructurales propios de la administración de los ferrocarriles, la primera era la ausencia de una autoridad autónoma que evaluará la pertinencia de los proyectos con criterios económicos. Como ya se ha comentado con anterioridad, pese a que durante el siglo XIX y principios del XX no existía un concepto técnicos para la construcción de ferrocarriles en Colombia, estos si presentaban un beneficio económico dado el contexto de su realización, llamados a solucionar un problema de comunicación ante la creciente demanda exportadora del país, al estar enfocada su construcción dentro de las necesidades del modelo exportador imperante en el momento,

³¹⁴ Alvaro Sinar, “Tren a ninguna parte”, *El Pedalista*, 11 de febrero de 2022, sección de opinión. <https://www.elpedalista.com/p/tren-a-ninguna-parte>

³¹⁵ La prolongación del ferrocarril del Pacífico hasta Pasto fue un proyecto que comenzó a planificarse desde que el tren llegó a Popayán en 1925. Ante de esto, y desde el año 1927 se comenzaron a planificar la ruta que debía tener el trazado para poder sortear el macizo andino del sur del país, teniendo que pasar por pueblos como Timbó, Tambo, Dolores, Santo Domingo en el Cauca y por La Unión y Buesaco antes de llegar a Pasto, un trayecto de 292 kilómetros, que, por causas tanto de la gran depresión como el nuevo enfoque en materia de transporte de los gobiernos liberales fue desechado, enfocándose ahora en la conexión entre Buenaventura y Medellín.

³¹⁶ Dentro de las Memorias del Ministerio de Obras Públicas de 1930, se establece como “LÍNEAS PRINCIPALES” la conexión férrea entre Cartagena y Tumaco, que tendría que tener una longitud de 1739 kilómetros, este proyecto no solo contemplaba la trabajada conexión entre el Valle del Cauca y Antioquia mediante la línea Cartago - La Pintada, sino también la construcción de la conexión entre Popayán-Pasto-Tumaco como la conexión entre Antioquia con el norte del país, pasando por Circasia, Sahagún y Sincelejo antes de entrar a Cartagena. El proyecto, para el momento tenía construidas un total de 464 kilómetros que representaban el ferrocarril del Pacífico, Antioquia y Caldas, con cerca de 132 kilómetros que se encontraban en ese momento en construcción (Las conexiones a La Virginia y Popayán), con 1143 kilómetros pendientes, que se esperaban se desarrollaran de manera exitosa con el pasar de los años, situación que finalmente no se lograría realizar por la falta de financiamiento del sector por parte de los gobiernos liberales.

³¹⁷ Alvear Sanín, *Historia del Transporte y La Infraestructura en Colombia (1492-2007)*, 289.

³¹⁸ Donald Stanford Barnhart, “COLOMBIAN TRANSPORTATION PROBLEMS AND POLICIES, 1923-1948” (Trabajo de doctorado en Filosofía, Chicago, The University of Chicago, 1953).

generaron una importante rentabilidad pese a los grandes problemas tanto en la forma de contratación como en la falta de capacidad técnica durante su construcción, dentro del informe de McGreevey este calculó la Tasa interna de Retorno (TIR), tasa que refleja el beneficio económico contrastado con la inversión realizada en materia de su construcción y mantenimiento así buscando mostrar si los ferrocarriles generando ganancias o pérdidas.

Al realizar este análisis con los indicadores económicos de gran parte del siglo XX llegó a la conclusión de que las inversiones tempranas en ferrocarriles en Colombia fueron más rentables, porque conectaban zonas productoras de café con puertos, reduciendo los costos de exportación y generando altos ingresos.³¹⁹ Por su parte, los ferrocarriles construidos posterior a los grandes proyectos, tales como el ferrocarril de Caldas, no tuvieron la rentabilidad esperada pese al impacto inicial y los buenos indicativos económicos de comienzos de siglo, dado lo anterior, dentro de la construcción de su metodología, McGreevey incluyó los ferrocarriles de Cundinamarca, Girardot, Pacífico, Caldas, Antioquia, Nordeste, Cúcuta, Cartagena, Nariño, La Dorada, Norte Seccional 1, Norte Seccional 2, Sur y Tolima, para determinar el tasa de retorno ignorando el desgaste como el pago de la deuda, como también uno más generalizado en que se analizaba profundamente los efectos tanto de la falta de inversión, el desgaste y los nuevos enfoques del gobierno en materia de Transporte. Así pues, dentro de su trabajo, este realizó la siguiente tabla:

³¹⁹ Adolfo Meisel Roca, Maria Teresa Ramírez, y Juliana Jaramillo, *Muy tarde pero rentables: Los ferrocarriles en Colombia durante el período 1920-1950*, Núm 34 (Bogotá: Banco de La República: Cuadernos de Historia económica y empresarial, 2014): 35.

Cuadro 10
Ferrocarriles colombianos: tasa de retorno (TR)*

Año	TR 1	TR 2
1924	8,8%	10,3%
1925	7,9%	9,3%
1926	7,2%	8,4%
1927	4,7%	5,5%
1928	4,2%	5,0%
1929	4,8%	5,7%
1930	3,9%	4,6%
1931	3,5%	3,5%
1932	3,2%	3,2%
1933	3,2%	3,2%
1934	2,8%	3,0%
1935	3,0%	3,3%
1936	3,1%	3,7%
1937	3,6%	4,5%
1938	2,8%	3,7%
1939	2,0%	2,8%
1940	1,5%	2,2%
1941	1,6%	2,4%
1942	4,0%	6,3%
1943	6,1%	10,1%
1944	-0,8%	-1,5%
1945	-3,1%	-5,6%
1946	-9,1%	-17,7%
1947	-11,6%	-23,8%
1948	-12,9%	-27,8%
1949	-9,9%	-22,5%
1950	-12,0%	-28,7%
Prom. 1924-1949	1,34%	0,05%
Prom. 1924-1943	4,11%	5,00%

Nota: TR= (Ingresos-gastos) / Inversión Acumulada. * Incluye los siguientes ferrocarriles: Cundinamarca, Girardot, Pacífico, Caldas, Antioquia, Nordeste, Cúcuta, Cartagena, Nariño, La Dorada, Norte Sec. 1, Norte Sec. 2, Sur y Tolima. TR1: Se supone que después de 1933 no hubo inversión. TR2: Se supone que después de 1933 la inversión se deprecia a una tasa del 5% anual. Además, dado que la inversión ferroviaria se financió con préstamos extranjeros, y debido a la moratoria de la deuda en 1930, reducimos la inversión en ferrocarriles en el 15%, ya que sólo el 85% de la deuda fue cancelado. Fuentes: Anuario General de Estadística de Colombia, varios años, y los cálculos de los autores.

Tabla 6: Tasa de Retorno de los ferrocarriles nacionales de Colombia

Fuente: Elaboración de Adolfo Meisel Roca, Maria Teresa Ramírez, y Juliana Jaramillo dado los datos de la tesis doctoral de William P. McGreevey publicados en el MIT de los Estados Unidos en 1975.³²⁰

³²⁰ Roca, Ramírez, y Jaramillo, *Muy tarde pero rentables: Los ferrocarriles en Colombia durante el periodo 1920-1950*, 38.

El cuadro anterior nos muestra la tasa de retorno de los ferrocarriles en el periodo de 1924 a 1950, en búsqueda de determinar de manera fidedigna la rentabilidad del sistema en el momento en que la inversión en materia de ferrocarriles por parte del gobierno comenzó a menguar de manera más clara. La tasa de retorno (TR) se debió de esta forma por la necesidad de poder determinar el supuesto fáctico que él defendía, los ferrocarriles en Colombia fueron una inversión rentable, al menos, en un principio. Para poder llegar a esta conclusión, y ante tanto las voces críticas tradicionales ante la falta de estudios profundos previos, este decidió establecer esta metodología en búsqueda de poder determinar su rentabilidad mediante la comparación del supuesto más positivo como en el menos positivo. Así pues, McGreevey propone el TR1 como el “mínimo Indispensable”, es decir, tomando en cuenta estos resultados mínimos para determinar la tasa de retorno de todos los ferrocarriles seleccionados únicamente usando las inversiones y gastos registrados oficialmente, sin consideración la depreciación monetaria o la moratoria de la deuda, como contrapeso para demostrar que, pese a las críticas, los ferrocarriles en Colombia dieron ganancias hasta 1943. Por su parte, el TR2 es el llamado “Ajuste real” al incorporar en el análisis factores que afectaron el costo real de la inversión, como fue la depresión del 5% anual por el deterioro natural de la infraestructura y la clara reducción de la inversión en ferrocarriles por parte del gobierno durante la década de 1930 en posteriori.

Ante este escenario, mediante el TR1 McGreevey demostró que los ferrocarriles siguieron siendo rentables hasta entrada la década de 1940, a pesar del descuento de la deuda externa como el desgaste de la infraestructura, y al analizar el TR2 se puede llegar a la conclusión que la rentabilidad fue mucho mayor a la esperada en los análisis modernos que se han hecho a la situación de los sistemas administrados por el Consejo en esa época, pese a tener en cuenta factores supremamente claves que afectaron al sistema, demostrando así que, pese a no ser un sistema eficiente desde su constitución o su forma de contratación, siguió representando un activo importante para el transporte nacional pese a no recibir inversión suficiente desde el ascenso de La República Liberal en 1930.³²¹ Con la información anterior, se puede llegar a concluir que, pese a que la mayoría de personas llegan a considerar que los ferrocarriles fueron un fracaso ya entrada el siglo XX, no es una premisa cierta dado que; pese al desfinanciamiento evidente del sector en la década de 1930 y posteriores, siguió teniendo ganancias y una cierta estabilidad económica durante cerca de 15 años más.

³²¹ Roca, Ramírez, y Jaramillo, *Muy tarde pero rentables: Los ferrocarriles en Colombia durante el periodo 1920-1950*, 36.

Con la caída permanente en las tarifas reales de los ferrocarriles nacionales al establecer tarifas sin grandes fluctuaciones, los ingresos de los ferrocarriles en manos de la nación tendieron a disminuir drásticamente, sin la existencia de posibles otras fuentes de financiación estatal que permitiera una estabilización de las finanzas por la no existencia de subsidios necesarios para paliar el sistema. En otros países, tales como México o Brasil los sistemas ferroviarios locales recibieron subsidios estatales como forma de estabilización económica durante momentos de crisis, pero en el caso colombiano, no se presentó una política de apoyo en el momento indicado para paliar el sistema, llegando muy tarde cuando ya la salud del sistema se encontraba en un estado crítico.³²² Dada la situación, la falta de inversión en el sistema, así como la competencia desmedida con el sistema de carreteras llevaron a los ferrocarriles a una crisis generalizada y profunda para la década de 1940. Como ya se pudo discernir mediante la tabla 4, la inversión nacional en ferrocarriles menguó durante gran parte de la república liberal, en contravía la estimulación financiera relacionada a la construcción de carreteras aumentaron no solo en el capital invertido.

Producto de la suscitada crisis, ya entrada a la década de los 40 's las pocas ganancias que seguía presentando el sistema, teniendo ya un permanente estado de crisis financiera que el Consejo era incapaz de poder paliar sin intervención directa del gobierno nacional. Producto del evidente estado de inestabilidad financiera, el gobierno nacional expidió la Ley 7 de 1943, ley que autorizó al gobierno nacional a reorganizar la Administración de los Ferrocarriles Nacionales y la Dirección Nacional de Transportes y Tarifas.³²³ La Ley 7 de 1943 permitió al presidente de la república tener facultades extraordinarias para poder tomar decisiones sobre el Consejo administrativo, menoscabando así su misión original de ser una entidad técnica independiente de la política nacional, esta facultad extraordinaria permitió al presidente nombrar a los miembros de la junta del consejo de manera directa, sin tener en cuenta la capacidad técnica y los conocimientos de sus miembros, generando la politización del Consejo.³²⁴ Pese a la buena voluntad, la intervención tampoco tuvo los efectos esperados ante la falta de inversión ya normalizada desde 1930, como también la no percepción de

³²² Pachón y Ramírez, *La Infraestructura de Transporte en Colombia durante el siglo XX*, 32.

³²³ Congreso de la República de Colombia. *Ley 7 de 1943: Por la cual se dictan algunas disposiciones de carácter económico y se dan unas autorizaciones al Gobierno..* (El 2 de marzo de 1943).

³²⁴ Pachón y Ramírez, *La Infraestructura de Transporte en Colombia durante el siglo XX*, 39.

efectos positivos tanto en el establecimiento de nuevas juntas de miembros como en la reforma laboral de los empleados públicos de los ferrocarriles que también se suscitaron.³²⁵

Dada la falta de resultados, y la evidente necesidad de invertir recursos en el sistema para su recuperación, el gobierno nacional expidió la ley 26 de 1945, ley que crearía el Fondo Ferroviario Nacional destinado exclusivamente a la construcción de nuevas líneas ferroviarias, estableciendo como objetivo la construcción de algunas líneas ferroviarias con el objetivo de unir físicamente los ferrocarriles ya existentes, retomando en gran medida los planes que se tenían desde 1930 ya nombrados en las memorias del Ministerio de Obras Públicas. Así pues, dentro de la misma ley, en su artículo 1, se decretó lo siguiente:

“ARTÍCULO 1º Créase el Fondo Ferroviario Nacional destinado exclusivamente a la construcción y equipo de las siguientes obras, de acuerdo con las leyes anteriores que las decretaron:

Ferrocarril Troncal del Occidente, en los trayectos que faltan de Cartagena a Tumaco, con el ramal a Ipiales.

*Ferrocarril Troncal de Oriente, en los sectores Barbosa-Bucaramanga, Neiva-Garzón y Bucaramanga-Fundación, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 8º de esta Ley, y Ferrocarril de Armenia a Ibagué.”*³²⁶

Esta inversión, para el año 1946 se estableció en 10 millones de pesos, pudiendo llegar a ser de más de 70 millones de peso si así fuere necesario para poder financiar la construcción de las líneas faltantes tanto en el oriente como occidente del país, adicionalmente se estableció impuestos sobre giros al exterior para la financiación de los proyectos, como también el saldo líquido de las operaciones de los ferrocarriles ya existentes, la expedición de bonos ferroviarios y empréstitos internos o externos. Todas estas fuentes de financiación buscaron hacer un frente común que permitiera la construcción de corredores necesarios para la integración interna del sistema. Sin embargo, inversiones como estas, que

³²⁵ La reforma laboral que se aplicó a los trabajadores de los ferrocarriles nacionales conllevó la limitación de numerosas prestaciones sociales como la disminución de los salarios de los trabajadores, situación que terminarían generando inestabilidad laboral en el sector como un malestar general entre los trabajadores del sistema, que, pese a tener mejores condiciones laborales que otros trabajadores en ese momento, veían cómo sus empleos se vieron desmejorados.

³²⁶ Congreso de la República de Colombia. *Ley 26 de 1945: Por la cual se provee a la terminación de los Ferrocarriles troncales de Occidente y Oriente, se crea el Fondo Ferroviario Nacional y se dan unas autorizaciones* (El 10 de noviembre de 1945).

eran tan necesarias, llegaron tarde para paliar los problemas estructurales que el sistema ya arrastraba. Pese a presentarse entre 1946 y 1951 una inversión de 70 millones de pesos, era una cifra ínfima en comparación con la magnitud de las obras que se planeaban realizar, siendo estos recursos desviados para la financiación de las crisis operativa de los ferrocarriles ya existentes, antes de ser invertidos en la construcción de nuevas líneas, como estaba planeado originalmente.³²⁷

Pese a por fin presentarse un financiamiento más serio al sistema, su puesta en marcha tan tardía no tendría efectos importantes más allá de aplazar la agonía del sistema unos años más en el futuro, hasta un momento en que la situación terminará por ser totalmente insostenible. En términos de carga transportada, los ferrocarriles siguieron ascendiendo en el número de toneladas transportadas por cada kilómetro, demostrando que, pese a los problemas del sistema ferroviario, aún tenía un lugar importante dentro del movimiento de carga por el territorio nacional, situación que mejoraría sustancialmente con la apertura de la Línea Cartago - La Pintada en 1942, como se muestra en el siguiente gráfico:

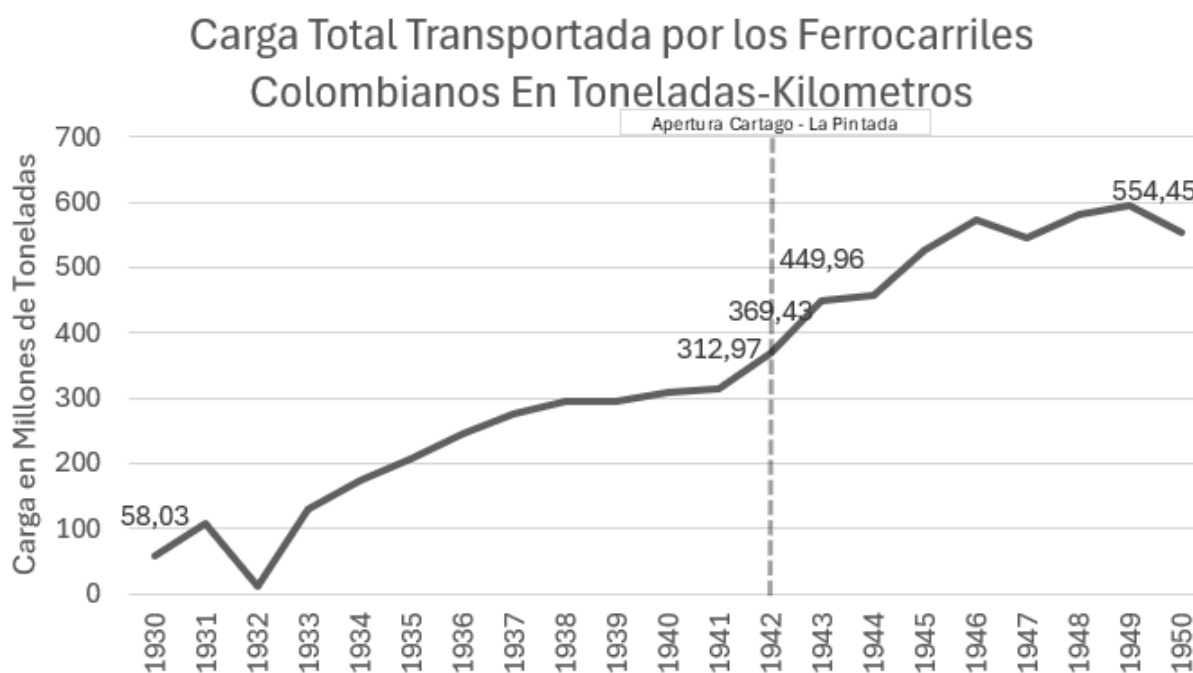


Figura 4: Carga total transportada por los ferrocarriles colombianos en Toneladas-Kilómetros.

Fuente: Elaboración propia con base en los datos de las Memorias del Ministerio de Obras Públicas y el libro de Álvaro Pachón y María Teresa Ramírez.³²⁸

³²⁷ Alvear Sanín, *Historia del Transporte y La Infraestructura en Colombia (1492-2007)*, 296.

³²⁸ Pachón y Ramírez, *La Infraestructura de Transporte en Colombia durante el siglo XX*, 12.

Como se puede observar, pese a la falta de inversión los ferrocarriles siguieron transportando una carga importante de recursos sobre todo el territorio nacional, sin embargo, es importante tener en cuenta que el crecimiento del movimiento también se vió reflejado en las carreteras, sistema de transporte que, desde 1930, comenzó a tener una mayor incidencia sobre el transporte nacional en espacios donde no pasaba el ferrocarril, como también en una competencia directa con esto. Esto se evidencia en que, para el año 1947, los ferrocarriles colombianos transportaban 548.000.000 toneladas por kilómetro, en contraposición, en el mismo periodo; las carreteras transportaron cerca de 642.500.000 toneladas por kilómetro,³²⁹ momento en el cual el crecimiento del movimiento de carga por carretera comenzaría a absorber cada vez más la producción nacional de bienes y servicios.³³⁰ Esta situación se puede observar más claramente cuando ponemos en la palestra el crecimiento de la carga en los ferrocarriles colombianos desde 1930, como se muestra en el siguiente gráfico:

³²⁹ Los datos sobre la medición Toneladas-Kilómetros movilizadas por el transporte por carreteras para el año 1947 fueron extraídos del documento “*Colombia Transportation problems*”, tesis doctoral de Donald Barnhart en la Universidad de Chicago en 1957. Dada la dificultad para constatar el documento original, pues solo se ha podido consultarlo parcialmente, se ha tomado la referencia directamente de la citación que hace José Alvear Sanín en su trabajo “*Historia del Transporte y la Infraestructura en Colombia (1492-2007)*”.

³³⁰ Alvear Sanín, *Historia del Transporte y La Infraestructura en Colombia (1492-2007)*, 298.



Figura 5: Variación porcentual anual del transporte ferroviario en Colombia, 1932-1950.

Fuente: Elaboración propia con base en los datos de las Memorias del Ministerio de Obras Públicas y el libro de Álvaro Pachón y María Teresa Ramírez.³³¹³³²

Como se puede observar al analizar ambos gráficos, se puede determinar que el crecimiento de las toneladas movilizadas por los ferrocarriles nacionales no fue significativo para la competencia que comenzaba a presentarse con otros sistemas de transporte diferentes. Siendo un crecimiento normal en el contexto del crecimiento económico general de la economía colombiana posterior a la finalización de la Segunda Guerra mundial, obviando que gran parte de este aumento de la producción nacional comenzaron a preferir el movimiento mediante camiones y las carreteras ante el aumento de vehículos en la nación,³³³³³⁴ ante esta situación; y con las pérdidas que de por sí el sistema tenía por las políticas llevadas por el Consejo Administrativo tanto previa como posterior a la intervención del estado, el sistema

³³¹ Para esta figura se decidió tomar el periodo 1932-1950 en diferencia del figura 13, donde se tomaron los datos de 1930-1950. Esta decisión se tomó por lo siguiente: En primer lugar no existían datos del año 1930, dado que estos datos son los reportados por los ferrocarriles colombianos de los resultados de 1929, siendo año finalizado el presentado. Mientras que el año 1931 presentó un crecimiento interanual de un 86.77 %. Porcentaje importante de aumento de carga pero que, al verse presentado en el gráfico afectaba la forma de presentar la información.

³³² Pachón y Ramírez, *La Infraestructura de Transporte en Colombia durante el siglo XX*, 12.

³³³ El aumento del parque automotor en Colombia desde 1929 hasta 1950 fue de un 525.8%. En 1929 en el país existían 10.757 vehículos, mientras que en 1950 habían 67.343. En el apartado de los camiones, principal transporte que comenzaría a captar el movimiento de mercancías a nivel nacional, pasaron de 3.406 a 27.441, un aumento del 705.4%.

³³⁴ Pachón y Ramírez, *La Infraestructura de Transporte en Colombia durante el siglo XX*, 46.

ferroviario requería de una reestructuración administrativa que permitiera un mejoramiento sustancial en las finanzas que llevaba arrastrando desde 1930, como también intentar nuevamente conectar el mercado interno en un momento en que las carreteras comenzaban a captar la mayoría del movimiento de carga. Producto de esto, en 1954 se crearía la empresa estatal de Ferrocarriles Nacionales de Colombia (FNC), quien tendría como objetivo traer cierto grado de estabilidad a un sistema maltrecho y maltratado desde 1930 por los gobiernos liberales.

3.2 Empresa nacional de los Ferrocarriles Nacionales de Colombia (FNC): Fundación y misión en pro de la consolidación de un sistema unificado física y administrativamente.

Antes de siquiera de adentrarnos en la misión de la Empresa Estatal de Ferrocarriles Nacional de Colombia (FNC), es importante destacar los principales cambios económicos y poblacionales que tendría el territorio colombiano en la segunda mitad del siglo XX, donde se presentó una transformación poblacional importante como un nuevo enfoque económico que no solo afectaría el crecimiento de la nación, sino también la relación de este con el movimiento de mercancías entre las diferentes regiones del país. El principal cambio estructural que sufriría la nación a partir de 1945 es la transformación del nodo económico nacional, Colombia pasaría de ser una economía donde predomina lo rural y la economía agraria a una sociedad urbana y semi industrial. Donde la industrialización vino de la mano mediante un activo intervencionismo estatal en la forma de regulación de las transacciones internacionales y el sector financiero, pero que no se limitó únicamente al entorno financiero de la nación,³³⁵ sino que también conllevó una modernización del agro, el desarrollo de servicios modernos y los primeros atisbos de diversificación en las exportaciones nacionales.³³⁶

³³⁵ Ocampo, *Historia económica de Colombia*, 391-392.

³³⁶ Según el texto de Pachón y Ramirez “La infraestructura de Transportes en el Siglo XX”, para el año 1950 el sector de la agricultura, silvicultura, caza y pesca; actividades agroindustriales, representaba un total del 38% del Producto Interno Bruto (PIB) nacional. Mientras que en 1996 apenas representaba un 12% de este, situación que muestra cómo el viraje económico nacional presentado desde mediados del siglo XX generó una diversificación económica destacada.

El proceso de industrialización no sólo diversificó la producción nacional, sino que también transformó radicalmente la estructura poblacional y laboral del país. La migración masiva hacia las ciudades conllevó un cambio del núcleo poblacional nacional, el crecimiento tanto de las grandes ciudades como de las cabeceras municipales fue significativo en esta segunda mitad del siglo XX, donde muchas familias campesinas se vieron atraídas a las zonas urbanas buscando mejores condiciones laborales y de bienestar que el estado comenzaba a traer a estos espacios, como también de numerosas personas escapando de la violencia bipartidista que comenzaba a atomizarse dentro del campo colombiano. Así pues, se puede observar estos cambios mediante el análisis de los censos poblacionales de la época, censos que se presentaron en los años 1951, 1964, 1973, 1985 y 1993. La proporción poblacional se encuentra representada en el siguiente gráfico:

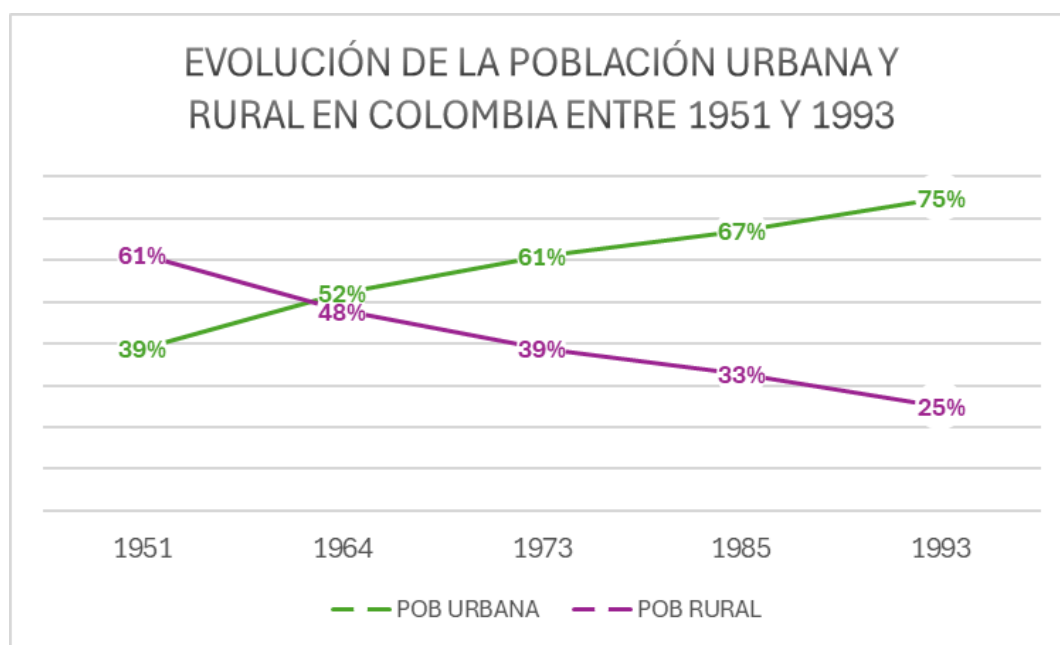


Figura 6: Evolución de la Población Urbana y Rural en Colombia entre 1951 y 1993.

Fuente: Elaboración propia con base en los datos de los Censos Nacionales realizados por el DANE en los años 1954, 1964, 1973, 1985 y 1993.^{337 338 339 340 341}

³³⁷ Departamento Administrativo Nacional de Estadística, *Censo de Población 9 de Mayo de 1951*. (Bogotá: DANE, 1951).

³³⁸ Departamento Administrativo Nacional de Estadística, *Población del País según el censo 1964: Estimada a 15 de julio de 1968, tasas de crecimiento por secciones y municipios*. (Bogotá: DANE, 1969).

³³⁹ Departamento Administrativo Nacional de Estadística, *Resumen Nacional octubre 24 de 1973*. (Bogotá: DANE, 1973).

³⁴⁰ Departamento Administrativo Nacional de Estadística, *Censo Nacional de 1985*. (Bogotá: DANE, 1989).

³⁴¹ Departamento Administrativo Nacional de Estadística, *XVI Censo Nacional de Población y V de Vivienda - 1993*. (Bogotá: DANE, 1996).

El gráfico anterior muestra la evolución del total nacional de personas habitando los cascos urbanos en comparación con las zonas rurales. La gráfica nos muestra cómo las ciudades comenzaron a atraer cada vez más población desde las zonas rurales para comenzar a habitar los cascos urbanos, generando un fenómeno de concentración en ejes municipales de alta jerarquía que comenzaría a crecer de manera desproporcionada en comparación con otros lugares a nivel nacional.³⁴² Evidente es el crecimiento de ciudades sobre todo del occidente colombiano, ciudades que, por su propio impulso como las pequeñas mejoras en la movilidad social, generaron aún más atracción de personas en dirección a estas, dejando muchos espacios tanto rurales como ciudades intermedias con tasas de crecimiento cada vez menores en comparación con los centros poblados más importantes a nivel nacional.³⁴³ La jerarquización de los centros urbanos es un concepto que se traslada desde el texto de Emilio Latorre “*Transporte y Crecimiento regional en Colombia*”, en este busca determinar si los medios de transporte desarrollados a nivel nacional ayudaron también en la conformación de ejes de desarrollo entre diferentes partes de la nación, atrayendo a la población en los extremos de los ejes antes que a lo largo del eje.³⁴⁴

Al observar el gráfico, se puede observar como los centros poblados comenzaron a ganar mayor población que las zonas rurales, que, pese a no tener un descenso de habitantes hasta 1973, se podía observar una disminución en el porcentaje de habitantes de las zonas rurales, situación que generó un declive en la actividad agropecuaria a nivel nacional.³⁴⁵³⁴⁶

³⁴² Emilio Latorre se basa en varias aproximaciones teóricas de autores como Hilhorst, Perroux y Boudeville para construir el concepto de ejes de desarrollo, esta teoría se basa en la idea central de que determinados corredores o líneas de transportes, que Latorre denomina “EJES”, actúan como líneas de desarrollo prioritario, movilizandobienes y servicios entre los extremos de estos ejes que favorecen la concentración de las actividades productivas y generando una expansión económica en torno a ellos. Los ejes no sólo se articulan como una conexión geográfica, sino también como catalizadores del crecimiento poblacional de las regiones vinculadas por este eje de desarrollo. Adicionalmente a esto, Latorre articula la Teoría de ejes de desarrollo junto a la jerarquización de ciudades y las áreas de vaciado, zonas que debido a su posición experimentan una disminución relativa en su desarrollo, generando un empobrecimiento causado por el desplazamiento tanto de personas, recursos y actividades económicas hacia los extremos de los ejes.

³⁴³ Latorre, *Transporte y Crecimiento Regional en Colombia*, 53-54.

³⁴⁴ Latorre, en sus conclusiones, determina que la teoría de los ejes de Transporte es comprobable para el eje Cali-Viejo Caldas (Manizales), siendo dos regiones que se desarrollaron a la par mediante la conexión ininterrumpida gracias a los medios de transporte desde comienzos del siglo XX, como fueron el ferrocarril, el transporte fluvial y las carreteras posteriormente.

³⁴⁵ Latorre, *Transporte y Crecimiento Regional en Colombia*, 63-64

³⁴⁶ Ocampo, *Historia económica de Colombia*, 395.

Este aumento de población urbana ejerció mucha presión sobre los sistemas de transportes ya establecidos en la época, requiriendo esta situación más y mejores vías para transportar ya no solo productos, sino bienes y servicios agro-industriales ante el aumento de la demanda de estos productos a nivel nacional.³⁴⁷ Esta situación no solo generó un aumento en el mercado interno, sino que, adicionalmente a eso generaría un “*descenso del transporte para el comercio al exterior, que se acercaba a los patrones internacionales*”.³⁴⁸

Expresado el contexto general a nivel nacional, adentrándonos a la década de 1950 nos encontramos con un país en donde ya 4.468.437 de personas habitaban los cascos urbanos de los municipios, ante esta situación, se presentó una articulación no planificada entre los sistemas de transporte funcionales en la época, obligadas las personas a hacer uso de varios al tiempo ante los impedimentos geográficos que aún dificultan la comunicación entre regiones.³⁴⁹ Ante esta situación, y con el aumento en la demanda de transporte ante el crecimiento poblacional de los principales centros urbanos, la primera misión del Banco Mundial en Colombia, dirigida por Lauchlin Currie,^{350 351} propuso un programa de inversión significativo en obras públicas en favor del desarrollo de infraestructuras críticas que el país requería para la articulación del mercado interno más que el externo, solicitando una

³⁴⁷ El modelo económico primario-exportador comienza a menguar desde la segunda guerra mundial. El modelo exportador logró el establecimiento de Colombia dentro del mercado internacional en la producción de productos primarios, modelo que generó mucha inestabilidad económica ante las fluctuaciones propias del mercado, requiriendo un reenfoque necesaria para la salvaguardia de la economía nacional como también del desarrollo del mercado interno semi industrial como agro industrial. Esta situación se puede observar en, como para el año 1950 el sector agrario producía el 40% de la actividad económica del país, porcentaje que para 1980 sólo representaba el 23% de la actividad económica nacional.

³⁴⁸ Pachón y Ramírez, *La Infraestructura de Transporte en Colombia durante el siglo XX*, 235.

³⁴⁹ Pachón y Ramírez, *La Infraestructura de Transporte en Colombia durante el siglo XX*, 237.

³⁵⁰ La misión Currie fue la primera intervención del Banco Mundial en Colombia, su objetivo principal era analizar la situación económica del país como también proponer un plan de acción integral para los problemas que se presentaban, Este propuso la creación de una junta nacional de Planeación nacional como organismo central que coordina las políticas económicas y de infraestructura buscando romper el establecimiento nacional que mantuvo la sistema económico en el subdesarrollo, mediante una intervención planificada y técnica en consonancia con una política monetaria planificada.

³⁵¹ Robert Sandilands, “La misión del Banco Mundial a Colombia de 1949, y las visiones opuestas de Lauchlin Currie y Albert Hirschman”, *Revista de Economía Institucional* 17. n.o 32 (2015): 215.

inversión equivalente al 40% de la inversión pública en el periodo 1951 a 1954.³⁵² Adicionalmente a esto, se aconsejó al gobierno nacional un proceso de centralización administrativa. Dentro del propio documento de Currie, este recomendó la inversión en el desarrollo de servicios públicos, hospitales, centro de salud y viviendas urbanas como rurales mediante la eliminación de proyectos industriales y sobre todo, de transporte, muy costosos y que no presentaban repercusión significativa en el desarrollo económico y social del país.³⁵³

Pese a ser la primera misión, en el contexto de la década de 1950 también se presentaron otros estudios adicionales por parte de otras instituciones para perseguir el desarrollo del país, en especial, considerando necesario comenzar un proceso de rehabilitación del sistema ferroviario nacional. De las más importantes, al nivel de la Misión Currie se debe destacar el informe de Madison-Hyland Corporation, firma de consultoría estadounidense que desde su fundación ofrece evaluación de proceso operativos y flujos de trabajo mediante gestión y automatización de la información buscando generar soluciones para la optimización dentro de las empresas. Estos desarrollaría un informe sobre *“Principios básicos para la reorganización y rehabilitación de los Ferrocarriles Nacionales de Colombia”*, en este informe se solicitaba una nueva administración de los ferrocarriles en Colombia, al considerar al Consejo Administrativo de los ferrocarriles nacionales como una institución que no ofrecía las garantías necesarias para la sanidad del sistema, como bien se nombra en la Ley 17 de 1952, en su Anexo 2:

*“un Administrador General y una Junta Directiva, libres de control político, y los bienes que son ahora de propiedad del Consejo Administrativo de los Ferrocarriles Nacionales; se traspasarán a la nueva Institución.”*³⁵⁴

Ante este nuevo panorama, y la ya mencionada crisis del Consejo Administrativo de los Ferrocarriles Nacionales, comenzaría a gestarse la desaparición de esta entidad y el surgimiento de una nueva institución encargada de la administración de los ferrocarriles

³⁵² Pachón y Ramírez, *La Infraestructura de Transporte en Colombia durante el siglo XX*, 237.

³⁵³ Hector Fernando López Acero, “Lauchlin Currie y el desarrollo colombiano”. *Revista Criterio Libre* 9. n.o 14 (2011): 27.

³⁵⁴ Congreso de la República de Colombia. *Ley 17 de 1952: Por la cual se aprueba un contrato celebrado por el Gobierno Nacional con el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento, y se dispone la construcción de un ferrocarril en el valle del río Magdalena y la reorganización y rehabilitación de los Ferrocarriles Nacionales*. (El 28 de noviembre de 1952).

colombianos. Como ya se expresó en apartados anteriores, las intervenciones suscitadas en la década de 1940 dentro de la forma de elección de los miembros del consejo destruyó la credibilidad técnica que el consejo tenía y ostentaba desde 1930, puesto que ahora era un espacio en donde se desarrollaba clientelismo del estado para con personas afines al gobierno de turno. Esta falta tanto de credibilidad como de los conocimientos necesarios para ser parte de este consejo terminaron llevando a una crisis mucho más profunda que antes en materia administrativa.³⁵⁵ Como se mencionó anteriormente, los ferrocarriles colombianos para la década de 1950 ya habían sido superado en porcentaje de Toneladas por kilómetro por el transporte en carreteras,³⁵⁶ requiriendo de una reinversión administrativa que llegaría de mano tanto de la inversión suscitada al sistema en razón de la construcción del Ferrocarril del Atlántico como de la Misión Currie y sus recomendaciones en materia administrativa en pro de la “recuperación” del sistema, buscando romper lo que este diagnosticó como “*círculos viciosos del subdesarrollo*” entendiéndose estos como el clientelismo y corrupción, situaciones que se presentaban en el Consejo desde las inversiones estatales de 1943.³⁵⁷

Atendiendo un panorama desalentador, se dió por finalizado el Consejo Administrativo de los Ferrocarriles Nacionales para dar paso a la Empresa Estatal Ferrocarriles Nacionales de Colombia (FNC), mediante el decreto 3129 de 1954, como se nombra a continuación:

“DECRETO NÚMERO 3129 DE 1954

(OCTUBRE 27)

por el cual se provee al cumplimiento de lo ordenado en el artículo 3° de la Ley 17 de 1953, y al contrato celebrado, por el Gobierno Nacional con el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento, aprobado por la misma Ley.

El Presidente de la República de Colombia,

en uso de sus facultades legales, y especialmente en desarrollo de la Ley 17 de 1952, y del contrato aprobado por medio de ella, y

³⁵⁵ Pachón y Ramírez, *La Infraestructura de Transporte en Colombia durante el siglo XX*, 36.

³⁵⁶ Para el año 1947, los ferrocarriles colombianos transportaban 548000000 toneladas por kilómetro, en contraposición, en el mismo periodo; las carreteras transportaron cerca de 642500000 toneladas, situación que seguiría empeorando con el pasar de los años, en cuanto la brecha comenzará a hacerse más grande entre los dos sistemas.

³⁵⁷ Robert Sandilands, “La misión del Banco Mundial a Colombia de 1949, y las visiones opuestas de Lauchlin Currie y Albert Hirschman”, 215-216.

CONSIDERANDO:

Que el artículo 3° de la Ley 17 de 1952 dispone: "El Gobierno llevará a efecto la reorganización administrativa, financiera y de explotación de los Ferrocarriles Nacionales, de conformidad con el informe de Madigan Hyland Corporation, fechado el 5 de agosto de 1952, e intitulado "principios básicos para la reorganización y rehabilitación de los Ferrocarriles Nacionales de Colombia", y en los términos establecidos en el contrato de empréstito a que se refiere el artículo anterior, y Que de acuerdo con el anexo 2 del contrato con el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento como ya se dijo, la Nación se obligó a organizar una institución autónoma apolítica, con autoridad suficiente para explotar la red ferroviaria de Colombia sobre las bases del informe Madigan Hyland, y en los términos establecidos .en el contrato de empréstito,

DECRETA:

Artículo 1° A partir del primero (19) de diciembre de 1.954, queda suprimido el Consejo Administrativo de los Ferrocarriles Nacionales, creado por la Lev 29 de 1931, y por el Decreto número 1695 de 1931.

Artículo 2° Créase, a partir del primero (19) de diciembre de 1954, una empresa denominada "Ferrocarriles Nacionales de Colombia", destinada a administrar los ferrocarriles de propiedad nacional, sobre una base comercial y a cuyo cargo estará la organización, administración, desarrollo y mejoramiento de los Ferrocarriles Nacionales de Colombia, y que se regirá por los siguientes: (...)

Estatutos de la Empresa:

"FERROCARRILES NACIONALES DE COLOMBIA"

CAPÍTULO I

Nombre, domicilio, duración, objeto, capital.

Nombre.

Artículo 1º La Empresa tendrá el carácter de entidad autónoma con personas jurídicas y se denominará "Ferrocarriles Nacionales de Colombia".

Domicilio.

Artículo 2º Tendrá por domicilio principal a la ciudad de Bogotá, pero podrá establecer domicilios especiales en otros lugares.

Duración.

Artículo 3º Durará por el término de noventa y nueve (99) años, a partir de la expedición del presente Decreto.

Objeto.

Artículo 4º La Empresa tendrá todas las atribuciones necesarias para cumplir sus objetivos, a saber:

a) Operar, mantener, manejar, desarrollar y mejorar los servicios ferroviarios en Colombia;

b) Adquirir, enajenar, arrendar y gravar los bienes inmuebles, y los muebles y útiles necesarios a la Empresa;

c) Construir las mejoras en las líneas existentes en como fábricas, talleres, muelles, puentes, almacenes, estaciones férreas, etc., que sean útiles a la Empresa;

d) Celebrar toda clase de contratos, incluyendo los contratos por servicios legales, económicos, técnicos o de ingeniería;

e) Suscribir acciones o interesarse en cualquiera otra forma en empresas que den por resultado propender el desarrollo y mejoramiento de la Empresa. La Empresa podrá reconocer en todas otras áreas empresas que persigan fraudulentas usadas, semejantes o complementarias; así como fomentar, apoyar e intensificar el desarrollo de industrias benéficas a la explotación de los Ferrocarriles en Colombia;

f) Todas dinero presentado con o sin garantía de los bienes de la Empresa: emitir bonos y obligaciones en general para su financiación; girar, endosar, aceptar, protestar, cancelar, pagar y recibir cheques, letras de cambio, pagarés, o cualquier otra clase de instrumentos negociables o no negociables, y en general, celebrar el contrato comercial de cambio en todas sus manifestaciones, así como celebrar negocios de toda índole con entidades bancarias y de crédito;

g) Previa la aprobación del Gobierno Nacional, construir por sí mismo o por delegación, nuevas líneas férreas que determinen las leyes, o extender las actuales; abandonar parte de las líneas existentes;

h) Desarrollar las previsiones contenidas en el informe de Madigan Hyland Corporation, fechado el 5 de agosto de 1952, e intitulado “Principios Básicos para la reorganización y rehabilitación de los Ferrocarriles nacionales de Colombia”, y en el contrato de empréstito celebrado por el Gobierno Nacional con el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento, aprobado por la Ley 17 de 1952;

i) Hacer toda clase de contratos para el intercambio de pasajeros y carga; para el intercambio en el uso de vías y demás propiedades de la Empresa con las de otros ferrocarriles.

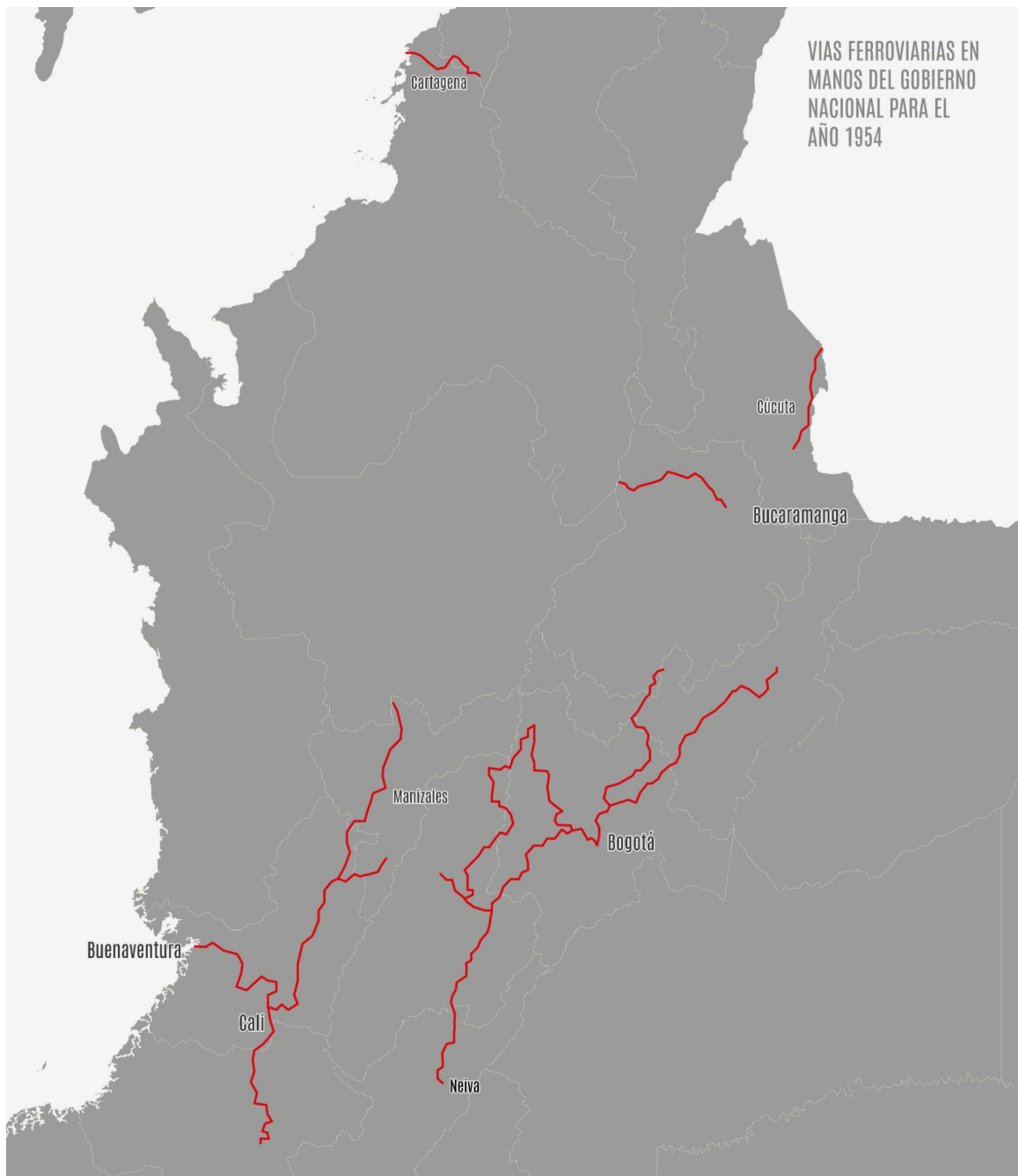
Patrimonio.

Artículo 5° El patrimonio de la Empresa estará integrado por todos los bienes que constituyen el activo patrimonial que administra actualmente el Consejo Administrativo de los Ferrocarriles Nacionales, y de los que posteriormente adquiera la Empresa.

Parágrafo. El Gobierno Nacional cubrirá la totalidad del pasivo existente en el momento del traspaso a cargo del Consejo Administrativo de los Ferrocarriles Nacionales. (...)”³⁵⁸

Con la desaparición del consejo, los activos que integraban los bienes de este pasarían ahora a formar parte de los activos de la empresa, mientras los pasivos de esta, como son las deudas y créditos sin cancelar y las obligaciones en materia laboral y de seguridad social inicialmente fueron atendidas por el gobierno nacional. Así pues, todos los ferrocarriles en manos del gobierno nacional pasarían a ser administrados por la FNC, ferrocarriles que, para 1954, constaba de las siguientes líneas ferroviarias a nivel nacional, que se pueden ver en el siguiente mapa:

³⁵⁸ Presidencia de la República de Colombia. *Decreto 3129 de 1995: por el cual se provee al cumplimiento de lo ordenado en el artículo 3° de la Ley 17 de 1953, y al contrato celebrado, por el Gobierno Nacional con el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento, aprobado por la misma Ley.* (El 27 de octubre de 1954).



Mapa 10: Ferrocarriles colombianos administrados por el Consejo Administrativo de los Ferrocarriles Nacionales en 1954.

Fuente: Elaboración propia.

Como se puede observar en el mapa anterior, la empresa FNC pasó a administrar un total de 2.230 kilómetros de vías en todo el territorio nacional.³⁵⁹³⁶⁰ buscando que una

³⁵⁹ Sumatoria de las vías ferroviarias de la división pacífico y central establecidas por los Ferrocarriles Nacionales de Colombia (FNC).

³⁶⁰ Pachón y Ramírez, *La Infraestructura de Transporte en Colombia durante el siglo XX*, 275.

administración centralizada logrará un mejor aprovechamiento tanto de las vías que ya existían como de las próximas a construir con el objetivo de unificar el sistema de manera total. Como principal misión de la empresa, fue la constitución de un sistema unificado mediante la articulación de todas las líneas ferroviarias tanto en manos de la nación como de los departamentos, mediante la negociación con cada actor en búsqueda de la compra de las líneas ferroviarias para que un solo tren pudiera recorrer el territorio nacional sin barreras de corte administrativas. Adicional a esto, y en cumplimiento de las recomendaciones de la Misión Currie, se comenzó la construcción del Ferrocarril del Atlántico,³⁶¹ Línea ferroviaria contigua al río Magdalena que conectará tanto La Dorada, Puerto Berrío, con la localidad de Capulco en el municipio de Gamarra, que en aquel entonces era parte del departamento del Magdalena.

La reestructuración del sistema ferroviario en Colombia, liderada por Ferrocarriles Nacionales de Colombia, requirió un delicado equilibrio entre tres dimensiones interrelacionadas que se encuentran contenidas dentro de los estatutos de la empresa publicados mediante el Decreto 3129 de 1954. En primer lugar, la expansión de la infraestructura contempló la construcción de nuevas líneas estratégicas, tal como se establece el Numeral C, G y H. En segundo lugar, se busca optimizar la red ferroviaria existente, lo que implica enfrentar retos relacionados con el mantenimiento, los costos operativos y la mejora en los estándares de servicio como también el desmantelamiento selectivo de tramos obsoletos, una decisión respaldada por estudios de demanda y análisis de costo-beneficio como se refiere en el numeral A y G. Y también, la compra de líneas ferroviarias necesarias y útiles para el desempeño de la empresa.³⁶² Ante su importancia se hará un análisis de estas dimensiones y el desempeño de la FNC en su materia en búsqueda del equilibrio económico buscado por la empresa, y que lamentablemente no lograría conseguir.

Como su primera misión encontrada en sus estatutos, se debe destacar la construcción de nuevas líneas ferroviarias necesarias para extender la capacidad de movimiento de carga del sistema, ante esta situación es de menester realizar un análisis del proceso de construcción del Ferrocarril del Atlántico, pues este sería el gran proyecto que tendría el sistema, una articulación que se requerían para verdaderamente tener conectados de manera

³⁶¹ S.N, “Ferrocarril del Atlántico”, *Ferrocarriles Colombianos*, consultado el 4 de agosto de 2024, <https://ferrocarrilescolombianos.blogspot.com/p/ferrocarril-del-atlantico.html>.

³⁶² Presidencia de la República de Colombia. *Decreto 3129 de 1954: por el cual se provee al cumplimiento de lo ordenado en el artículo 3° de la Ley 17 de 1953, y al contrato celebrado, por el Gobierno Nacional con el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento, aprobado por la misma Ley.*

ininterrumpida todas las secciones de los ferrocarriles que aún existían en ese momento. Como se ha comentado con anterioridad, ferrocarriles como el del Antioquia y los ferrocarriles centrales³⁶³ desembocaban ambos sobre el río Magdalena, en Puerto Berrío y La Dorada respectivamente, conexión fluvial que embarcaba los bienes producidos en estos dos ejes de desarrollo de la nación con el puerto de Barranquilla y posteriormente con el comercio internacional. Esta relación simbiótica entre el tren y el río se mantuvo de manera interrumpida aún con la aparición de diferentes proyectos de carretera en el área, pero que pese a esto, requería de una conexión mucho más formal, ya no viendo únicamente al comercio internacional, sino a la articulación de los medios de transporte como parte de constitución del creciente mercado interno de bienes y servicios que comenzaba a presentarse de manera cada vez más fuerte a nivel nacional. Desde 1949 el Consejo administrativo planeaba la construcción de una Línea que Uniera Barbosa con Bucaramanga, como objetivo de ser una arteria vial transversal entre el Valle, Antioquia y Santander. Sin embargo, en concepto de la Misión Currie, era más recomendable una línea ferroviaria que fuera contigua al río Magdalena, que conectará las diferentes líneas que desembocaban en este río, así conectando tanto las líneas de Bogotá como las de Antioquia y Bucaramanga en una sola,³⁶⁴ dejando de lado en cierto grado el movimiento de carga por el río Magdalena.³⁶⁵³⁶⁶

Posterior a la etapa de planeación del proyecto a cargo de La Casa Lockwood, Kessel & Bartlett, Inc, y con la consecución de un préstamo por valor de 25 millones de dólares del

³⁶³ “Ferrocarriles Centrales” es el nombre con el cual, la FNC denominó a los ferrocarriles bajo una división propia de las líneas sobre el centro del país, dejando que las líneas del occidente formaran su propia división, Las líneas de la división central eran la siguientes:

- Línea Puerto Wilches-Bucaramanga.
- Línea Girardot-Tolima Huila.
- Línea Norte sección segunda, sur y Nordeste.
- Línea La Dorada-Ambalema
- Ferrocarril de Cundinamarca.

³⁶⁴ Pachón y Ramírez, *La Infraestructura de Transporte en Colombia durante el siglo XX*, 274.

³⁶⁵ La navegación por el Río Magdalena siempre ha sido clave para el transporte de vienes desde tiempos de la Colonia, pero sin embargo, y al mismo tiempo que le ferrocarril, el transporte fluvial vivió un proceso de desfinanciación y no modernización de la flota mercante, causando eso que tampoco fuera capaz de poder competir siquiera con las carreteras circundantes. Sin embargo es de destacar que, pese a la desaparición del transporte de pasajeros, el río Magdalena continúa transportando mucha mercancía, en especial petróleo para ser refinado en la Refinería de Cartagena.

³⁶⁶ Alvear Sanín, *Historia del Transporte y La Infraestructura en Colombia (1492-2007)*, 411-413.

Banco Interamericano de Reconstrucción y fomento (BIRF),³⁶⁷ se firmó la Ley 17 de 1954, firmada por el dictador Gustavo Rojas Pinilla en donde se ordenó la construcción de la línea como la firma de los pormenores del contrato firmado con el BIRF, en la ley también se menciona una Longitud aproximada de 380 km, el establecimiento de la trocha de una yarda como la mayoría de las líneas ferroviarias construidas en ese momento, y la construcción de terminales, talleres y otras infraestructuras en el trayecto de la vía.³⁶⁸ Este proyecto sería clave no solo en el proceso de unificación del sistema, sino que fue la insignia de un nuevo comienzo para los ferrocarriles nacionales en Colombia, buscando tener una mejor adaptabilidad a las necesidades del sistema para no verse tan perjudicados dada la falta de inversión en el sistema, para 1959 por ejemplo, se hablaba maravillas del sistema gracias a la construcción del ferrocarril del Atlántico, logrando así un sueño largamente deseados desde los años 30's, una conexión ininterrumpida entre gran parte de los centros poblados del país, como lo expresó Ruben Piedrahita Ocampo, ministro de Obras Públicas de la dictadura de Rojas Pinilla y en que en su cartera no solo se desarrolló el Ferrocarril del Atlántico, sino también la construcción de Aeropuerto del Dorado, la intervención a 2800 kilómetros de carreteras a nivel nacional o el CAN de Bogotá (Centro Administrativo Nacional)³⁶⁹:

*“Cuando esto suceda, es decir en 1958, podremos ir en rieles de Popayán a Santa Marta, por una línea de 1.469 kilómetros, y de Santa Marta a Neiva por una de 1.142 kilómetros (...) y tendremos enlazadas por rieles las capitales de 10 departamentos (...) y unidas casi todas las regiones de mayor riqueza actual y potencial del país (...).”*³⁷⁰³⁷¹

³⁶⁷ Pachón y Ramírez, *La Infraestructura de Transporte en Colombia durante el siglo XX*, 275.

³⁶⁸ Congreso de la República de Colombia. *Ley 17 de 1952: Por la cual se aprueba un contrato celebrado por el Gobierno Nacional con el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento, y se dispone la construcción de un ferrocarril en el valle del río Magdalena y la reorganización y rehabilitación de los Ferrocarriles Nacionales*.

³⁶⁹ Arlex Antonio Quintero Rivera, “General Gustavo Rojas Pinilla: obras de ingeniería civil para la nación, 1953-1957” *En Impactos del Ejército Nacional de Colombia. Estrategias sociales, políticas y militares* (Bogotá: Sello Editorial ESMIC, 2024): 88.

³⁷⁰ Cita encontrada de el texto de Rubén Piedrahita Ocampo “*Una política en obras públicas*” libro que contenía el plan de acción en materia de inversión en infraestructura construido por el gobierno militar de Rojas Pinilla en 1954, donde se recopiló diferentes avances de los grandes proyectos de infraestructura que se estaban realizando en ese momento a nivel nacional. La cita anterior fue referida por Alvear Sanin en su texto “*Historia del Transporte y La Infraestructura en Colombia (1492-2007)*”.

³⁷¹ Alvear Sanín, *Historia del Transporte y La Infraestructura en Colombia (1492-2007)*, 354.

Pese a la importancia del proyecto, la forma en que fue ejecutado estuvo plagada de problemáticas que afectaría el desempeño de este a futuro. Pues se siguieron presentando vicios del sistema que, pese a querer ser eliminados mediante las recomendaciones de la Misión Currie al gobierno nacional, se siguieron presentando dentro de la construcción que llevarían a que la inversión realizada no tuviera los resultados esperados en un posible resurgimiento del ferrocarril. En primer lugar se puede destacar el establecimiento del ancho de la traviesa, como se ha tocado con anterioridad en el capítulo I, el establecer, para los ferrocarriles nacionales en Colombia, un ancho de trocha de una yarda (0.91 metros) fue una decisión técnica producto de un momento en que las capacidades técnicas y tecnológicas nacionales no eran las mejores para desarrollar alternativas mucho más estandarizadas internacionalmente.³⁷² La trocha de una Yarda cumplió su función original de representar una menor inversión en materiales y en tiempos durante gran parte del apogeo constructor de ferrocarriles a finales del siglo XIX. Sin embargo, y con el pasar de los años, el uso internacional de esta trocha disminuyó, adicionalmente a esto, comparada con la trocha estándar, limita el volumen de carga por unidad, como también de velocidades, velocidades inferiores en comparación a las alcanzables mediante la trocha estándar como por otros medios de transporte,³⁷³ como bien lo expresa Alvear Sanín:

“Unificar todas las carrileras a la trocha standard hubiera sido muy costoso y además habría sacado de servicio a todas las locomotoras, pero en cambio, hubiéramos iniciado una nueva era en transporte ferroviario, en consonancia con el mundo real.

Así como hubo que hacer borrón y cuenta nueva en carreteras, volviendo a partir de cero, para en cinco o seis años poder circular, una determinación similar era la única capaz de ofrecer algún futuro a los ferrocarriles colombianos”³⁷⁴

Adicionalmente a esto, mediante el decreto 1007 de 1955, se decidió prolongar la construcción del ferrocarril del Atlántico desde su punto final original, en la localidad de Capulco, hasta la ciudad de Fundación, donde se conectaría con el ferrocarril de Santa Marta

³⁷²Ibid., 102.

³⁷³ SOCIMER - INECO, *INFORME SOBRE LA PROBLEMÁTICA DEL CAMBIO DE ANCHO (TROCHA) DE RED FERROVIARIA DE COLOMBIA* (Bogotá: SOCIMER - INECO, 1995): 14.

³⁷⁴ Alvear Sanín, *Historia del Transporte y La Infraestructura en Colombia (1492-2007)*, 352.

conectando a este puerto con el interior del país mediante el ferrocarril.³⁷⁵ un pequeño intento de impulso para con el puerto de Santa Marta ante la competencia que se tenía con Cartagena y Barranquilla, ciudades que tenían ya puertos mucho mejor posicionados en el panorama internacional.³⁷⁶

Pese a la construcción de esta importante conexión entre el caribe y el interior del país, la construcción de esta sección de 322 kilómetros no presentó un verdadero aumento en el transporte de mercancías entre estas áreas. Para 1949, el 50% de la carga del sistema era transportada por los ferrocarriles del Pacífico y Antioquia, y, pese a esperar un aumento sustancial en el transporte de carga con la conexión del occidente colombiano con el interior gracias al ferrocarril del Atlántico, y su elongación hasta Santa Marta, no se presentó un aumento significativo dado el aumento del movimiento por carreteras a nivel nacional.³⁷⁷³⁷⁸

Como segunda finalidad en importancia que debía de desarrollar la FNC posterior a la desaparición del Consejo Administrativo, se estableció dentro de los estatutos de la empresa la misión de la adquisición de empresas que persiguieran fines similares en pro de la salud del sistema ferroviario dentro de la nación, entendiendo las necesidades en materia de conexión interior bajo una misma administración antes que cualquier tipo de multiplicidad administrativa que no permitiera una “*administración razonable*” unificada. que permitiera una unificación tarifaria total, el uso de las locomotoras, equipos, servicios y la propia administración.³⁷⁹ En consonancia con lo establecido en el Numeral E) del Artículo 4 del Decreto 3129 de 1954:

³⁷⁵ Presidencia de la República de Colombia. *Decreto 1007 de 1955: Por el cual se garantiza un empréstito* (El 2 de abril de 1955).

³⁷⁶ Pachón y Ramírez, *La Infraestructura de Transporte en Colombia durante el siglo XX*, 275.

³⁷⁷ *Ibíd.*, 276.

³⁷⁸ Según las proyecciones de la FNC y del Ministerio de Obras Públicas, la construcción del tramo ferroviario hasta Gamarra estimaba un movimiento de carga de 1.112.000 toneladas-kilómetro para 1961. Se preveía que, con la posterior ampliación del sistema hasta Fundación, este volumen aumentaría de manera significativa, lo que justificaría la viabilidad del proyecto. Sin embargo, los registros de 1963, una vez completado el trayecto, reportaron un transporte de 1.339.500 toneladas-kilómetro, lo que representó apenas un 20% de incremento frente a las cifras previas a la extensión. Estos resultados evidencian que la ampliación no generó el impacto esperado en la capacidad de transporte, cuestionando la necesidad de su construcción en ese momento histórico.

³⁷⁹ Pachón y Ramírez, *La Infraestructura de Transporte en Colombia durante el siglo XX*, 286.

*“e) Suscribir acciones o interesarse en cualquiera otra forma en empresas que den por resultado propender al desarrollo y mejoramiento de la Empresa. La Empresa podrá incorporar a ella otra u otras empresas que persigan finalidades iguales, semejantes o complementarias; así como fomentar, apoyar e intensificar el desarrollo de industrias benéficas a la explotación de los Ferrocarriles en Colombia;”*³⁸⁰

Producto de esto se comenzaron a realizar negociaciones, sobre todo con los gobiernos departamentales, para la adquisición de las líneas ferroviarias administradas por estos. En este caso se desarrollaron bajo una negociación interadministrativa antes que con algún otro tipo de acción administrativa, como la expropiación de estos medios de transporte necesarios para el buen desarrollo del proceso de rehabilitación del Sistema.³⁸¹ En el contexto de la dictadura militar, un proceso de expropiación de esta infraestructura sería un atentado en contra del modelo liberal que se intentaba proteger de la injerencia comunista, al mismo tiempo de una falta de reconocimiento a la administración departamental que, pese a que estos ferrocarriles ya presentaran pérdidas como el resto de los ferrocarriles nacionales en manos del estado, se encontraban administrados de manera ininterrumpida un periodo de tiempo significativo, desde su propia concepción en algunos casos.³⁸² Dada su importancia, se expondrá tanto la Compra del Ferrocarril de Antioquia como la Compra del ferrocarril de Caldas, ferrocarriles que se encontraban en manos de sus departamentos desde su concepción hasta su adquisición por parte de la FNC durante las primeras décadas de existencia de ésta.

En primer lugar se debería considerar hacer un pequeño repaso a la compra del Ferrocarril de Antioquia por parte del gobierno nacional en 1962. En cumplimiento de una de las premisas que se esbozó en los estatutos de la conformación de la FNC, se declaró el

³⁸⁰ Presidencia de la República de Colombia. *Decreto 3129 de 1995: por el cual se provee al cumplimiento de lo ordenado en el artículo 3° de la Ley 17 de 1953, y al contrato celebrado, por el Gobierno Nacional con el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento, aprobado por la misma Ley.* Numeral e) del artículo 4°.

³⁸¹ Alvear Sanín, *Historia del Transporte y La Infraestructura en Colombia (1492-2007)*, 416.

³⁸² Como se ha mencionado en el capítulo I, los ferrocarriles nacionales en Colombia nacieron, en muchos casos, del capital de los estados y departamentos en un primer momento, y con financiación estatal en su culminación. Dado lo anterior, los ferrocarriles que aún se encontraban como activos de los departamentos, para la década de 1950, tendrían más de 60 años en manos de los departamentos. Ejemplo claros el Ferrocarril de Antioquia o el ferrocarril de Caldas, que se encontraban como parte de sus activos desde 1885 y 1924, respectivamente.

interés en la compra del ferrocarril de Antioquia para culminar la integración administrativa de la red férrea colombiana. Mientras tanto, el departamento de Antioquia veía la posible venta como una salida a las pérdidas que acumulaba el sistema desde 1955, una forma de sanear aquellas pérdidas y buscar utilizar el dinero para financiar otros proyectos urgentes para el departamento.³⁸³ Estas negociaciones con el departamento de Antioquia darían inicio en 1958, en la cual se presentaron diferentes evaluaciones que terminarían afectando las arcas del gobierno nacional.

La gobernación de Antioquia valoró los activos del ferrocarril de Antioquia en cerca de 240 millones de pesos de la época, mientras que el gobierno nacional tasó la compra en cerca de 88 millones de pesos, esta diferencia sustancial en el avalúo se debía a la valuación de infraestructura como bancas, túneles y balasto. Tras negociaciones, se acordó un precio de \$190.5 millones, excluyendo terrenos, edificios no operativos, como la Estación Central de Medellín y el Hospital, minas de carbón y otras propiedades no vinculadas al transporte, adicionalmente, el estado colombiano se encargaría de las cargas laborales de los trabajadores que tenía el ferrocarril de Antioquia.³⁸⁴ Posteriormente a la compra del ferrocarril, y en estudios posteriores realizados por parte tanto de expertos internacionales como por el propio ministerio de Obras Públicas, se llegó a la conclusión evidente de que, la compra del ferrocarril de Antioquia, se realizó a un mayor precio del que debería haber tenido. En uso del método de Flujo de Caja Descontado,³⁸⁵ Se llegó a la conclusión de que el valor real del ferrocarril no superó el 35% del precio pagado, situándose cerca del avalúo inicial del gobierno. En el escenario más optimista, el valor alcanzó \$60.4 millones, aún muy inferior a los \$190.5 millones desembolsados.³⁸⁶

Adicionalmente a esto, la compra del Ferrocarril de Antioquia, pese a generar un aumento del material rodante a nivel nacional, no evitaría que el parque de los ferrocarriles nacionales continuará en decrecimiento por el averío de estas y la existencia cada vez mayor de accidentes y descarrilamientos en el sistema.³⁸⁷ Las locomotoras de carbón debían ser

³⁸³ Pachón y Ramírez, *La Infraestructura de Transporte en Colombia durante el siglo XX*, 288.

³⁸⁴ Alvear Sanín, *Historia del Transporte y La Infraestructura en Colombia (1492-2007)*, 417.

³⁸⁵ El Flujo de Caja Descontado (FCD), o Discounted Cash Flow (DCF) en inglés, es un método de valoración financiera que estima el valor de un activo, proyecto o empresa en función de sus flujos de caja futuros proyectados, descontados a su valor presente utilizando una tasa de descuento.

³⁸⁶ Pachón y Ramírez, *La Infraestructura de Transporte en Colombia durante el siglo XX*, 287.

³⁸⁷ Según los datos de Álvaro Pachón y María Teresa Ramirez en su texto “ *La Infraestructura de Transporte en Colombia durante el siglo XX*”, Entre 1965 y 1970, los

cambiadas por locomotoras eléctricas movidas por diesel, sin embargo, el ancho de trocha de una yarada limitaba el número de proveedores de trenes, generando esto que, ni con el aumento del material rodante la crisis del sistema pudiera ser paleada de manera efectiva.³⁸⁸

Por su parte, la compra del Ferrocarril de Caldas por parte del Gobierno Nacional y los Ferrocarriles Nacionales de Colombia fue un proceso que, pese a hacerse de manera corta, se encontraba en discusión dentro de la gobernación de Caldas casi desde la llegada del ferrocarril a Manizales.³⁸⁹ Solo 4 meses después de la entrada triunfal del tren a Manizales, la asamblea de Caldas, mediante la Ordenanza 22 del 14 de abril de 1928, exhortada al gobernador de la época, Daniel Gutierrez Arango, a realizar todas las gestiones necesarias para que el Congreso Nacional expidiera una ley que permitiera el traspaso del ferrocarril de Caldas, de manos del departamento, con dirección a la administración nacional.³⁹⁰³⁹¹ Pese a la expedición de esta ordenanza, no se llegaría a un acuerdo con el gobierno nacional hasta 1959, más de 30 años después de la expedición de esta. Durante este periodo de tiempo, el ferrocarril de Caldas siguió en manos de la gobernación de Caldas, pero trabajando de la mano con los ferrocarriles del Pacífico en el desarrollo ferroviario del suroccidente Colombiano.

Durante este periodo, en alianza con los ferrocarriles del Suroccidente colombiano se desarrollaron las líneas ferroviarias que conectaban a Armenia con Pereira y el Valle del Cauca, la conexión de Manizales al Cauca, y la propia conexión mediante la vía Cartago-La Pintada que conectaría a los ferrocarriles del Pacífico y Caldas con el ferrocarril de Antioquia.³⁹² Sin embargo, y pese a continuar desempeñando un papel importante en el

descarrilamientos se incrementaron en un 283% (de 1.855 a 7.116 casos), alcanzando un pico en 1970, esta situación se encontraba agravada por Causas probables: La combinación de trocha angosta y traviesas en mal estado, que terminarían afectando el sistema, generando la pérdida de productividad ante las horas perdidas entre cada descarrilamiento, mayores costos en la recuperación del material rodante y riesgos en seguridad, que terminarían alejando a los ciudadanos de usar los ferrocarriles ante el aumento desmedido en los retrasos del sistema.

³⁸⁸ Alvear Sanín, *Historia del Transporte y La Infraestructura en Colombia (1492-2007)*, 418.

³⁸⁹ Ramírez, *El ferrocarril de Caldas: Una obra de Titanes*, 144.

³⁹⁰ La Ordenanza 22 de 1928 tiene los siguientes artículos: “*Artículo 1. Autorízase al gobernador para que venda a la Nación la empresa del Ferrocarril de Caldas. Artículo 2. El gobernador hará las gestiones necesarias para que el Congreso nacional expida la ley que autoriza esta negociación y una vez expedida pondrá todo su empeño en llevar a cabo la venta. Artículo 3. El contrato que celebre el gobernador, necesita para su validez, la aprobación de la Asamblea Departamental.*”

³⁹¹ Asamblea departamental de Caldas. *Ordenanza 22 de 1928* (14 de abril de 1928).

³⁹² Ardila Rueda, “Los Túneles en el Antiguo Ferrocarril de Caldas”, 50.

transporte de mercancías, en especialidad el café, el ferrocarril de Caldas también sufriría los embates tanto de la falta de financiación nacional a este sector como también la incapacidad para competir con medios de transporte más modernos en materia de transporte.³⁹³

En primer lugar, las limitaciones técnicas con las cuales se realizó la construcción del ferrocarril de Caldas no permitió un desarrollo eficiente del sistema como tampoco de poder competir de manera correcta en contraposición a otros medios de transporte alternativos que comenzaban a germinar posterior a la década de 1930. El ferrocarril de Caldas tenía pendientes muy pronunciadas, superiores al 2% y también curvas cerradas con radios menores de 90 metros.³⁹⁴ Esta situación se presentó por la topografía montañosa del área, requiriendo de soluciones ortodoxas para su construcción ante esta situación. Dada estas limitaciones técnicas, el ferrocarril de Caldas era lento e ineficiente, pues no podía transportar grandes volúmenes de cargas a largas distancias, siendo un ferrocarril de reducida carga, que requería muchos más viajes para poder transportar un volumen de carga de un punto a otro.³⁹⁵

Adicionalmente a lo anterior, los efectos de la Gran Depresión y la segunda guerra mundial tendrían efectos nocivos en la sanidad del sistema. En 1941 se consiguieron un tipo nuevo de locomotora, los Autoferros, pequeñas locomotoras de mucha más velocidad que podían moverse sobre las carrileras de manera más libre y mucho mas rapida, adecuadas para poder movilizarse por la trocha angosta de una yarda colombiana, sin embargo, y aún con esta mejora sustancial en el servicio, el movimiento de carga seguirá menguando, afectado adicionalmente por el cierre del Puerto de Buenaventura en el contexto de la segunda guerra mundial, situación que desencadenaría pérdidas sustanciales en los ferrocarriles del Pacifico, Caldas y Antioquia.³⁹⁶

Para Gabriel Poveda Ramos, el principal factor de la pérdida de capacidad del sistema, adicionalmente a sus problemas técnicos, fue la competencia con las carreteras nacionales. Como ya se ha tocado con anterioridad, el nuevo enfoque de los gobiernos liberales en materia de Obras públicas de transporte se centraron en la ampliación de la red de carreteras escasa que existía a comienzos del siglo, buscando así una alternativa diferente al

³⁹³ El ferrocarril de Caldas fue un proyecto que se especializó en el transporte de Café de los centros de producción de este en el interior del departamento de Caldas. Durante la década de 1920 el 75% de los ingresos del país eran producto de la comercialización de este grano. Dado lo anterior, y con la entrada de la gran depresión de 1929 los precios del producto se desplomaron, llevando al ferrocarril a una crisis significativa al perder gran parte de su producto estrella que transportaba ante la falta de demanda internacional.

³⁹⁴ *Ibíd.*, 52.

³⁹⁵ Ramírez, *El ferrocarril de Caldas: Una obra de Titanes*, 143.

³⁹⁶ Lopera, “...Y se levantaron los rieles”, 234.

proyecto conservador de los ferrocarriles. Al mismo tiempo que el tren llegaba a Manizales, desde esta ciudad como desde Pereira comenzaron a gestarse las primeras inversiones en materia de carreteras para la conexión con los principales centros poblados de otras regiones del país, entendiendo a éstas como un sistema alternativo que podía permitir una mejor conexión complementaria al tren, como se expresa en esta nota periodística de 1927:

*“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.”*³⁹⁷

Desde 1924 se comenzaron a desarrollar proyectos de carreteras, en Pereira, una carretera que conectará la ciudad con Santa Rosa de Cabal y Cartago, y desde Manizales, una que conectará con San Francisco, hoy en día Chinchiná. Para 1930 ambas carreteras ya estarían operativas, y para 1934 se terminaría la conexión mediante carretera entre San Francisco y Santa Rosa, licitación que demoró cerca de 10 años en terminarse.³⁹⁸ Dado este concepto, y con el aumento de la flota automotor a nivel nacional la administración del Ferrocarril de Caldas era insostenible para el departamento, motivo por el cual la reactivación de la negociación con el estado comenzó a surtirse después de la finalización de la Segunda Guerra Mundial. En 1948, se expidió la Ley 110 de 1948,³⁹⁹ la cual facultaba al estado Colombiano la Compra del Ferrocarril de Caldas al ser declarado un bien “*de utilidad pública*” para los fines del desarrollo de la nación,⁴⁰⁰

³⁹⁷ Luciano Duran, “La Perla del Ruiz”, *La Voz de Caldas*, 7 de enero de 1927.

³⁹⁸ Alfredo Carmona Tobón, “LOS CAMINOS DE RUEDAS”, en *Historia del Eje Cafetero a través de los caminos*, ed. por Edith Bustos Cremieux (Armenia: Autopistas del Café, 2011), 316-319.

³⁹⁹ Congreso de la República de Colombia. *Ley 110 de 1948: Por la cual se declara de utilidad pública la nacionalización del Ferrocarril de Caldas, se dan autorizaciones al Gobierno, y se dictan otras disposiciones* (El 22 de diciembre de 1948).

⁴⁰⁰ La ley 110 de 1948 no sólo contempló la adquisición del Ferrocarril de Caldas, sino que también se nombra las futuras compras de los ferrocarriles de Cúcuta-Puerto Villamizar, administrado por el Departamento de Norte de Santander, y del Ferrocarril de Buenos Aires-Ambalema, administrado por el Departamento del Tolima.

La adquisición por parte de la nación de esta línea ferroviaria terminaría en 1959. Inicialmente el ferrocarril de Caldas pasaría a ser administrado por el Consejo Administrativo de los Ferrocarriles Nacionales, para pasar posteriormente a disposición de la FNC en 1954. Pese al cambio de administración y una leve refinanciación de la línea, los trenes en el departamento de Caldas siguieron su acelerada decadencia pese a pasar a manos del gobierno nacional. Los ferrocarriles de Caldas se encontraban en un punto crítico, en donde el movimiento de personas y mercancías habían sido absorbidas en su gran mayoría por el transporte de Carreteras, dejando apenas mercados residuales para el movimiento ferroviario, adicionalmente a lo anterior, la maquinaria que seguía operativa en el sistema se encontraba en un estado deplorable que terminaría aumentando los descarrilamientos y la disminución de las velocidades del sistema, incapacitando a esta sección de la división pacífico de un valor real para seguir en funcionamiento, llegando a considerarse “inutil” como otros trayectos que fueron desapareciendo posterior a la década de 1950, producto de esta situación la desaparición de esta línea ferroviaria en un futuro era casi un hecho, no solo por la falta de utilidad, sino adicionalmente por el momento político que se vivía en los últimos años de existencia del Departamento del Viejo Caldas.

En desarrollo del último eje fundamental de la misión de la empresa de FNC, dentro de sus estatutos, de manera literal, se establecía lo siguiente:

“Artículo 4° La Empresa tendrá todas las atribuciones necesarias para cumplir sus objetivos, a saber:

a) Operar, mantener, manejar, desarrollar y mejorar los servicios ferroviarios en Colombia; (...)

*g) Previa la -aprobación del Gobierno Nacional, construir por sí misma o por delegación, nuevas líneas férreas que determinen las leyes, o extender las, actuales; **abandonar parte de las líneas existentes;** (...)*”⁴⁰¹

Este es un elemento clave que es necesario poder analizar dentro del desarrollo de este trabajo investigativo, pues durante la existencia de los FNC se desarrolló un proceso de

⁴⁰¹ Presidencia de la República de Colombia. *Decreto 3129 de 1995: por el cual se provee al cumplimiento de lo ordenado en el artículo 3° de la Ley 17 de 1953, y al contrato celebrado, por el Gobierno Nacional con el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento, aprobado por la misma Ley.* Numeral a) y g) del artículo 4°.

levantamiento de numerosas líneas ferroviarias en el territorio nacional. Esta desaparición de líneas fue motivada por la obsolescencia de algunas de estas, ante las pérdidas que estas presentaban o el poco impacto que se estaba presentando en ese momento. Pese a que estas hubiesen presentado un hito importante para las regiones en su momento, en el momento crítico en que se encontraban los ferrocarriles en la década de los 50's y posteriores se requirió una intervención en el combate contra el déficit que ya traía el sistema.

Las primeras líneas ferroviarias levantadas en el contexto de la década de 1950 se realizaron con anterioridad siquiera de la existencia de la FNC, pues esta propuesta se encontraba en desarrollo desde los estudios de Currie como de Madigan Hyland y los resultados económicos de estas secciones, mucho más críticos que el de otras áreas. Producto de esta nueva política, durante la administración de Laureano Gómez en el año 1951, el sistema ferroviario colombiano experimentó un punto de inflexión con la desactivación de dos líneas consideradas económicamente “inviabiles”: el tramo Cartagena-Calamar y el Ferrocarril de Cúcuta-Puerto Villamizar. Esta decisión respondió a dos factores principales: la pérdida de relevancia logística de la línea Cartagena-Calamar tras la consolidación del Canal del Dique como ruta prioritaria para el transporte de mercancías,⁴⁰² y el declive progresivo en la demanda de carga y pasajeros en el Ferrocarril de Cúcuta,⁴⁰³ cuyo tráfico ya no justificaba los costos de operación. A estos elementos se sumó el redireccionamiento de recursos estatales hacia nuevos proyectos ferroviarios, en línea con una política de modernización que privilegió corredores con mayor potencial económico, tales como el proyecto del Ferrocarril de Atlántico, que se encontraba en ese momento en etapa de planeación.⁴⁰⁴

Posterior a la desaparición de estas dos líneas ferroviarias, se presentó la desaparición del ferrocarril de Nariño,⁴⁰⁵ Este levantamiento de cerca de 111 km fue motivado por el bajo

⁴⁰² Pachón y Ramírez, *La Infraestructura de Transporte en Colombia durante el siglo XX*, 272.

⁴⁰³ Alfredo Bateman, *La ingeniería, las obras públicas y el transporte en Colombia*, (Bogotá: Ediciones Lerner, 1986): 164.

⁴⁰⁴ Pachón y Ramírez, *La Infraestructura de Transporte en Colombia durante el siglo XX*, 274-275.

⁴⁰⁵ El ferrocarril de Nariño fue un proyecto de infraestructura concebido desde la Ley 26 de 1915 “*Por la cual se dispone el estudio y construcción de unos ramales del ferrocarril del Pacífico, y se modifican las Leyes 48 de 1911, 71 de 1912, 129 de 1913 y 30 de 1914*”. En este proyecto se buscaba la conexión ferroviaria de la totalidad del suroccidente colombiano, buscando que las líneas nuevas se conectarán con el ferrocarril del Pacífico en Popayán. Este proyecto buscaría la conexión entre Tumaco, Ipiales, Pasto, Popayán y Cali conectando el ferrocarril del pacifico con la frontera con el Ecuador. Pese a que el proyecto comenzó a gestarse tanto en un extremo de estos departamentos como en el otro, nunca lograría tener la financiación necesaria para su culminación, El ferrocarril del pacifico llegaría hasta Popayán,

rendimiento que este ferrocarril tuvo en las últimas décadas, a consideración que, una carreteras entre los extremos de este trayecto, Tumaco y El Diviso, sería de mejor provecho para las comunidades que habitaron el territorio.⁴⁰⁶ Pese a que este proceso de levantamiento de la línea se comenzó a realizar desde 1951, su culminación se presentaría en 1965, fecha de apertura de la carreteras que comunicaría ambas localidades del departamento de Nariño, como también con la capital del departamento, destino que el ferrocarril de Nariño nunca lograría alcanzar.⁴⁰⁷

Nombradas estos levantamientos de secciones en control del gobierno nacional en cabeza de la FNC, se debe entonces retomar el Ferrocarril de Caldas que fue tocado someramente en la sección anterior sobre la adquisición de vías ferroviarias en manos de los departamentos, en este caso, no por su puesta en funcionamiento, sino por su total suspensión del servicio con posterioridad a su adquisición en 1959. El levantamiento de las líneas ferroviarias de Caldas se enmarcan dentro del proceso de desmembración del departamento del Gran Caldas, siendo en parte este acontecimiento uno clave dentro del proceso de autodeterminación de los departamentos de Risaralda y Quindío al gobierno departamental de Manizales. Desde los años 40 comenzaron a surgir tensiones por el centralismo administrativa manizalita y el dominio de la Federación Nacional de Cafeteros,⁴⁰⁸

Dado lo anterior comenzaron a surgir diferentes voces en contra de esta estructura del poder departamental dentro de la élite urbana e industrial de Pereira y Armenia y su ideal de autodeterminación. La década de 1950 fue clave para poder construir una narrativa clara que permitiera la construcción de una identidad regional en contra del poder de Manizales. La élite liberal e industrial pereirana, promovió un proceso de industrialización y urbanización sin precedentes con la creación de numerosas fábricas, empresas textiles, infraestructura pública crítica que generaron un crecimiento económico destacable dentro del suroccidente

pero no avanzaría mucho más de eso. Mientras que el Ferrocarril de Nariño lograría conectar en 1930 Tumaco con la localidad de El Diviso, corregimiento del municipio de Barbacoas, a 181 kilómetros de llegar a Pasto y ha más de 428 kilómetros de llegar a Popayán, siendo un proyecto que nunca lograría llegar a concretarse por la falta, tanto de financiación, como de rendimiento para su construcción.

⁴⁰⁶ Pachón y Ramírez, *La Infraestructura de Transporte en Colombia durante el siglo XX*, 273.

⁴⁰⁷ Isidoro Medina Patiño, “El tren fantasma de Nariño”, *Página 10*, 25 de junio de 2014. sec. Opinión, <https://pagina10.com/web/el-tren-fantasma-de-narino/>.

⁴⁰⁸ Jairo Antonio López Pacheco, “Movilización regionalista y nuevos poderes regionales: la fragmentación administrativa del Viejo Caldas y la creación de Risaralda” *Revista Sociedad y Economía Online*. No 21 (2011): 129.

colombiano.⁴⁰⁹ Producto de ello, se presentó un crecimiento de conflictos burocráticos con la administración departamental de carácter conservadora, catalogada como una oligarquía cafetera contraria a al discurso de progreso y civismo que se pregonaba en la ciudad de Pereira.⁴¹⁰

Ante este crecimiento cada vez mayor de la ciudad, las vía ferroviaria que pasaba por el corazón de Pereira comenzaba a verse más como una carga antes que como un medio de desarrollo de la ciudad, un medio de transporte anclado en el pasado que no respondía a las necesidades de la región por su falta de utilidad.⁴¹¹ El 4 de mayo de 1959, mismo año en que se terminaría la negociación con el Departamento de Caldas para la compra de su ferrocarril, se comenzó a realizar el levantamiento de los primeros rieles dentro de la ciudad de Pereira,⁴¹² con el beneplácito del entonces ministro de Obras Públicas, Virgilio Barco. Pese a que el servicio no se suspendió de manera inmediata, si fue comenzado a dejar de lado dentro de la ciudad, ante los accidentes que el paso del tren generaba en esta y la incomodidad de las elites de la ciudad con el tren de Caldas,⁴¹³ tanto en materia de progreso como de la pugna que ya se vivía entre Manizales y Pereira.⁴¹⁴

⁴⁰⁹ El texto de Jairo Antonio López Pacheco destaca que, para 1954, se encontraban en construcción una fábrica de bebidas Coca-cola, las fábricas de Hilos Cadena, la presencia de comerciantes antioqueños que impulsaron el comercio de Coltejer (Luis Eduardo Gaviria y Guillermo Gaviria), de Tejióndor (Bernardo Mejía, José Carlos Ángel) y Fabricato (Alfredo Zea), como también inversiones de carácter nacional en materia de industria textil.

⁴¹⁰ López Pacheco, “Movilización regionalista y nuevos poderes regionales: la fragmentación administrativa del Viejo Caldas y la creación de Risaralda”: 132-133.

⁴¹¹ Ardila Rueda, “Los Túneles en el Antiguo Ferrocarril de Caldas”, 50.

⁴¹² La mayoría de fuentes consultadas aducen que el levantamiento de la carrilera dentro de la ciudad de Pereira se presentó por la presencia de una turba molesta, que tomaron por su propia fuerza la labor de levantar los rieles dentro de la ciudad, sin embargo, y en consideración de la investigación de Armando Ramírez Villegas, este argumenta que el levantamiento de las vías no fueron hechas por ciudadanos iracundos, sino que fue un acto simbólico de protesta por parte de un grupo de dirigentes de la ciudad secundados por el entonces ministro de Obras Públicas. El servicio de trenes por la zona no se vería interrumpido de manera inmediata, puesto que solo se levantó un único riel, sino que se continuaría el proceso de levantamiento por varios años más.

⁴¹³ Ramírez, *El ferrocarril de Caldas: Una obra de Titanes*, 146-147.

⁴¹⁴ El ex ministro Fernando Londoño y Londoño, ministro de Guerra entre 1961 y 1966, comentó lo siguiente de la situación con el ferrocarril de Caldas: “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

Ante el levantamiento de los rieles, y el clamor popular de los habitantes de Pereira, la Junta directa de los FNC avalaría la suspensión del tráfico en la línea dejando a las ciudades de Manizales, Chinchiná y Santa Rosa sin conexión ferroviaria con la red nacional.⁴¹⁵ Pese a esta situación, el ferrocarril de Caldas siguió operativo, únicamente moviendo carga entre Chinchiná y Manizales, buscando una salida mediante la construcción de una línea opcional que conectará al ferrocarril de Caldas con la división pacífico operativa sobre el río Cauca.⁴¹⁶ Sin embargo, los problemas operativos del sistema comenzaron a volverse cada vez más habituales. Los ferrocarriles son un sistema de transporte económico cuando se transportan mercancías entre largas distancias, al estar ahora reducido el ferrocarril de Caldas al solo ferrocarril de Montaña el movimiento de carga comenzaría a menguar ante el desgaste del propio sistema, teniendo períodos en que el propio ferrocarril suspenderá actividades y las reanudaría buscando la aprobación por parte del gobierno nacional de alguna salida con dirección a la carrilera sobre el Río Cauca. Durante la década de 1960, numerosas voces buscaron tanto la reconexión como también el levantamiento definitivo, observando que las carreteras presentaban una mejor inversión que un viejo tren sin capacidad para transportar grandes cantidades de mercancías.⁴¹⁷

Para el año 1969, una delegación cívica de Manizales, Pereira y Armenia solicitarían al entonces presidente de la República, Lleras Restrepo, la reconstrucción del ramal ferroviario que fue levantado a comienzos de la década de los 60's, que, pese a ser un instrumento político en búsqueda de la autodeterminación de Risaralda y Quindío, al ser reconsiderado se solicitó su reconstrucción ante el impacto que se tenía previo a esto. Sin embargo, el proyecto de reconexión entre las capitales del eje cafetero sería totalmente sepultado posterior al desastre de Chirapoto, que destruyó cerca de 10 kilómetros de carrileras entre Cartago y La Pintada, situación que dió pie a que el gobierno nacional suspende las operaciones entre Cali y Medellín, dejando así totalmente desconectado el

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”

⁴¹⁵ Lopera, “...Y se levantaron los rieles”, 241.

⁴¹⁶ *Ibíd.*, 242.

⁴¹⁷ Prueba de ello alguna de las siguientes situaciones:

- En 1961, se solicitó el traslado de la estación del ferrocarril de Manizales a Villamaría, solicitando el levantamiento de los rieles sobre la capital del departamento.
- Diferentes accidentes causados por descarrilamientos afectaron a la población civil, como fue el choque en Chinchiná entre un carrotanque y una locomotora en 1964, dejando una persona muerta y 3 casas incendiadas.

pacífico del interior del país.⁴¹⁸ Dada este panorama sombrío, la búsqueda de la reconexión entre el suroccidente colombiano fue menguando dentro de la opinión pública, ante tanto la falta de interés del gobierno nacional como de la población en general, el 3 de mayo de 1972, el entonces director del Diario La Patria, escribiría lo siguiente:

“Hasta aquí esa es la historia contada a grandes rasgos vemos ahora cual es el estado actual de la cuestión.

A nuestro entender ya no podemos equivocarnos en un hecho. Ni el Gobierno Nacional, ni los Ferrocarriles, ni Planeación Nacional, ni nadie en el país, fuera de los municipios, y eso que no todos, se han enfrentado a la obra de la reconexión de esta vía férrea. Pero, de otro lado, tanto en la Presidencia de la República, como en la Gerencia y en el Consejo Nacional de los Ferrocarriles, hay un buen ánimo para hacer un arreglo con Caldas, departamento que reconocen ha sido postergado y engañado largamente por este problema. Y están dispuestos a las propuestas.

Entonces, estando así las cosas, ¿corresponde como estamos a la sociedad que el replanteamiento se haga más en el campo a seguir por nosotros? Ya en los últimos meses se realizó una gran reunión de representantes de diversas entidades cívicas, y entendiendo que todos ellos fueron del parecer que debía procederse a negociar al cabo. Y, en consecuencia, en entregarle a nuestro Alcalde Mayor un pliego de superestima, para que él las refinara, puliera y las presentará como propuesta ante el Gobierno Central. Pero esta iniciativa no ha cuajado con la práctica que debía ser movilizadora.

En el momento podemos contar con la fuerte colaboración de dos personalidades ilustres: los doctores Tarquino Diármiles y Jorge María Palacio, el uno Ministro de Estado, y el otro miembro activo del Consejo de los Ferrocarriles. Y entendemos que este último le ha manifestado a don Samuel Uribe, representante de la Cámara de Comercio de Manizales en Bogotá, que desea venir pronto para celebrar una mesa redonda con las autoridades competentes, a fin de llevar a Bogotá las conclusiones que se alcancen, en un sentido constructivo.

Por lo tanto, nosotros, que desde las columnas de este periódico hemos acompañado infatigablemente las demandas de la región, no podemos dejar de decirlo, con dolor, pero con firmeza: ya no estamos dispuestos a seguir tolerando dilaciones

⁴¹⁸ Lopera, “...Y se levantaron los rieles”, 243.

injustificables. Que el Sr. Alcalde convoque en Manizales al Dr. María Palacio y discutan con él los puntos clave, para que este los lleve a Bogotá como propuesta de solución, como salida honorable a este conflicto tan angustiante. Que se nos dé una compensación honesta y oportuna, que ponga fin a esta situación que tanto nos ha afectado y que se ha prolongado por años, incluso durante todo el Frente Nacional.”⁴¹⁹

A manera de conclusión, puede afirmarse que la crisis del sistema ferroviario colombiano fue mucho más profunda de lo que inicialmente se percibía. A pesar de los múltiples cambios administrativos implementados a lo largo del siglo XX, no fue posible revertir la tendencia estructuralmente decadente del sistema. Desde su concepción, los ferrocarriles colombianos, independientemente de estar en manos tanto del gobierno nacional o los gobiernos departamentales presentaban deficiencias estructurales que, lejos de corregirse, se agudizaron con el tiempo y con la gestión de sucesivas administraciones públicas. Aunque el sistema tuvo un impacto significativo durante su etapa de mayor funcionalidad, no logró sostenerse frente al auge de medios de transporte más modernos, particularmente el carretero, que captó el interés prioritario del Ejecutivo. La expansión de la red vial terminó por absorber gran parte del tránsito de mercancías y pasajeros a nivel nacional, relegando al ferrocarril a una condición obsoleta, incapaz de responder con eficiencia y modernidad a las necesidades logísticas del país, esta situación se puede ver claramente representada en el siguiente gráfico, que comparará los indicadores de eficiencia en materia ferroviaria, la velocidad media, el número de descarrilamientos, las horas perdidas y los vehículos dañados entre 1965 y 1972:

⁴¹⁹ N/A, “Volvamos sobre nuestros ferrocarriles de Caldas”, *La Patria*, 3 de mayo de 1972, Sec. General, 4.

FERROCARRILES NACIONALES DE COLOMBIA: INDICADORES DE EFICIENCIA TÉCNICA 1965-1972				
AÑO	VELOCIDAD MEDIA (KM/H)	DESACARRILAMIENTOS POR AÑO	TOTAL HORAS PERDIDAS A CAUSAS DE LOS DESCARRILAMIENTOS	VEHÍCULOS DAÑADOS
1965	19,7	1855	9092	4418
1966	18,49	1981	9893	3368
1967	21,58	2555	9829	4806
1968	22,92	3947	15083	7170
1969	22,25	4694	16024	7585
1970	20,77	7116	25759	11569
1971	20,26	5969	18263	9462
1972	19,72	4368	1437	7701

Tabla 7: Ferrocarriles Nacionales de Colombia: Indicadores de eficiencia técnica entre 1965-1972

Fuente: Pachón y Ramírez, *La Infraestructura de Transporte en Colombia durante el siglo XX*, 294.

A pesar de este panorama, es importante señalar que el gobierno nacional promovió diversos estudios orientados a la rehabilitación del sistema ferroviario. Incluso con el apoyo de entidades internacionales de reconocido prestigio, estos esfuerzos no lograron generar el impacto esperado. Por el contrario, en muchos casos replicaron los mismos patrones administrativos ineficaces que habían llevado al sistema a su estado crítico. Para 1970, el sistema ferroviario se encontraba en una situación sumamente compleja: su capacidad de movilización de carga disminuía aceleradamente y la confianza pública en el servicio era cada vez menor. Esta etapa de declive culminó hacia finales de ese mismo año, cuando una catástrofe natural afectó gravemente al occidente caldense, marcando no solo una tragedia humana, sino también el colapso definitivo del sistema ferroviario nacional como una entidad unificada, tanto en términos administrativos como físicos.

4. EL DESASTRE DE CHIRAPOTÓ Y SU IMPACTO SOCIO HISTÓRICO: EL OCASO DEL FERROCARRIL EN EL NOROCCIDENTE CALDENSE, COLOMBIANO Y EL PROCESO DE EMANCIPACIÓN DE LA MERCED

Para 1970, el sistema ferroviario colombiano, administrado por Ferrocarriles Nacionales de Colombia (FNC), enfrentaba una crisis estructural irreversible. Pese a los esfuerzos de modernización emprendidos desde 1950, como la creación de la FNC, la construcción del Ferrocarril del Atlántico y la nacionalización de líneas regionales los resultados fiscales siguieron siendo escasos, no correspondientes a una rehabilitación del sistema. La infraestructura, obsoleta y mal mantenida, operaba con estándares técnicos anclados en el pasado, mientras el transporte carretero y aéreo ganaban protagonismo en la agenda nacional. Donde el deslizamiento de Chirapotó, el 12 de diciembre de 1970, aceleró este declive. La tragedia no solo destruyó 10 kilómetros de vía en el cañón del río Cauca, sino que desconectó irreversiblemente el occidente del país, rompiendo una articulación logística clave vigente desde 1942. Este evento marcó un punto de no retorno: el ferrocarril no solo desapareció del imaginario colectivo de las comunidades que dependían de él, sino que fue relegado en las políticas públicas, culminando con la liquidación de la FNC en 1993. La tragedia de Chirapotó no fue solo un desastre natural, sino un acontecimiento usado como chivo expiatorio para suspender el uso del tren en el occidente colombiano, una muestra más del fracaso de un modelo de transporte desarrollado por el gobierno nacional y la FNC que, pese a ya existir por 16 años antes del desastre, no supo adaptar el sistema de ferrocarriles a las demandas del siglo XX.

Dado lo anterior, en el transcurso de este capítulo se desarrollará con profundidad los siguientes apartados: El impacto inmediato de Chirapotó en la viabilidad del sistema ferroviario, donde este fue el detonante final de la desintegración del sistema o solo la evidencia de una crisis preexistente. ¿Cómo afectó la desaparición del tren a La Merced, cuyo proceso de emancipación de Salamina estuvo ligado, o no, a la actividad ferroviaria concentrada en La Felisa? y las transformaciones económicas y sociales de la región tras la pérdida del ferrocarril.

4.1 La tragedia ferroviaria y la incertidumbre de su fecha: 1970, 1971 o 1973.

Al abordar la tragedia que significó la interrupción del transporte ferroviario entre el Ferrocarril del Pacífico y el de Antioquia, es menester de este trabajo investigativo destacar una significativa inconsistencia hallada en las fuentes históricas consultadas: la falta de consenso respecto a la fecha precisa en que ocurrió el derrumbe que provocó la suspensión definitiva del tránsito ferroviario en el occidente colombiano. Diversos documentos refieren con insistencia la ocurrencia de intensas oleadas invernales durante los años 1970, 1971 y 1973 como factores determinantes en la progresiva interrupción del servicio. Sin embargo, ninguno de ellos establece con claridad cuál de estos eventos fue realmente decisivo para provocar el colapso estructural del tramo comprendido entre La Felisa y Alejandro López.

La revisión de las fuentes pone en evidencia una incongruencia en tanto autores y documentos asignan el origen del desmembramiento del sistema ferroviario a momentos distintos dentro del periodo comprendido entre 1970 y 1973. Esta dispersión cronológica obstaculiza la identificación precisa del hecho determinante y plantea un reto importante: establecer con rigor documental cuál fue el evento natural que marcó el punto de no retorno para el transporte férreo en este estratégico sector. A partir de este diagnóstico, se propone a continuación un análisis detallado de las referencias documentales relativas a cada uno de los años señalados. Este análisis busca esclarecer el contexto y las características de cada oleada invernal, así como su impacto específico sobre la infraestructura ferroviaria. Como se argumentará más adelante, las evidencias disponibles, especialmente los registros de prensa, permiten concluir que fue el evento de 1970 el que generó el daño más severo e irreparable, convirtiéndose en el principal responsable de la pérdida funcional de la vía férrea entre La Felisa y Alejandro López.

En el año 1970 se presentó una de las olas invernales más grandes del occidente colombiano, caracterizada por las altas precipitaciones que se presentaron en la zona del

cañón alto del Río Cauca a finales del susodicho año.^{420 421} se puede considera que, esta oleada fue la más crítica en materia social y económica que el estado colombiano alguna vez haya vivido, siendo unos meses de numerosas inundaciones y derrumbes en todo el territorio nacional, generando numerosas alertas de emergencia sobre todo en las tierras circundantes a los ríos Cauca y Magdalena, en los periódicos de la época si se puede constatar noticias de como, en la zona que comunica La Felisa en Caldas con La Pintada en Antioquia se vivió una de las peores tragedias por las lluvias, siendo este desastre el acontecimiento que se ha podido encontrar con mayor cantidad de fuentes de la época, dado que numerosos periódicos de todo el país cubrieron la gravedad de la situación. Adicionalmente, se puede destacar que la fecha de 1970 y 1971 son usadas como las fechas de los acontecimientos tanto por Gabriel Posada Ramos en *“El antiguo ferrocarril del pacífico”* y por Jose Alvarez Sanín en *“Historia del Transporte y la Infraestructura en Colombia (1492-2007)”*, en el texto de Jose Alvarez se refiere de este modo a los hechos suscitados en este sector de Chirapotó:

*“Los resultados hubieran sido mejores aún si los fuertes inviernos de 1970 y 1971 no hubieran ocasionado grandes problemas en la red vial, como los derrumbes del Revenidero, entre Dabeiba y Turbo, que exigieron la construcción de una variante de 27 kilómetros. En el sitio de Chirapotó, entre La Pintada y Arma, el río se llevó dos kilómetros de carretera y de carrilera, un millón aproximadamente de metros cúbicos, con pérdida de numerosas vidas y vehículos, en cantidad que no fue posible calcular”*⁴²²(José Álvarez Sanín, 390)

Por su parte, en otras fuentes también se han referido que la tragedia que cortaría la carrilera fue en el año 1971: Las versiones de que la tragedia que sepultó la vía férrea entre La Felisa y La Pintada fuera en la temporada invernal de 1971 no son muchas a destacar, únicamente podemos constatar de autores que nombran estas fecha como lo nombra Gustavo Arias de Greiff, en los dos tomos de *“La Mula de Hierro”* cuando hace mención a lo

⁴²⁰ En noviembre de 1970 se presentaron precipitaciones equivalentes a 815 mm, un aumento del 188% comparado con septiembre del mismo año, siendo las precipitaciones más fuertes presentadas en el occidente caldense entre 1962 y 1986. A causa de este incremento desmesurado de las precipitaciones, el suelo del área se vió saturado por el agua y aumentando en desmedida su peso, situación que volvía al área propensa a deslizamientos mucho mayores a los comunes.

⁴²¹ Francisco Uribe Gómez y Francisco Sánchez Posada. “Deslizamiento de Chirapotó”, *Revista UNAL Dyna*, n.o 109 (1987): 38.

⁴²² Alvear Sanín, *Historia del Transporte y La Infraestructura en Colombia (1492-2007)*, 390.

acontecido en los afluentes del río Cauca expresa el año 1971 como “*De las líneas pacifico se abandonaron las del Cali al sur, las del ferrocarril de Caldas, la de Nacaderos Armenia y la vía del norte a partir de la Felisa, a raíz de la interrupción causas por una avenida del río Cauca de 1971*”.⁴²³

Finalmente, uno de los textos más importantes para el desarrollo de este trabajo, destaca el año 1973 como el año clave en que se presentaría el colapso de la línea ferroviaria. El texto de Álvaro Pachón y Maria Teresa Ramírez “*La infraestructura de transporte en Colombia durante el siglo XX*”, los autores narran la desaparición de la línea ferroviarias en el occidente del país, el desgaste presentado en estas por los fuertes inviernos de los comienzos de la década de 1970, pero destacando, como se expresa en la siguiente cita, el año 1973 como el generador del corte:

“*Cabe mencionar que entre 1970 y 1971 hubo un fuerte invierno que deterioró todas las vías del país (...). En noviembre de 1973, un derrumbe que interrumpió la conexión entre Alejandro Lopez y La Felisa -En la vía Cali-Medellín- y la elevación de las aguas del río Cauca 1,5 m por encima de la vía destruyeron cerca de 10 km de carrilera*”⁴²⁴

Esta falta de consenso en los textos consultados genera la existencia de inconsistencias en numerosos otros textos consultados para el desarrollo de este texto. En el caso del autor Juan Santiago Correa, en sus textos “*De Buenaventura al Caribe: El ferrocarril del pacifico y la conexión interoceánica (1872-2012)*” y “*Los ferrocarriles y tranvías de Antioquia*” al momento de mencionar la destrucción de este sector tomó de referencia bibliográfica lo explicado por Alvaro Pachón y Maria Teresa Ramirez. La versión de que los hechos que llevaron a la destrucción de la carrilera fuese en 1973 seguramente es una asociación a la fecha de suspensión del servicio en el área posterior a los muy timoratos proyectos de reconstrucción de la carrilera hasta 1973. Hasta ese año se mantuvo la oferta del servicio para el transporte en este sector. Pese a esto, el sector requería de una rehabilitación urgente pues los daños presentados por los fuertes inviernos tanto de 1970, 1971 y 1973. que

⁴²³ Arias de Greiff, *La segunda mula de hierro: Historia de los Ferrocarriles Colombianos a través de sus locomotoras*, 64,

⁴²⁴ Pachón y Ramírez, *La Infraestructura de Transporte en Colombia durante el siglo XX*, 290.

generaron un desgaste importante en la infraestructura sobreviviente. Ante esta situación, en el susodicho de 1973, el entonces ministro de obras públicas del gobierno Pastrana desistió en los intentos de rehabilitación de la línea férrea, terminando por ser suspendido en su totalidad el movimiento de carga por tren en el área, suspendiendo de manera definitiva el transporte entre Medellín y Cali sobre los ferrocarriles.⁴²⁵

Al contrastar las fuentes secundarias con periodos de la época, de diferentes departamentos, como del Valle, Antioquia, Caldas y Bogotá, se pudo constatar de la existencia un periodo de alta precipitación de lluvias en el país en noviembre de 1973, que generaría numerosas emergencias en los afluentes del río Cauca, pero no se hace mención alguna emergencia vivida en el tramo entre La Felisa y La Pintada; una emergencia de tal magnitud habría de ser constatada de manera clara y explícita en los grandes diarios de la época. Ante esta situación, y en revisión de los periódicos de diciembre de 1970 se pudo constatar la magnitud de la tragedia presentada entre La Felisa y La Pintada, siendo ésta en donde se hace mención literal de la destrucción tanto de la carretera como de la vía ferroviaria en el sector. Periódicos como La Patria de Manizales, El País de Cali y El Tiempo de Bogotá relataron por muchos días la gravedad de la emergencia, entendiéndose entonces que, un acontecimiento de tal coyuntura sería el más plausible que fuera el referido en todas las fuentes, pero que el sistema seguiría en funcionamiento hasta 1973, año en que las fuentes expresan la suspensión total del movimiento de carga sobre el sector.

habiendo ya destacado las diferentes versiones que se tienen de la temporalidad en la cual se consideran que se presentó la suspensión definitiva del transporte mediante ferrocarriles en el sector, se puede concluir la importancia de la tragedia de la quebrada de Quirapotó en 1970 como la desencadenante de la desaparición del tren en el occidente caldense. Ante este nuevo escenario, se realizará un análisis de la tragedia, como las implicaciones que tuvo para los habitantes del sector, como también sus efectos sobre la carretera sobre el costado izquierdo del río Cauca y la línea ferroviaria sobre el costado derecho de este.

⁴²⁵ Poveda Ramos, *El antiguo ferrocarril del pacifico*, 56.

4.2 El desastre de Chirapotó: El impacto sistémico y el colapso definitivo del ferrocarril (1970-1993).

Antes de hablar sobre el desarrollo de la tragedia como los efectos que tuvo para la movilidad de personas y mercancías entre el occidente del país, es importante nombrar brevemente las causas de esta catástrofe natural. Pese a que un desastre natural sea siempre una situación que excede las capacidades del hombre para controlar o predecir,⁴²⁶ la propia naturaleza, como la injerencia del ser humano, pueden conllevar a que la gravedad de la desastre aumente fuera de los derroteros naturales comunes, como aconteció en este caso específico.

El río Cauca, en su paso por el noroccidente caldense, divide el macizo montañoso colombiano en dos, siendo el límite natural entre la cordillera occidental y central de Colombia, ramal austral de la cordillera de los Andes en su paso por el país. Ante esto, es importante destacar que, al acercarse a los departamentos de Caldas y Antioquia, el valle interandino atravesado por el río Cauca se ve acotado, desapareciendo el valle interandino y presentando pendientes más pronunciadas mientras más baja el río Cauca con dirección al norte del país. En su paso por el Valle del Cauca, la altura promedio del río está sobre los 1000 msnm, mientras que al adentrarse cada vez más al norte genera un constante descenso en su altura para poder llegar a los 17 msnm, altura con la cual desemboca sobre el río Magdalena.⁴²⁷ El sector en cuestión para el desarrollo de este trabajo, es el trayecto que comunica a Supía, La Felisa y La Pintada, se ha denominado históricamente por los

⁴²⁶ Dentro del ordenamiento jurídico colombiano, la ley 523 de 2012 “*por la cual se adopta la política nacional de gestión del riesgo de desastres y se establece el Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres y se dictan otras disposiciones*”, en su artículo 8 define a los desastres de la siguiente forma:

“Es el resultado que se desencadena de la manifestación de uno o varios eventos naturales o antropogénicos no intencionales que al encontrar condiciones propicias de vulnerabilidad en las personas, los bienes, la infraestructura, los medios de subsistencia, la prestación de servicios o los recursos ambientales, causa daños o pérdidas humanas, materiales, económicas o ambientales, generando una alteración intensa, grave y extendida en las condiciones normales de funcionamiento de la sociedad, que exige del Estado y del sistema nacional ejecutar acciones de respuesta a la emergencia, rehabilitación y reconstrucción.”.

⁴²⁷ Gonzalo Duque Escobar. “El Río Cauca en el desarrollo de la región”, *Ponencia para la 4º Cátedra de Historia Regional de Manizales y Caldas “Alipio Jaramillo Giraldo”*. Manizales: Auditorio Tulio Gómez Estrada, Universidad de Caldas, 24 de septiembre de 2019, 7.

habitantes del sector como “El Cañón de Pipintá”, en honor al Cacique Cocuyunes Pipintá, líder de los Cocuyunes, pueblo indígena que resistió ferozmente los primeros embates de la ola colonizadora traída por Jorge Robledo, considerado el colonizador de Antioquia.⁴²⁸

Geológicamente hablando, el cañón de Pipintá se ubica dentro de la zona geológica denominada como el Sistema de fallas de Romeral,⁴²⁹ sistema de fallas característico del área que separa las formaciones continentales de la cordillera Central de la cordillera Occidental. Este sector se encuentra compuesto en su mayoría por una combinación de rocas Metamórficas, ultramáficas como la serpentina y rocas volcánicas del período jurásico y cretácico.⁴³⁰

Retomando la cuestión tectónica, la región presentaba, a ese tiempo, múltiples fallas geológicas, entre las más destacadas fueron la falla de Romeral, San Jerónimo, Piedecuesta, Minas y Salamina.⁴³¹ Estas fallas se encontraban orientadas en sentido norte-sur y carácter mayoritariamente de Rumbo.⁴³² Pese a ser formaciones geológicas que no sufren desgaste por el movimiento tectónico, no implica que las fallas no se manifiesten de manera visible en el paisaje, pues la actividad tectónica ha dejado huellas físicas claras en la superficie que se pueden observar claramente. En consideración de lo anterior, y ante la alta sismología que caracteriza el occidente colombiano al encontrarse sobre el Cinturón de fuego del Pacífico, induce a las tierras del sector en suficiente estrés para causar fragmentación de las rocas en

⁴²⁸ Corporación Universitaria Minuto de Dios (@uniminutotelevision1946), “Espejo Retrovisor - Arrieros fuimos y en Aguadas nos vimos”, video de Youtube, 20 de abril de 2016.

<https://www.youtube.com/watch?v=BkUIivapt94&list=PL6XAtVkrhm4QS6fFqocsviPvoABdkR9v8&index=6&t=51s>.

⁴²⁹ Armando Espinosa. *Guía de la excursión: Complejos ultramáficos asociados al sistema de fallas de Romeral*. Cali: Ingeominas seccional Cali, Universidad Nacional de Colombia, s.f. 142.

⁴³⁰ Los tipos de rocas antes mencionados se caracterizan por ser rocas altamente propensas a deslizamientos. Para especificar cada uno: Las rocas ultramáficas son rocas con altos contenidos de minerales que terminan generando que sean fácilmente fragmentadas ante los movimientos tectónicos del área. Por su parte las rocas metamórficas son rocas duras, difícilmente fragmentarias, pero que su estabilidad depende de su ángulo de foliación con respecto a las pendientes, rocas propensas a ser movidas ante altos taludes de material montañoso.

⁴³¹ Espinosa. *Guía de la excursión: Complejos ultramáficos asociados al sistema de fallas de Romeral*. 143.

⁴³² Las fallas de rumbo, también conocidas como Transcurrentes, son aquellas en las que el movimiento de las rocas ocurre principalmente de forma horizontal, donde el movimiento se hace a lo largo del plano de la falla y paralelo a la superficie terrestre, siendo fallas en las cuales no existe un levantamiento o hundimiento constante ante posibles movimientos telúricos.

las que se compone el territorio de valle del Río Cauca. Las rocas como las ultramáficas no presentan una cohesión sólida, son fácilmente fragmentadas ante los movimientos telúricos y el estrés estructural propio de las pendientes de las montañas. Adicionalmente a esto, las fallas del sector terminan generando fragmentación múltiple que deforman las rocas en formas irregulares, generando inclinaciones que afectan su estabilidad, siendo un sector propicio para el movimiento de rocas río abajo ante la topografía escarpada que caracteriza el territorio. Asimismo, en el área del deslizamiento de Chirapotó, investigadores de la Universidad Nacional identificaron dos fallas geológicas principales causantes de la tragedia, como se puede observar en la siguiente figura:



Figura 17: Mapa Geológico del sector comprometido en el deslizamiento

Fuente: Uribe y Sánchez. “Deslizamiento de Chirapotó”, 37.

Como se puede observar en el mapa anterior, se evidencia de dos “fallas comprobables al costado izquierdo del Río Cauca, estas dos fallas sobre la quebrada San Pedro y la Quebrada de Chirapotó son clave pues al cruzarse dentro del macizo rocoso, generaron zonas de debilidad en las rocas metamórficas presentes en el sitio. Estas fallas, producidas por la acumulación y liberación de esfuerzos tectónicos en la corteza terrestre, junto al proceso de fragmentación de las rocas ultramáficas del área dieron lugar a la formación de cuñas estructurales que favorecieron el deslizamiento en forma de cuña o diédrico.⁴³³⁴³⁴ La existencia de estas cuñas en solitario no generaba una amenaza estructural

⁴³³ Un deslizamiento Diédrico es un tipo de movimiento de masa que ocurre cuando dos planos de debilidad, en este caso, la presencia de dos fallas contiguas una de la otra, se intersectan formando una especie de cuña, el cual puede generar el deslizamiento de material cuesta abajo ante la existencia de una pendiente relativa, en este caso, superior al 40%.

⁴³⁴ Uribe y Sánchez. “Deslizamiento de Chirapotó”, 38.

importante como para presentarse un gran movimiento de tierra en dirección al fondo del cañón, sin embargo, estas formaciones, por su conformación fragmentada actuaron como canales preferenciales para la infiltración de agua durante las fuertes lluvias de finales de 1970, adicionalmente, por su consistencia, contribuyeron a la pérdida de estabilidad al corte tras el sismo del 10 de diciembre de 1970, 2 días antes de la tragedia.

En consonancia a lo anterior, se debe destacar la intensa actividad pluviométrica que se presentó en el área a finales de 1970, pues fue un elemento clave para agravar la magnitud del desastre. El mes de noviembre de 1970 fue el de mayores lluvias en el área en el periodo comprendido entre 1962 y 1986, como lo muestra la siguiente tabla:

Fecha de proceso: 86/11/13													Estación: 2616016 La María			
Latitud	0536	Tipo Est		PM	Depto.		Caldas	Longitud		7535	Entidad		01	Municipio		Aguadas
Elevación	712	Regional		01	Corriente		Cauca									
Año	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septre.	Oebre.	Novbre.	Dicbre.	Vr. Anual			
1962	193	151	177	171	259	228	109	130	253	358	145	274	2448			
1963	113	162	167	240	333	166	156	237	121	186	177	111	2169			
1964	27	137	70	338	72	220	318	256	36	323	124		1941	3		
1965	37	58	37	58	131	55	38	108	204	273	333	151	1483			
1966	90	65	153	247	299	271	206	366	145	263	333	393	2831			
1967	68	144	175	307	259	340	174	195	230	319	345	104	2660			
1968	95	145	222	304	302	549	335	256	545	612	484	271	4120			
1969	142	330	137	700	344	542	127	542	392	645	425	386	5012			
1970	312	265	320	336	532	304	237	243	282	433	815	97	4176			
1971	229	152	865	287	437	424	258	212	113	44	50	121	3192			
1972	61	120	155	137	375	33	57	236	40	219	87	42	1562			
1973			105	204	88	306	191	264	268	334	150	234	2144	3		
1974	183	319	215	165	229	69	91	214	151	366	134	70	2206			
1975	24	145	33	175	197			131	217	254	405	382	1963	3		
1976	58	128	208	359	215	35	5	86	45	139	118	15	1411			
1977	36	17	62	208	119	181	236	143	139	317	151	121	1730			
1978	31	50	139	301	148	79	73	75	99	178	152	151	1476			
1979	5							177	311	330	83	62	968	3		
1980	145	107											252	3		
1983									217	241	148	174	780	3		
1984	271	115	132	159	230	197	227	202					1533	3		
1985	132	27	134	117	158	85	106	93	97	195	224	42	1410			
1986	108	187											295	3		
Medios	112	134	185	253	264	226	163	208	195	301	244	168	2458			
Máxim.	312	330	865	700	644	549	335	542	545	645	815	393	865			
Mínim.	5	0	33	58	72	33	5	75	36	44	50	15	0			
Est.: Estado de la información 3 incompleta.																

Est.: Estado de la información 3 incompleta.

Tabla 8: Valores totales mensuales de precipitaciones en mm.

Fuente: Uribe y Sánchez, “Deslizamiento de Chirapotó”, 38.⁴³⁵

⁴³⁵ La estación La María es una estación hidrometeorológica, pluviométrica y limnimétrica adscrita al Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales (IDEAM). Está se

Como se puede abstraer de la tabla anterior, se puede observar como el mes de noviembre de 1970 se presentó una ola invernal sumamente fuerte, equivalente a 19,47% del total de precipitaciones anuales de 1970. Siendo el mes con las mayores precipitaciones registradas dentro de la anterior tabla. Ante esta situación, es entendible entonces, que al momento de entrar a diciembre de 1970, el sector del Cañón del Pipintá se encontrará sumamente inestable ante el aumento del peso de la tierra al ser bombardeada por mucha más agua de lo usual, siendo una situación anormal de los niveles convencionales registrados y que terminaría agravando el desastre. A manera de comparación para entender con mejor profundidad la intensidad de esta oleada invernal de noviembre y diciembre de 1970, se realizó la siguiente gráfica comparativa:

encuentra en el Municipio de Caramanta en Antioquia, ubicado a la izquierda del río Cauca, en las coordenadas Latitud: 5.0° 35.0' N y Longitud: 75.0° 34.0' W

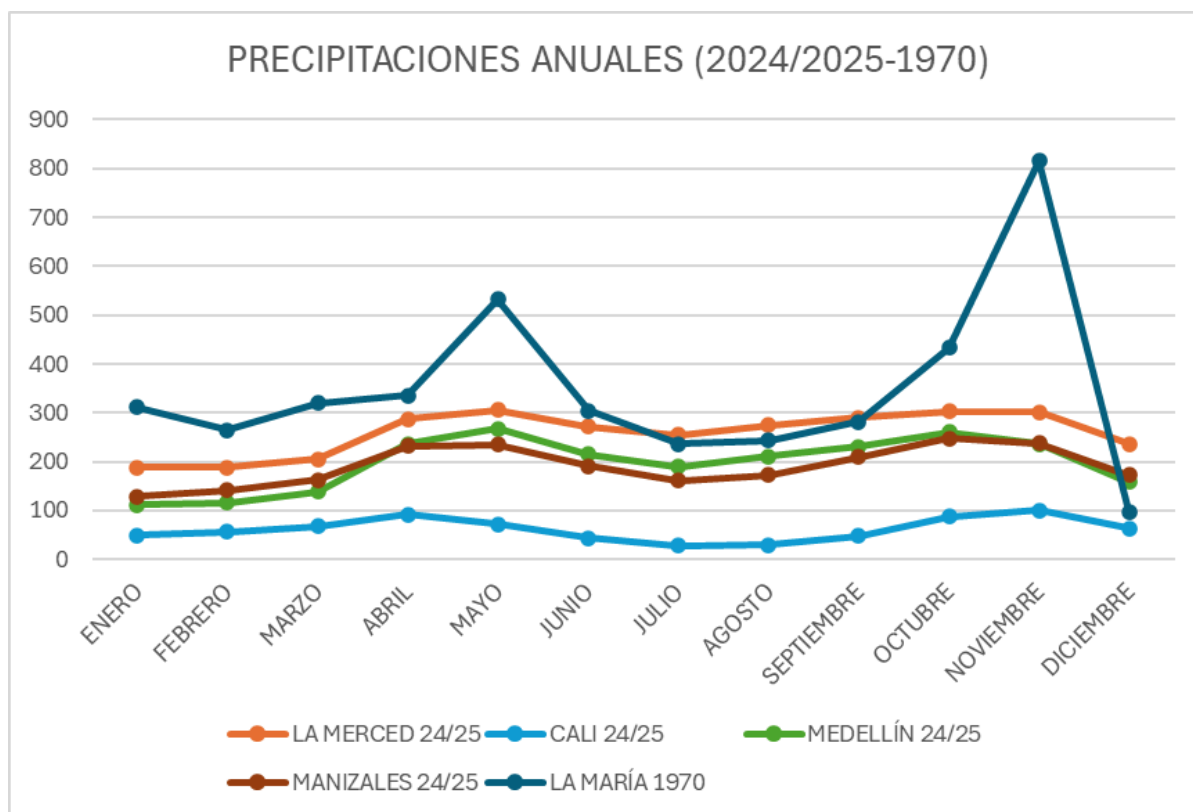


Figura 7: Precipitaciones anuales 2024-2025 Vs Estación La María 1970⁴³⁶

Fuentes: Elaboración propia con base en registros de precipitaciones de la página Weather Spark y los establecidos por Uribe y Sánchez, “Deslizamiento de Chirapotó”, 38.

El segundo elemento clave que confluyó para agravar los efectos del deslizamiento de tierra en el área fue, en específico, un movimiento telúrico que se presentó el día 10 de diciembre de 1970, dos días antes de la tragedia del 12 de diciembre. El sismo indicado fue de magnitud 2.0 en la escala de Richter, pese a ser un evento menor fue sumamente determinante para el deslizamiento. En primer lugar, pese a su baja magnitud; el temblor actuó como un detonante en el contexto de la inestabilidad general de la zona preexistente ante la saturación hídrica que se presentaba por las fuertes lluvias de noviembre y diciembre de 1970, este incrementó los esfuerzos sobre la estructura de las montañas circundantes al río

⁴³⁶ Para el desarrollo de esta gráfico comparativo, no se pudieron encontrar registros de pluviometría de las ciudades de Cali, Manizales y Medellín, ante esta situación se decidió tomar como referencia las últimas mediciones tomadas entre 2024 y 2025 para desarrollar la gráfico y mostrar lo anormal de las precipitaciones de 1970 registradas en el área de La Felisa.

Cauca que aceleraría el colapso y la fragmentaciones de las cuñas rocosa a lo largo del plano de las fallas.

Finalmente, se debe de nombrar que, también existe cierta intervención humana que agravaría la situación, no tanto por un accionar doloso que buscará la desestabilización de las fallas presentes en el territorio, sino por la actividad humana pasiva que menoscabó la estructura base de las montañas al oeste del río Cauca ante la construcción de la carretera de la troncal de Occidente. La Ley 88 de 1931, declaró el plan maestro de carreteras del gobierno nacional, estableciendo la imperiosa necesidad de la construcción, adecuación y mejoramiento de 6.204 kilómetros de carreteras necesarios para la conectividad vial interna. En este sentido, esta ley fue la primera en acuñar el concepto de “Troncal de Occidente”. Carretera que buscaba conectar todo el occidente colombiano, desde Ipiales hasta Tolú.⁴³⁷ En ese momento histórico, la construcción de carreteras, a nivel regional, se encontraba en manos de los departamentos para determinar la necesidad y la viabilidad de las obras, dando a las entidades de corte departamental la capacidad para poder construir, planear o concesionar las carreteras en cumplimiento a los objetivos estratégicos de los departamentos. Sin embargo, y en desarrollo del frenesí vial entre 1940 y 1950, se presentó un nuevo plan maestro que conllevó a la pérdida de equilibrio operativo entre los ferrocarriles y las carreteras.⁴³⁸⁴³⁹

Así pues, la adecuación de la carretera al margen izquierdo del Río Cauca comenzaría a presentar un plan de adecuación ante el número creciente de vehículos que transitaban el occidente del país. En 1951, se realizó un contrato con la empresa estadounidense Raymond Concrete Pile Co. of South America y la nacional “Contratistas Constructores Limitada” sobre todas las carreteras de la denominada Troncal occidente, para su adecuación, mejoramiento y construcción de tramos faltantes como pavimentación de otros, haciendo mejoras y modificaciones al trazado Supía-La Pintada.⁴⁴⁰ Ante esto el movimiento de carga aumentaría sobre las carreteras del occidente caldense, requiriendo con urgencia proyectos de ampliación de la vía, ante esta situación se continuó con un proceso de adecuación de la vía

⁴³⁷ Congreso de la República de Colombia. *Ley 88 de 1931: Por la cual se adopta el plan de carreteras nacionales.* (El 2 de julio de 1931).

⁴³⁸ Congreso de la República de Colombia. *Ley 141 de 1941: Por la cual se decreta la construcción de algunos sectores de carreteras en los Departamentos de Antioquia y Caldas.* (El 16 de diciembre de 1941).

⁴³⁹ Alvear Sanín, *Historia del Transporte y La Infraestructura en Colombia (1492-2007)*, 348.

⁴⁴⁰ Pachón y Ramírez, *La Infraestructura de Transporte en Colombia durante el siglo XX*, 324.

desde mediados de la década de 1960 en manos de los contratistas del estado.⁴⁴¹ Sin embargo, y en consideración de Alfonso Orduz Duarte, gerente de los Ferrocarriles Nacionales de Colombia:

*“Esta línea comenzó a tener problemas de estabilidad cuando se construyó la carretera troncal de occidente por el margen izquierdo del río Cauca, con especificaciones amplias que obligaron a hacer grandes cortes en media ladera, y los materiales fueron arrojados al río. Entonces, se elevó el nivel de lecho del mismo y, como consecuencia, las aguas ascendieron sobre la línea férrea: de esta manera, la red del Pacífico quedó aislada del resto del país”*⁴⁴²

El aumento del lecho del río era evidente previamente a la tragedia, el área presentaba numerosas inundaciones con anterioridad al desastre del Chirapotó, por la deficiente disposición de los restos de la montaña. Los grandes cortes en media ladera eliminaron el soporte natural del talud, aumentando aún más la pendiente y exponiendo las rocas metamórficas. Adicionalmente, el arrojado de los materiales al río obstruyó el flujo natural de este, lo que genera inundaciones aguas arriba y mayor erosión lateral en los márgenes del río por la saturación del suelo, erosionando aún más los ya maltrechos soportes de la montaña. Complementando lo anterior, la bancada sobre la que descansaba el ferrocarril en este sector estaba muy por debajo del nivel de la carretera, causando que, en este sector específico de la línea ferroviaria, fuera mucho más susceptible a las crecientes del río y las inundaciones de este.⁴⁴³ Antes esta situación, se puede llegar a concluir que, el desastre del Chirapotó se vio agravado por diferentes situaciones tanto de origen natural como del ser humano, afectando la poca estabilidad que tenía el talud propiciando que la gravedad del desastre fuera de proporciones extremas, a tal nivel que el desastre llenaría las primeras planas de los diarios de todo el territorio nacional durante varias semanas. Para contextualizar geográficamente esta situación, se muestra el mapa sistémico y geográfico de la zona publicado en el informe de Uribe Gómez y Sánchez Posada para la DYNA, donde se marca no solo el epicentro del

⁴⁴¹ Emilio Fernandez, “Pérdidas Materiales por 12 millones de pesos: Es la más grave tragedia sufrida por el país en últimos años”, *La Patria*, 14 de diciembre de 1970, sec. general, 10.

⁴⁴² Alfonso Orduz, *Nueve años de Política Ferroviaria*, (Bogotá: Editorial Guadalupe, 1986): 77.

⁴⁴³ German Vergara (@Germanvergarafcn), “Derrumbe de Chirapotó año 1970”, *TikTok*, el 4 de noviembre de 2024.
<https://www.tiktok.com/@germanvergarafcn/video/7433479812062235910>

deslizamiento del Chirapotó, sino también subraya la confluencia de otros factores ya mencionados con anterioridad que terminaron agravando la situación de este sector:

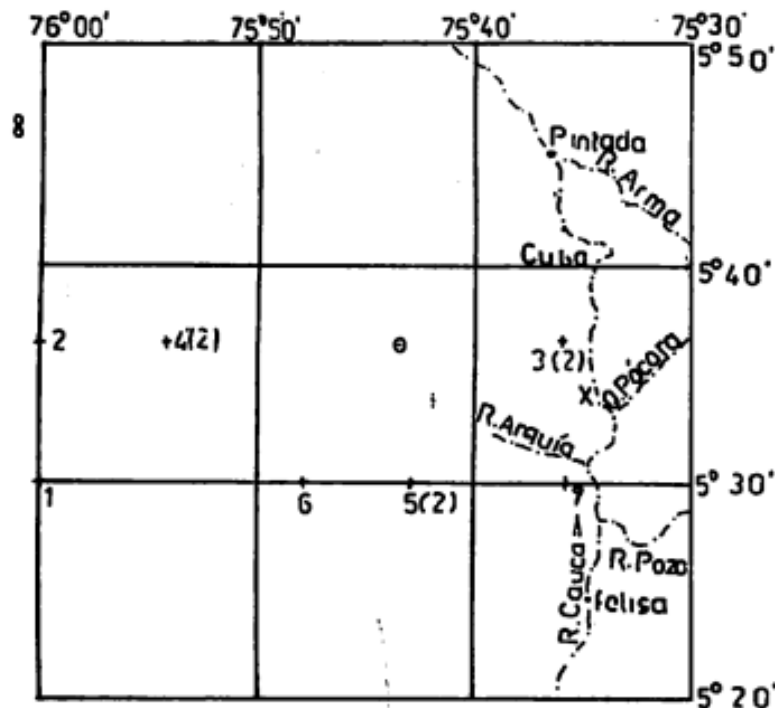


FIGURA 1: Ubicación Geográfica y Sísmica

(2) Número de veces que han sido registrados en el mismo punto.
 ⊙ Sismo ocurrido el 10 de Dic. 1970
 X Deslizamiento de Chirapotó
 Escala aprox. 1:500000

Figura 8: Ubicación geográfica y Sísmica del deslizamiento de Chirapotó

Fuente: Uribe y Sánchez, "Deslizamiento de Chirapotó", 35.

Desarrollando los acontecimientos presentados el día 12 de diciembre de 1970, se debe destacar un acontecimiento previo que llevaría a que más personas estuvieran en ese lugar al momento de presentarse el gran movimiento de tierra. El día viernes 11 de diciembre de 1970, en horas de la noche, Se presentó un pequeño deslizamiento de tierra en el sector de la carretera Supía-La Pintada, este pequeño derrumbe, que en los periódicos de la época destacan como de cerca de "2 cuadradas",⁴⁴⁴ caería sobre la carretera en el sector de

⁴⁴⁴ La referencia a "dos cuadradas de material" en la cuenca de la quebrada debería interpretarse como una estimación lineal del área afectada, no volumétrica. En el uso coloquial de la época, una "cuadra" equivalía aproximadamente a 100 metros de longitud, medida urbana tradicional en Colombia.

Chirapotó.⁴⁴⁵ Este pequeño derrumbe retuvo el tráfico de vehículos entre Antioquia y Caldas. A causa de esta situación, se movilizaron al sector cerca de 50 trabajadores vinculados a la administración municipal del Municipio de Supía en búsqueda de poder habilitar el movimiento de vehículos por la zona, generando una caravana de cerca de 300 vehículos represados esperando la apertura de la carretera, la fila llegaría a ser tan larga que se acercaría hasta la localidad de La Felisa, a 21 kilómetros del lugar de la tragedia. Adicionalmente a este pequeño primer derrumbe, se presentaron otros derrumbes en la quebrada de Arquía, demostrando la inminencia de la tragedia que se avecinaba.⁴⁴⁶

Dada esta situación, y a sabiendas de que los deslizamientos de tierra eran algo habitual en la carretera, las personas retenidas por el derrumbe comenzaron a descansar esperando la habilitación de la vía mientras los trabajadores trabajan en horas de la mañana en pro de poder habilitar la vía lo más pronto posible.⁴⁴⁷ Por su parte, habitantes de las inmediaciones, procedieron a transitar el área a pie, sabiendo que la situación podía demorar más horas de las que estas pudieran estar dispuestas a esperar, dado que los primeros días del mes no presentaron las lluvias frecuentes en comparación a noviembre, invitando a las personas a transitar la área a pie aprovechando el buen clima.⁴⁴⁸

Sin embargo, la situación se agravaría de manera repentina, sin poder haber intervención humana inmediata que pudiera evitar la gravedad de lo que iba a acontecer. Siendo las 9 de la mañana del 12 de diciembre de 1970,⁴⁴⁹ un alud de 50.000 metros cúbicos

⁴⁴⁵ Juan Pablo Obando, “Tragedia de incalculables proporciones: Juan Pablo Obando dio la noticia de la tragedia”, *La Patria*. 13 de diciembre de 1970. sec. General, 3.

⁴⁴⁶ Jaime Gonzalez, “Decenas de muertos al desbordarse el Cauca”, *El Tiempo*, 13 de diciembre de 1970. Sec. General. 6.

⁴⁴⁷ En el sector habitaban numerosas personas a orillas del Río Cauca sobre ambas riberas de este, pequeñas casas en donde se proporcionaba a los viajeros de alimentos, alojamientos y descanso tanto en momentos en que la vía no estaba represada como en los largos trayectos que muchos de estos vehículos hacían. En el sector afectado, diferentes recorte de periodico comentan la existencia de un restaurante:

“El cual se habían concentrado decenas de personas que esperaban se abriera el paso en la vía obstruida por el primer deslizamiento, también fue destruido por las aguas y por el segundo alud. Se teme que allí hayan perecido muchas personas, pero su número no ha sido aún posible esclarecer”

⁴⁴⁸ Mario Escobar, “El río Cauca arrasó caseríos y...”, *La Patria*, 13 de diciembre de 1970. Sec. general. 1-7.

⁴⁴⁹ No existe un consenso claro de cuál fue el momento exacto en que se presentó el deslizamiento. En consolidación de las diferentes fechas que cada autor establece, se puede llegar a la conclusión que el primer alud se debió presentar entre las 8:30 am y 9:00 am, y el

de rocas, árboles y maleza colapsaron sobre las fallas de las montañas cercanas que ya se encontraban debilitadas por las condiciones climáticas y la intervención humana que antes se narraron.⁴⁵⁰ La gran cantidad de material sepultó y empujó numerosos vehículos que se encontraban cerca del lugar de la tragedia, sepultando entre 30 y 40 vehículos incluyendo 3 buses de transporte interdepartamentales llenos de pasajeros que se dirigían con destino a Antioquia,⁴⁵¹ camiones de carga y vehículos particulares, además de llevarse numerosas viviendas a ese costado del río Cauca, los trabajadores que estaban intentando habilitar nuevamente la vía, como también un restaurante donde se refugiaron numerosas personas.⁴⁵²

La caída del material sobre el río Cauca no solo afectaría a los vehículos y viviendas que se encontraban sobre el costado izquierdo del río Cauca, sino que lograría afectar el otro lado del río, llegando a arrasar las viviendas en esa área, como también la línea ferroviaria que llevaba pasando desde 1942, los habitantes del sector hablaron de una inusitada inundación producto del represamiento del Río Cauca.⁴⁵³ Ante la gran cantidad de material que caería sobre el río, terminaría generando un dique natural en el tramo más angosto del

posterior colapso del dique generado por el alud sobre el río se presentaría entre 40 minutos y 1 hora después del primer alud.

⁴⁵⁰ En el informe técnico presentado al DYNA por parte de Francisco Uribe y Francisco Sanchez en 1986, se estimó la cantidad de material que se desprendió de la montaña por el alud en cerca de 50.000 metros cúbicos de tierras sueltas, fragmentos de roca, restos vegetales y agua. Donde 30.000 m³ del material cayeron directamente al río Cauca, representado, mientras 20.000 m³ caerían sobre la carretera, sepultando y empujando vehículos e infraestructura con dirección al río. Es de menester destacar que, en los periódicos de la época se hablaba de estimaciones mucho mayores a las establecidas posteriormente, llegando hasta 140.000 m³ reportados por el periódico La Patria o 70.000 m³ reportados por El País. Sin embargo es importante destacar que, las cifras propuesta por el informe técnico midió únicamente el volumen de desplazamiento del alud que se desprendió de la montaña, mientras las estimaciones de los periódicos incluyen materiales secundarios que el alud desprendería, como lodo, agua y restos de infraestructura, que aumentaría la cantidad de material movilizado.

⁴⁵¹ Una parte sustancial de las víctimas de la tragedia se produjo con la caída de 3 buses de transporte interdepartamental que se encontraban retenidos en la zona del desastre. Estos 3, adscritos a las compañías Flota Magdalena, Arauca y Flota La Occidental venían con pasajeros que iban a diferentes ciudades, fueron arrastrados de manera violenta por el alud y el posterior rompimiento de la presa que se rompió producto de la fuerza del caudal del Cauca, sin sobrevivientes.

⁴⁵² N/A, “Vehículos repletos de pasajeros cayeron al río”, *El País*, 13 de diciembre de 1970. Sec. principal, 1.

⁴⁵³ En el trayecto La Felisa-La Pintada se encontraban varias estaciones intermedias que brindaron acceso al tren de los habitantes de la zona, siendo estas pequeñas estaciones puntos de reunión para los habitantes de los alrededores. A causa tanto del alud como de la posterior avalancha los periódicos de la época registran la destrucción total de las estaciones de La María, Marmato y Pacora, quedando todas destruidas casi en su totalidad o anegadas por el crecimiento repentino del nivel del río.

cañón del Río Cauca, una presa natural que llegó a medir hasta 20 metros de altura en esta área. Dado eso, el río comenzó a elevar su nivel rápidamente, afectando más infraestructura y vehículos que habían sobrevivido al primer embate del alud, llegando sus aguas a afectar poblaciones lejanas como La Felisa. Sin embargo, al ser un dique que su composición no era compacta, comenzó a presentar un proceso de erosión interna ante la filtración del agua y la presión que esta representaba. una hora después del alud inicial, siendo las 10 de la mañana, el dique colapsaría ante la fuerza del agua y generaría una avalancha de agua y sedimentos sumamente destructiva,⁴⁵⁴ que afectaría a ambos lados del río Cauca de una forma mucho mayor al alud inicial.⁴⁵⁵ La gravedad de la situación se puede vislumbrar al observar la siguiente fotografía:



Figura 9: Fotografía del periódico La Patria: Dramática fotografía de la gravedad de la tragedia.

⁴⁵⁴ *Ibíd.*, 1.

⁴⁵⁵ Pese a que el alud inicial también penetraba sobre la rivera derecha del río Cauca, no afectaría inicialmente con los mismo daños que se presentaron sobre el costado izquierdo. Pese a eso es importante destacar que, con la formación del dique natural que se presentó en el río Cauca, las áreas cercanas se vieron anegadas rápidamente, y con el rompimiento de este 1 hora después del primer alud generaría una avalancha que afectaría de manera gigante ambos costados del Río Cauca, daños que se relataran en este capítulo.

Fuente: Foto página principal La Patria del 13 de diciembre de 1970. “Vehículos Repletos de Pasajeros Cayeron al Río”.

Personas que sobrevivieron al desastre, observando los daños generados por el alud inicial y la tragedia humana que este causó, decidieron abandonar la zona en búsqueda de ayuda en los pueblos cercanos,⁴⁵⁶ mientras otras personas permanecían en el área intentando auxiliar a los afectados, sin saber que, la situación se vería agravada por el colapso del dique formado por el primer alud. Este es el caso del testimonio de Juan Pablo Obando, de 43 años, que relataría lo sucedido al periodico El Tiempo de Bogotá:

“Fue algo horrible. En el momento de presentarse la rotura del tapón y producirse el movimiento de las aguas represadas por el río Cauca, había al lado y lado del derrumbe por lo menos trescientos vehículos. Cuando menos pensamos, se escuchó un estruendo y los automotores volaban por los aires, mientras decenas de personas pedían auxilio y solicitaban que los salvaran. Yo creo que en el momento en que se rompió la represa más de quince automotores fueron arrastrados por las turbulentas aguas del Cauca y los ocupantes perecieron con toda seguridad ahogados o aplastados por las carrocerías”⁴⁵⁷

La fuerza del agua arrasaría el cañón río abajo con dirección a La Pintada, el aumento del caudal del río como la presencia tanto de materia vegetal, rocas, lodo, vehículos e infraestructura destruirían en su paso muchas viviendas, más vehículos estacionados y numerosas estaciones del ferrocarril que se encontraban río abajo.⁴⁵⁸ El desastre destruyó cerca de 500 metros de carretera, totalmente cubierta por el alud, como también anegó la carretera y las vías del ferrocarril que se encontraban hasta 19 kilómetros hacia el norte,

⁴⁵⁶ En la nota periodística del Tiempo de Bogotá del 13 de diciembre de 1970 “Aterrado conductor aviso sobre la tragedia” relató la historia de un conductor sobreviviente de la tragedia. Este se dirigía a la ciudad de Medellín con su vehículo, y se vió retenido por el primer derrumbe igual que muchos otros vehículos. Al momento de presentarse el derrumbe y el rompimiento del dique este escaparía del área a bordo de su vehículo salvándose del alud y la posterior avalancha. Antes esta situación, este sobreviviente se dirigía al municipio de Supía, donde llegaría avisando del desastre y de la gravedad de este, ayudando a poner en conocimiento de los pueblos cercanos de la urgencia de enviar equipos asistenciales y de rescate al lugar de los hechos. No se especifica en la nota periodística el nombre del sobreviviente.

⁴⁵⁷ Gonzalez, “Decenas de muertos al desbordarse el Cauca”, 7.

⁴⁵⁸ Uribe y Sánchez. “Deslizamiento de Chiripotó”, 37

llevando restos de vehículos como de cadáveres hasta más de 150 kilómetros del lugar de los hechos.⁴⁵⁹ Cuando la situación se controló, las primeras cifras de daños y víctimas eran dantescas. Entre 300 a 500 personas fallecieron por el incidente o fueron declaradas como desaparecidas.⁴⁶⁰ En materia de vehículos afectados se contabilizaron inicialmente entre 30 y 50 vehículos afectados, destacando 3 buses de pasajeros, como camiones de carga pesada y de atención a desastres y una locomotora que también fue arrastrada por la avalancha en el otro lado del río Cauca.⁴⁶¹

Adicionalmente a eso, se presentó la destrucción de cerca de 500 metros de carreteras al costado izquierdo, 3 kilómetros de vía férrea destruidas en el costado derecho. Por la fuerza de este, 3 kilómetros de carreteras presentaron taponamiento por escombros y lodo, como también cerca de 19 kilómetros de vías férreas adicionales se vieron inutilizados por el agua. Producto de los daños, se comenzó a cuantificar los daños a razón de 300 millones de pesos de la época,⁴⁶² valor que hoy en día serían equivalentes a cerca de entre 210.000.000.000 a 500.000.000.000 pesos, o cerca de 120.000.000 dólares de 2025.⁴⁶³ Esta estimación sólo contempló los daños materiales que se presentaron al momento de la tragedia, sin analizar las implicaciones que tuvo la suspensión inmediata del servicio tanto de carreteras como del ferrocarril entre Antioquia y el Suroccidente colombiano, afectando el comercio entre todo el occidente colombiano.⁴⁶⁴ Durante el periodo de tiempo en que la carretera estuvo afectada, el movimiento de mercancías sería abocado a la carretera Salamina-Aguadas, convertida en arteria vial en los primeros momentos de la tragedia para la

⁴⁵⁹ Jaime González, “A 150 kms. flotan cadáveres”, *El Tiempo*, 16 de diciembre de 1970. Sec. Principal, 1.

⁴⁶⁰ Desde el propio momento en que se presentó el desastre del Chirapotó nunca ha existido un consolidado del número de víctimas mortales que fallecieron producto tanto del alud, las inundaciones y las posteriores avalanchas al romperse el dique. En los primeros momentos de la tragedia, como número tentativo, se reportaban entre 50 a 100 víctimas, como incontables personas heridas, sin embargo está es una cifra inferior; dado que las cifras más altas rondaban de las 200 a 400 víctimas. La magnitud de la tragedia se refleja en la ausencia de consenso sobre el número total de víctimas, pues no se puede establecer de manera fidedigna ante la falta de mediciones de comunidades del sector, trabajadores informales como el contexto social del momento, muchos de los cuerpos jamás fueron encontrados ante la gravedad de la tragedia, tragados por el río Cauca.

⁴⁶¹ Hervey Ocampo, “Impresionante desolación”, *El Tiempo*, 14 de diciembre de 1970. Sec. especial, 12.

⁴⁶² N/A, “La tragedia del Cauca: 300 millones valen daños”, *La Patria*, 15 de diciembre de 1970. Sec. Principal, 1-2.

⁴⁶³ Aproximaciones elaboradas con base a la inflación y ajustes del PIB de Colombia desde 1970.

⁴⁶⁴ Gonzalez, “Decenas de muertos al desbordarse el Cauca”, 7.

no suspensión total del servicio.⁴⁶⁵ Los daños generados por la emergencia pueden verse representados mediante la reconstrucción de los hechos mediante el siguiente mapa, elaborado con los datos de todos los periódicos y fuentes consultadas:



Mapa 12: Reconstrucción de los daños presentados por el desastre de Chirapotó.

⁴⁶⁵ Joaquín Castaño, “Prosigue el Rescate de Víctimas: Intensos Trabajos para Reparar la Carretera”, *La Patria*, 15 de diciembre de 1970, Sec. Principal, 3.

Fuente: Elaboración propia con base en los datos de Uribe Gómez, Sánchez Posada y los diarios de La Patria de Manizales, El País de Cali y El Tiempo de Bogotá, de los días 13, 14, 15 y 16 de diciembre de 1970.

Como se puede observar en el mapa anterior, los efectos del desastre de Chirapotó no se vieron únicamente en dirección río abajo, sino que, al momento de presentarse el dique natural que se formó en el río Cauca producto del alud, las aguas terminaron inundando hasta 2,2 kilómetros río arriba, terminando estas aguas destruyendo la estación del Ferrocarril de Pacora.⁴⁶⁶ Los alcances de los daños sobre la carretera y el ferrocarril alcanzaron hasta los 19 kilómetros, inundando gran parte de las riberas del río y dejando incomunicado el occidente colombiano por 20 días mientras se habilitaba la troncal de occidente,⁴⁶⁷ y totalmente irrecuperable mediante el uso del ferrocarril.⁴⁶⁸

La atención al desastre se realizó de manera inmediata posterior a consumarse la tragedia. Muchos testigos y sobrevivientes de la tragedia avisaron inmediatamente a los municipios cercanos pidiendo ayuda y atención a las víctimas, siendo un acontecimiento que movilizó a muchas personas al lugar del desastre. Es importante destacar que, en ese momento, no existía aún la Unidad Nacional de Gestión de Riesgos de desastres (UNGRD), por lo tanto, los organismos de socorro no se encontraban articulados mediante un sistema centralizado para la atención integral de las víctimas y la prevención de desastres. Ante esta situación, es importante destacar la movilización de cuerpos de bomberos de diferentes ciudades aledañas como La Pintada, Supía, Anserma y Riosucio, como también la movilización de maquinaria pesada por parte del Ministerio de Obras Públicas y las gobernaciones de Antioquia y Caldas para la atención del desastre.⁴⁶⁹ Las víctimas de la tragedia fueron conducidas a hospitales de Supía y Riosucio,⁴⁷⁰ Mientras que el centro de

⁴⁶⁶ Uribe Gómez y Sánchez Posada. “Deslizamiento de Chirapotó”, 37.

⁴⁶⁷ N/A, “En 20 días se abrirá la carretera”, *La Patria*, 14 de diciembre de 1970, Sec. Principal, 1.

⁴⁶⁸ Emilio Fernandez, “Pérdidas Materiales por 12 Millones de pesos: Es la más grave tragedia sufrida por el País en los Últimos años”, 10.

⁴⁶⁹ Castaño, “Prosigue el Rescate de Víctimas: Intensos Trabajos para Reparar la Carretera”, 3.

⁴⁷⁰ Castaño Zuñiga, “A Varios Hospitales Trasladan a los Heridos de la Tragedia”, *El País*, 17 de diciembre de 1970, Sec. General. 3.

operaciones logístico para la coordinación de los esfuerzos en tierra, fue establecido en el poblado de La Felisa.⁴⁷¹

Centrándonos ahora únicamente en los daños que se presentaron en la infraestructura del ferrocarril de occidente, pues es donde gira el desarrollo de este trabajo investigativo sin desconocer la tragedia humana en ambas riberas del río Cauca. Es importante destacar que, pese a no encontrarse el alud sobre la ribera derecha del río Cauca, los daños causados por la emergencia fueron mucho más profundos y determinantes de la situación del ferrocarril en esta área. En primer lugar, a causa del desastre, las estaciones de Pacora y La María quedaron totalmente destruidas, en el caso de la estación de La María quedó en pie pocos de sus pilares ante la fuerza del agua cuando se rompió el dique natural.⁴⁷² También es importante destacar la desaparición de 15 trabajadores de la FNC, que, al momento de la tragedia se encontraban haciendo trabajos para poder habilitar la vía del ferrocarril. Estos 15 trabajadores no se encuentran identificados en ninguna de las fuentes consultadas, pero se nombra que, para el día 14 de diciembre de 1970 apenas se habían encontrado algunos de los cuerpos, sin especificar siquiera el número de estos.⁴⁷³

En la pérdida de material rodante, se debe destacar la pérdida de una locomotora que se encontraba estacionada en la estación de La María.⁴⁷⁴⁴⁷⁵ Esta locomotora se encuentra esperando la habilitación del paso en el que trabajaban los trabajadores que fueron víctimas

⁴⁷¹ Leonardo Calderón, “Derrumbe entre Supía-La Pintada”, *El País*, 16 de diciembre de 1970, Sec. General, 3.

⁴⁷² Emilio Fernandez, “15 kilómetros de Vía Férrea se Encuentran Bajo las Aguas”, *El País*, 14 de diciembre de 1970, Sec. General. 10.

⁴⁷³ Emilio Fernandez, “Sin rescatar los 15 cuerpos de los obreros del F.N”, *El País*, 14 de diciembre de 1970, sec. General. 10.

⁴⁷⁴ Dentro de las nota periodística “Impresionante desolación” del diario El Tiempo del 14 de diciembre de 1970 se destaca la estación donde se encontraba el tren esperando el paso como “Estación Marmato” es importante destacar que no existió una estación con ese nombre, por lo cual se puede concluir que debe de hacer referencia a la estación La María, esta estación fue totalmente arrasada por la avalancha que vino después del rompimiento del dique natural. Se puede llegar a la conclusión dado que, en la misma nota periodística, se habla de “*El río quedó totalmente seco mientras se rompió la represa formada de rocas y tierra*”, relato dado por Carmen Tulia Ocampo, propietaria de un restaurante de carretera río abajo. Dado no anterior es importante concluir que debe ser esta estación, pues la otra estación destruida por el desastre se encontraba 2 kilómetros río arriba del dique, por lo que fue totalmente anegada ante la crecida por el dique natural, el hecho que se presenciara como el río comenzaba a retroceder nos hace concluir que esta era parte de Río abajo, dado que aún no se había roto el dique.

⁴⁷⁵ Ocampo, “Impresionante desolación”, 12.

de la tragedia, adicionalmente a esto, un bulldozer también fue arrastrado por la avalancha junto a la locomotora, como reza en la siguiente cita:

“Una locomotora que se encontraba cerca de la estación de Marmato se fue, igualmente, al fondo del río. Asimismo, un bulldozer que estaba en la estación ferroviaria fue arrastrado por las aguas.

Un kilómetro antes de lo que era la estación, se alcanzaba a ver la parte superior de tres vagones, que flotaban cerca de la orilla.

*El motorista de la máquina, por lo que se pudo elucidar, trató de echarla atrás, pero sus intentos fracasaron por escasos metros y entonces abandonó la máquina (...)*⁴⁷⁶

Deteniéndose ahora en la situación de las carrileras. Sabemos que una de las causas por las que la línea ferroviaria fuera afectada profundamente, fue el hecho que la banca del tren se encontraba por debajo en comparación con la carretera al otro lado del Cauca, generando esto que el tren se viera comprometido ante cualquier aumento súbito del nivel del río.⁴⁷⁷ Esta situación agravaría en demasía los efectos de la tragedia del Chirapotó sobre el territorio, dado que, en el transcurso de la emergencia; cerca de 17 kilómetros de rieles se encontraron totalmente anegados por el agua.⁴⁷⁸ Cuando las aguas se despejaron, se pudo comprobar la gravedad de esta inundación para las carrileras: 10 kilómetros de carrileras, no inmediatamente contiguas, fueron arrastradas por la gran inundación, dejando la bancada destruida e imposibilitando el poder realizar una habilitación veloz como la que se estaba presentando en la otra rivera del río Cauca.⁴⁷⁹ Ante esta situación, y pese a que la carretera fue habilitada en un breve tiempo, el ferrocarril suspendió su tráfico entre La Felisa y La Pintada mientras se evaluaba los costes y la inversión necesaria para reconectar tal corredor ferroviario, estudios que no llegaron a nada hasta 1973, cuando se suspendió totalmente el movimiento de carga sobre este territorio.⁴⁸⁰

Consumada la catástrofe que se vivió en la vía Supía-La Pintada, las autoridades lograron quitar la tierra después de un período de ardua labor en esta zona, primero con una

⁴⁷⁶ Ibíd., 1.

⁴⁷⁷ Vergara (@Germanvergarafcn), “Derrumbe de Chirapotó año 1970”.

⁴⁷⁸ Fernandez, “15 kilómetros de Vía Férrea se Encuentran Bajo las Aguas”, 10.

⁴⁷⁹ Pachón y Ramírez, *La Infraestructura de Transporte en Colombia durante el siglo XX*, 290.

⁴⁸⁰ Poveda, *El Antiguo Ferrocarril del Pacífico*, 56.

habilitación somera para atender la tragedia, como posteriormente una apertura formal y rehabilitación con el retiro de gran cantidad de material a los 20 días del desastre.⁴⁸¹ Es importante destacar dos situaciones alrededor del proceso de habilitación de la carretera. El primero es que, pese a habilitarse el paso vehicular en poco tiempo, las emergencias por deslizamientos de tierras en esta área no acabarían de manera inmediata, sino que se siguieron presentando en años siguientes, hasta que la mayoría de la montaña afectada por los corte laterales en la adecuación de la carretera colapsó en su totalidad, dejando tras de sí una capa mucho más estable que es la que hoy en día caracteriza las inmediaciones de la quebrada de Chirapotó.⁴⁸² Lo segundo es destacar los pocos reflectores que tuvo la habilitación del ferrocarril en comparación con la carretera. Al mismo tiempo en que se presentaba el proceso de habilitación del paso vehicular sobre la carretera, muy pocas miradas se fijaron en la habilitación del ferrocarril que también el río se había llevado. En este caso, se optó por una suspensión inicial mientras se evaluaban los daños, dada la pérdida de kilómetros de carrileras y el daño de muchas más que requerían de una inversión mucho mayor.

El que fuera en esa época ministro de Obras Públicas del último gobierno del frente Nacional, Argelino Durán Quintero, expresó en 1970 que la situación que se presentó en la vía que comunica a Caldas con Antioquia no iba a poder permitir una rehabilitación de este importante sector férreo. Para el señor Ramón Patiño, maquinista del Ministerio de Obras Públicas que prestaba servicio en el distrito de Anserma, al ser consultado por los daños presentados en la sección en que él se desempeñaba ya vaticinaba la obra titánica que se debería hacer para volver a habilitar la carrilera, diciendo *“Es imposible que se vuelva a construir una carrilera en este sector, las agua del cauca lo impide. creo, que el servicio sólo se podrá prestar hasta Arauca”*.⁴⁸³ El ministro que dió la apertura al puente Pumarejo en Barranquilla, admirado en todo el país por su buen prontuario al mando de la chequera de este ministerio, se vió en una situación desalentadora en mantener a flote el sistema que tantos problemas ya tenía para ese momento.

En primer lugar podemos destacar que una de las razones tanto del desastre como de la falta de intereses político para rehabilitar el corredor férreo fue la relación que tenía este con la carretera Troncal de occidente, sobre el margen izquierdo del cañón del río Cauca, ante la necesidad de una conexión física para los vehículos entre el suroccidente del país y

⁴⁸¹ N/A “En 20 días se abrirá la carretera”, 1.

⁴⁸² Vergara (@Germanvergarafcn), “Derrumbe de Chirapotó año 1970”.

⁴⁸³ Fernandez, “Pérdidas Materiales por 12 Millones de pesos: Es la más grave tragedia Sufrida por el País en los Últimos años”, 10.

Antioquia. La relación que tiene la carretera con la destrucción del ferrocarril fue tanto la disminución de movimiento de carga sistemática que comenzó a sufrir los ferrocarriles junto a la forma en la que se formó la Empresa de los Ferrocarriles Nacionales de Colombia, con su enfoque de conexión interna nacional y la construcción de nuevas vías antes que el adecuamiento y recuperación de la infraestructura deficiente ya existente. La construcción del ferrocarril del Atlántico comenzó a desplazar el transporte de mercancías por la vertiente atlántica, dado que era mucho más sencillo el transporte desde los puertos del caribe hacia la ciudad de Bogotá mediante el ferrocarril que recorría el país en las orillas del río Magdalena.⁴⁸⁴

El desplazamiento del tráfico nacional de carga con dirección al interior del país ante la apertura del Ferrocarril del Atlántico desplazó a Buenaventura como el principal puerto de embarque de las mercancías que los ferrocarriles nacionales transportaban.

La no rehabilitación del sector fue explicada por diferentes fuentes expertas desde el momento de consumada la tragedia, por la falta de voluntad política por parte del gobierno nacional en pro de la habilitación de la vía nuevamente, pese a que algunos sectores afectados por la inundación fueron habilitados parcialmente, llegando los trenes hasta La Felisa, sin embargo no se permitió por la no habilitación total el transportar de su carga con dirección a Antioquia o el interior del país sin el uso de la carretera. El tráfico del ferrocarril fue fácilmente absorbido por la carretera al costado izquierdo del río, y ante esta situación el Presidente Misael Pastrana, como el Ministro de Obras Públicas de aquel entonces, Argelino Duran Quintero, suspendieron el movimiento de carga por este sector en junio de 1972, dejando al ferrocarril del Pacífico totalmente desconectado del resto de la red nacional.⁴⁸⁵

Por su parte, los habitantes del sector, como para la población general de la región, la no rehabilitación de tan importante corredor civil generó numerosos comentarios y suspicacias entre las personas, era muy extraño que tan importante corredor vial que conectaba el puerto y el suroccidente del país no tuviera la voluntad política de rehabilitar este corredor. Hablando con diferentes habitantes de Caldas se recolectaron algunos comentarios del porque no se reconstruyó, algunos de los habitantes de La Felisa expresaron que el ferrocarril no fue rehabilitado por mandato del entonces presidente de La República y sus inversiones en empresas de movimiento de carga por carretera, la desaparición de la conexión férrea terminaría generando que los productos que este sistema podía movilizar

⁴⁸⁴ Pachón y Ramírez, *La Infraestructura de Transporte en Colombia durante el siglo XX*, 297.

⁴⁸⁵ Poveda, *El Antiguo Ferrocarril del Pacífico*, 56.

pasarán a tener que movilizarse únicamente mediante camiones y vehículos. Generando así un monopolio en favor de las empresas transportadoras que hasta hoy en día siguen movilizandando la mayoría de productos colombianos desde los puertos al interior del país.

Con la destrucción del paso entre La Felisa-La Pintada, el ferrocarril de Antioquia pasaría a ser administrado por la división central mientras la división occidente administraría únicamente lo que quedaba del ferrocarril del Pacífico y Caldas. La situación en el sistema ferroviario seguían siendo dramática ante los embates que la tragedia tuvo para el sistema, pese a que los problemas estructurales eran algo común para el sistema desde su concepción, la desaparición de la conexión física entre el occidente con el centro del país condenaría al ferrocarril del Pacífico a un deterioro mucho más profundo del que resto del sistema presentó.

Pese a su desaparición, es importante destacar que, tanto para algunas personas dentro del gobierno nacional como los habitantes, el sueño de la rehabilitación de la línea ferroviaria no desaparecería, volviéndose un comentario popular entre los habitantes de la zona ante la posibilidad de que, alguna vez, el tren volviera a pasar por estos derroteros. Entre todos estos, se deben destacar 2 estudios sobre el terreno. El primero el realizado por la misión Holandesa en 1972 y el segundo encargado a la Universidad Nacional en 1992.

La misión holandesa fue una misión técnica contratada por el gobierno nacional para dictaminar un nuevo plan de acción y de intervención estatal en pro de la recuperación económica de los ferrocarriles colombianos. La misión holandesa consideraba que la empresa sí tenía parte de la maquinaria necesaria para poder proceder en la habilitación del sistema, sin embargo destacaron la falta de personal calificado para poder poner en marcha una reestructuración mediante métodos modernos correspondientes a la situación mundial de los ferrocarriles.⁴⁸⁶ Al analizar el derrumbe del Chirapotó y la destrucción de la vía ferroviaria que se encontraba en el margen derecho del río Cauca, recomendó realizar estudios profundos de viabilidad de la habilitación del sistema, toda vez que el sector siempre ha sido propenso a los deslizamientos de tierra y la reconstrucción en esta área sin una buena etapa de prefactibilidad tendería a seguir generando pérdidas por posibles otros derrumbes en el sector, situación que no sería acatada de manera inmediata por el gobierno nacional, dejando el área abandonada sin estudios serios de factibilidad en su recuperación.⁴⁸⁷

22 años después, posterior a la desaparición de la FNC y el establecimiento de Ferrovías como nueva institución encargada de velar por la rehabilitación de los ferrocarriles

⁴⁸⁶ Pachón y Ramírez, *La Infraestructura de Transporte en Colombia durante el siglo XX*, 292.

⁴⁸⁷ *Ibíd.*, 290.

nacionales de Colombia, se solicitaría un estudio técnico y detallado del área en pro de la rehabilitación tanto de la sección La Felisa-La Pintada como La Pintada-Bolombolo, el total del presupuesto que el estado le daría a la carrilera depende de los resultados de los estudios que adelantó la Universidad Nacional sede Medellín en este territorio.⁴⁸⁸

Este estudio de factibilidad de la rehabilitación de este sector abandonado quedaría en manos de la estudiante de ingeniería civil de la Universidad Nacional seccional Medellín, Nubia Urrea Lujan, dentro de su informe final publicado en 1993, se expresaba la ya conocida dificultad para la construcción de cualquier tipo de sistema de transporte en una zona que rebosa de fallas geológicas como de fuentes hídricas que afectan la estabilidad del territorio, prueba de ello es que pese al pasar de los tiempos, y hasta el momento actual; el estado general de la troncal occidente de transporte vehicular presentan normalmente deslizamientos, generada por la alta inestabilidad del territorio. En este informe, Urrea plantea 2 opciones diferentes para la rehabilitación de la carrilera, la primera es el volver a edificar esta sobre la zona donde en otrora pasó la antigua línea férrea, mientras que la segunda es la construcción de la nueva línea férrea en un área geológicamente más estable que evitará que se volvieran a presentar emergencias como las ya suscitadas.

La primera opción en materia de costos era más beneficiosa, el seguir utilizando un sector que ya se encuentra preparado para la infraestructura del ferrocarril evitaría el tener que adquirir predios nuevos para la edificación de este, como también se mantendrá y se haría mantenimiento a diferentes instalaciones que ya se encuentra en estos territorios para así avaratar costos, obviamente esta conclusión podría conllevar exponer al proyecto a una posible tragedia, pues la vía férrea al encontrarse tan cerca del afluente del río, estando *“por tanto expuesta al ataque del mismo, presentando altos riesgos de inundación (...) es suavemente compleja por ser de características inestables, además de estar cruzada por gran cantidad de fallas y controles estructurales”*⁴⁸⁹

La segunda propuesta de la edificación de una vía alterna a la que alguna vez existió se hacía con el objetivo de evitar la cercanía de la carrilera al río y las posibles consecuencias que estar tan cerca a este le podría volver a conllevar al sistema. Buscando edificar esta nueva

⁴⁸⁸ Departamento Nacional de Planeación, *Estrategía para la modernización de la Red Férrea*, Documento CONPES 2776- MINTRANSPORTE - FERROVIAS - DNP: UNF-DITRAN (Bogotá: Departamento Nacional de Planeación, 1995), 13.

⁴⁸⁹ Nubia Urrea, “Línea Férrea “Cartago-Medellín” Tramo Bolombolo-La Felisa: Informe Final”, En cumplimiento a la orden de servicio N° 0S-0619-0-92 (Medellín: Universidad Nacional, 1993), 17.

carrilera en un lugar que no presentara los mismos retos en materia geológica que si los presentaba el margen derecho del río Cauca. Ante el alto potencial erosivo que las zonas contiguas al cauce poseen. Pese a esto, el edificar una nueva carrilera en este territorio y el buscar donde hacerlo acarrearía aún más costos al proyecto de rehabilitación pues estudios posteriores serían necesarios al momento de trazar el recorrido para traer estabilidad a donde fuera implantada la nueva carrilera. Esto finalmente podría generar que la nueva carrilera tuviera un valor de 66.906 millones de pesos de la época, mientras la rehabilitación de la línea ferroviaria sobre la localización de la anterior llegaría a ser de 11.887 millones de pesos de la época.⁴⁹⁰ Este, como muchos otros estudios realizados en el área no llegaron nunca a buen puerto por la falta de voluntad política, como también de una importancia preponderante tanto para la empresa matriz como para el gobierno nacional de la época.

Hablando de la situación del sistema administrado por la FNC, se debe comenzar hablando de la situación del material rodante que transitaba por los rieles a nivel nacional. Pese a que con la adquisición del ferrocarril de Antioquia en 1962 el material rodante aumentaría en 49 locomotoras, no evitaría el descenso de este a un total de 235 para 1960, un descenso del 30% del total de locomotoras que se encontraban circulando en 1950.⁴⁹¹ Adicionalmente a esto, se requirió de hacer una inversión en la compra de nueva maquinaria, en este caso movilizada por diesel, dejando de lado los trenes a vapor. Sin embargo, al momento de adquirir nuevo material rodante no existían muchos proveedores dado que, en el resto del mundo, el uso de la trocha angosta de una yarda se encontraba totalmente en desuso. Ante esto, es normal observar que, en esa época se presentaban situaciones tan surrealistas como esta:

*“como la compra, en 1969 y 1973, de 88 locomotoras Babcock & Wilcox (General Electric española), que no podían trabajar al régimen nominal de 1.050 caballos de potencia ofrecida a los FF. NN y que no eran económicas para servicio de línea por su capacidad tan bajo, o como el uso continuado de traviesas de madera de especies inadecuadas, mal cortadas, mal tratadas o sin tratar”*⁴⁹²

⁴⁹⁰ Ibíd., 77.

⁴⁹¹ Alvear Sanín, *Historia del Transporte y La Infraestructura en Colombia (1492-2007)*, 417.

⁴⁹² Arias de Greiff, *La segunda mula de hierro: Historia de los Ferrocarriles Colombianos a través de sus locomotoras*, 94-95.

Ante este panorama desalentador, el sistema seguiría perdiendo la poca capacidad de competencia que de por sí ya tenía con las carreteras, pese a conectar los principales centros de comercio y de población del país, las pocas carrileras operativas en este periodo de tiempo limitaban el impacto económico de los ferrocarriles en la economía nacional. La Misión Holandesa, en el año 1972, estableció que la velocidad de carga promedio de los ferrocarriles nacionales era de 15 kilómetros por hora, inferior a la 20-22 km/h que se manejaban en las carreteras en el transporte de larga distancia.⁴⁹³ Un sistema ideado para el transporte barato a largas distancias viéndose superado en totalidad por las carreteras era un dato técnico sumamente preocupante para la competitividad del sistema. La situación en este sentido era insostenible, toda vez que las carreteras absorbieron la mayoría del movimiento de carga del sistema ferroviario y del sistema fluvial colombiano, dejando a ambos sistemas como sistemas residuales al no poder tener alguna ventaja comparativa en comparación con las carreteras, esto se puede observar claramente en el siguiente cuadro:

⁴⁹³ Pachón y Ramírez, *La Infraestructura de Transporte en Colombia durante el siglo XX*, 297.

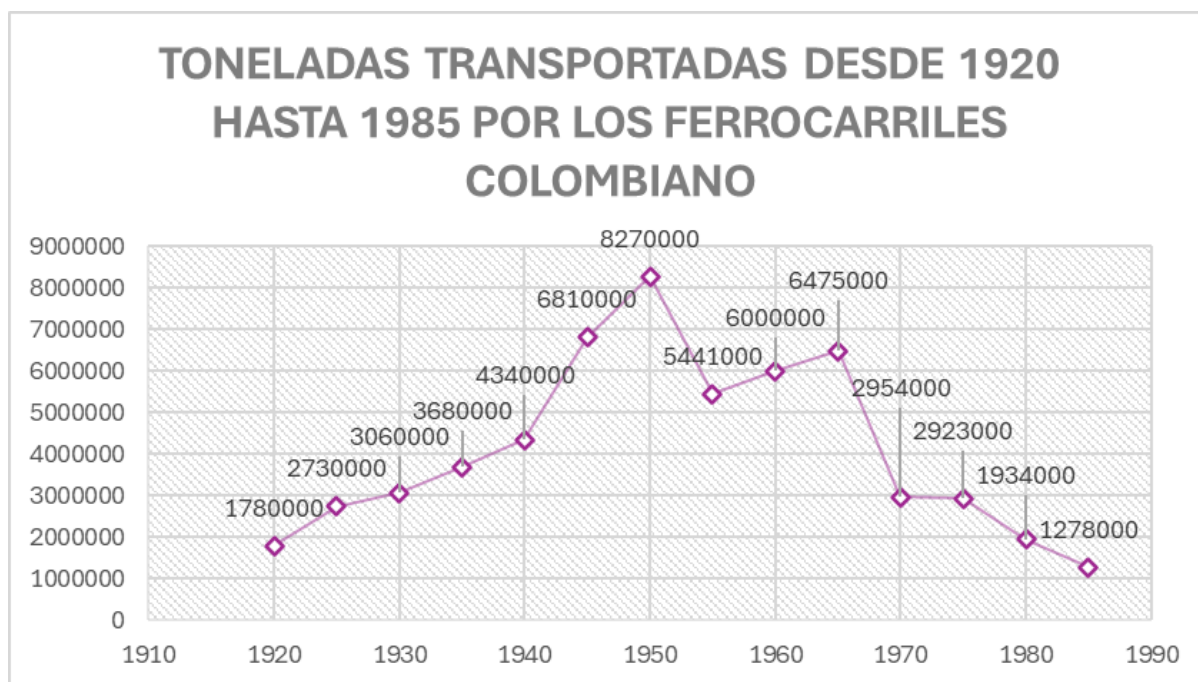


Figura 10: Toneladas transportadas desde 1920 hasta 1985 por los Ferrocarriles colombianos.⁴⁹⁴

Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos de Pachón y Ramirez en “La Infraestructura de Colombia durante el siglo XX” y Alvear Sanín en “*Historia del Transporte y la Infraestructura en Colombia (1492-2007)*”.

Como se puede observar en el gráfico anterior, el movimiento de carga por los ferrocarriles seguiría disminuyendo de manera acelerada, llegando a niveles propios de los primeros años del sistema en 1930. En su mayoría por la pérdida de capacidad competitiva del sistema, las constantes demoras, los daños presentados en este y la imposibilidad de competir de manera fidedigna con las carreteras, para muestra de ello, se trae a colación la siguiente cita:

“Desde Santa Marta hasta Bogotá y Medellín era de 7,9 a 6,3 días, respectivamente. La desviación estándar era alta, de 6,8 días entre Santa Marta y Bogotá, lo que

⁴⁹⁴ Es importante realizar una aclaración con este cuadro, en la figura 13 del Capítulo II se hace una reconstrucción del movimiento de carga a razón de la medición de Toneladas/Kilómetros. En este caso se tomó la medición del total de toneladas, toda vez que se cuantifica exclusivamente el peso total de la carga movilizadora sin tomar en cuenta la masa transportada por la distancia transportada, medición que se toma en cuenta cuando se hizo la figura 13.

indica un servicio poco confiable y alta incertidumbre para embarcaderos y destinatarios (...)

*Las principales causas de estos retrasos era la demora en el descargue en los transbordos del río al ferrocarril. En capulco, las embarcaciones tenían que esperar siete días en promedio antes de ser descargadas.*⁴⁹⁵

La situación del sistema era insostenible, la falta de recursos, así como la incapacidad del sistema para poder competir con las carreteras llevaron a la generación de un círculo autodestructivo dentro de los ferrocarriles colombianos. La falta de inversión y mantenimiento generaban unas estructuras en un claro deterioro, propiciando el descenso de las velocidades promedio de los trenes como el aumento de los descarrilamientos y la pérdida de confianza del usuario del sistema, generando esto una pérdida continua de carga e ingresos que, generaban un profundo déficit financiero que la falta de inversión estatal no lograba pelear de ninguna forma. Ante este panorama no existía algún tipo de medida que pudiera romper con este peligroso ciclo de autodestrucción, y pese a desarrollarse numerosos planes de rehabilitación del sistema no presentaba mejoría alguna. Para el año 1985 las transferencias y ayudas estatales al peleamiento del déficit de los ferrocarriles sumaban un 153% de los ingresos generados por los trenes,⁴⁹⁶ sin tener resultado positivo alguno. Adicionalmente a esta situación, cerca del 50% de los ingresos de los ferrocarriles eran destinados al personal del sistema, situación que también agravaba profundamente la sanidad integral de este.⁴⁹⁷ Esta situación puede verse reflejada en el estado de las vías ferroviarias y el estado técnico de estas ante la falta de mantenimiento, como se puede observar de manera clara en la siguiente figura:

⁴⁹⁵ Pachón y Ramírez, *La Infraestructura de Transporte en Colombia durante el siglo XX*, 297.

⁴⁹⁶ Lopera, “...Y se levantaron los rieles”, 244.

⁴⁹⁷ Pachón y Ramírez, *La Infraestructura de Transporte en Colombia durante el siglo XX*, 316.

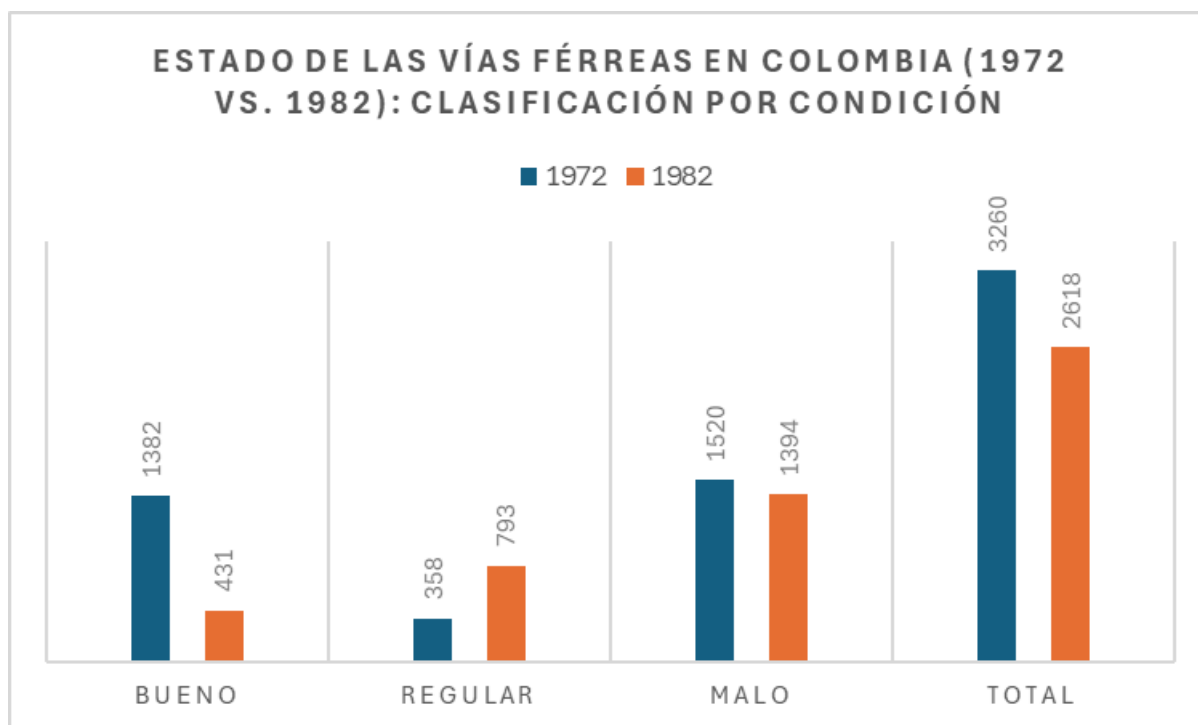


Figura 11: Estado de las Vías Férreas en Colombia (1972 Y 1982): Clasificación de la condición técnica.

Fuente: Elaboración propia con base en los datos de Pachón y Ramírez, *La Infraestructura de Transporte en Colombia durante el siglo XX*, página 292.

La situación crítica del sistema ferroviario colombiano hacia 1993 planteaba una necesidad imperiosa de una reforma administrativa, tan urgente como la que justificó en 1954 la creación de Ferrocarriles Nacionales de Colombia (FNC) y la disolución del obsoleto Consejo Administrativo. Sin embargo, ¿qué impidió a la FNC cumplir su misión de rehabilitar y modernizar la red ferroviaria nacional? El análisis revela que su fracaso no fue meramente operativo, sino estructural: mientras en 1954 se buscaba centralizar y profesionalizar la gestión ferroviaria, para la década de 1990 la FNC se había convertido en un ente burocrático, agobiado por rigideces institucionales, conflictos de competencia y una crónica falta de visión estratégica, como bien dicen Pachón y Ramírez en “*La Infraestructura de Transporte en Colombia durante el siglo XX*”:

“La gran idea de Currie de crear una empresa de nacimiento que se encargará de la planeación, la operación y el mantenimiento de líneas férreas no pareció dar resultado. La empresa no tuvo capacidad de cumplir todas esas funciones, pues

depende de la contribución del gobierno, los ferrocarriles no podían competir con otros medios de transporte.”⁴⁹⁸

Y es que en sí, la falta de capacidad del ferrocarril para poder competir con el medio vehicular es sin ninguna dudas, el gran detonante de la crisis del ferrocarril en Colombia. El gobierno colombiano priorizó, desde 1930, el sistema de carreteras como forma de conexión nacional dejando totalmente de lado al ferrocarril como medio de unificación del mercado interno nacional, esto conllevando a que el ferrocarril generará un amplio déficit fiscal debido al descenso en sus niveles de carga. Este descenso es explicado también por la falta de inversión necesaria en el sistema ferroviario, desfinanciado y con poco mantenimiento, el servicio se volvió cada días más ineficiente tanto operativa como administrativamente. Los altos costos laborales, el poco mantenimiento, los daños frecuentes tanto en las locomotoras como en las vías no podían cubrirse con las migajas que ofrecía el gobierno nacional y las pocas ganancias que el tren generaba con sus tarifas.⁴⁹⁹

También se debe destacar que, en Colombia, nunca se realizó una modernización del sistema en materia del ancho de la vía nacional. Los ferrocarriles en Colombia fueron ideados en un contexto de escasez económica en que el ancho de la vía debía ser acorde a la situación de la nación. Pero ya en mediados del siglo XX, y con un mejoramiento sustancial en la economía nacional, el seguir realizando la construcción de ferrocarriles con trocha angosta no respondía a ningún concepto técnico, sino a la terquedad del sistema a modernizarse a un sistema internacional que presentará una mejora sustancial a la calidad de los trenes, al final, el establecer como estándar nacional la trocha angosta traería a futuro un sistema con muchos problemas que difícilmente podrían ser paleados sin una intervención total y una reconfiguración total de todo el sistema, con la eliminación de la trocha angosta y establecimiento de una trocha estándar internacional, pues:

*“Todas las trochas angostas son limitantes en cuanto a velocidad de operación, a la carga que pueden mover (...) y para ellas, los equipos deben fabricarse bajo pedido especial y al doble del valor de los otros”*⁵⁰⁰

⁴⁹⁸ Pachón y Ramírez, *La Infraestructura de Transporte en Colombia durante el siglo XX*, 306.

⁴⁹⁹ *Ibíd.*, 95.

⁵⁰⁰ Alvear Sanín, *Historia del Transporte y La Infraestructura en Colombia (1492-2007)*, 418.

Las pruebas de esta situación son muchas. El establecer la trocha angosta para el Ferrocarril del Atlántico fue un craso error al no permitir mayores velocidades en una sección que, por su lugar de construcción, permitía un mejor aprovechamiento de locomotoras mucho más potentes de las que el sistema nacional podía permitirse.⁵⁰¹ Adicionalmente a esto, las nuevas locomotoras traídas como reemplazo de las locomotoras movidas por carbón eran inadecuadas para moverse por el tipo de carrileras que se manejaban a nivel nacional. Las nuevas locomotoras eran demasiado pesadas, rígidas y largas para el tipo de rieles livianos que se encontraban en funcionamiento en Colombia, afectando esto en el uso de estas nuevas locomotoras y generando un aumento considerable en los accidentes y descarrilamientos tanto del nuevo material que no era capaz de adaptarse en plenitud al territorio, como del viejo material que se encontraba maltratado por el uso y la falta de mantenimiento continuo, pese a ser material rodante que fue retirado prematuramente de la vida útil.⁵⁰²

Adicionalmente a eso, se debe hacer una breve mención a la adquisición de ferrocarriles y el mantenimiento de la operación en algunos que ya no presentaban utilidades para el sistema. Pese a que, durante los primeros años de la existencia de la FNC se suprimieron varias líneas consideradas inviables,⁵⁰³ posterior a esa época, y con el aumento desmedido del déficit fiscal, se mantuvo muchas secciones que no presentaban utilidades verdaderas al sistema, como fue el ferrocarril de Caldas en el periodo posterior a la desarticulación con Pereira, pues siguió en funcionamiento en un trayecto pequeño que era considerado antieconómico.⁵⁰⁴ Esta situación era permitida por la FNC, aduciendo que el sistema era un servicio público esencial para la economía colombiana en pro del desarrollo agrícola y económico del país,⁵⁰⁵ Pese a que esta premisa puede considerarse correcta, es importante destacar que; los trenes en Colombia ya no representaban el epítome de conexión interna de los mercados nacionales, sino un sistema que, ante la falta propia de innovación, se vio superado en su totalidad por las carreteras. Pese a presentar tarifas inferiores en el transporte de algunos productos agrícolas, al no poder cubrir los costos de operación, el sistema solo seguiría agonizando al no poder mantenerse así mismo, siquiera con inversión estatal directa para poder paliar esta situación. Es tan cierto esto, que los ferrocarriles

⁵⁰¹ Alvear Sanín, *Historia del Transporte y La Infraestructura en Colombia (1492-2007)*, 353.

⁵⁰² Arias de Greiff, *La segunda mula de hierro: Historia de los Ferrocarriles Colombianos a través de sus locomotoras*, 95.

⁵⁰³ Pachón y Ramírez, *La Infraestructura de Transporte en Colombia durante el siglo XX*, 273.

⁵⁰⁴ Lopera, “...Y se levantaron los rieles”, 242.

⁵⁰⁵ Pachón y Ramírez, *La Infraestructura de Transporte en Colombia durante el siglo XX*, 300.

colombianos comenzaron a dejar de movilizar productos agrícolas, especializándose en el transporte de minerales como nuevo producto estrella, como se muestra en el siguiente gráfico:

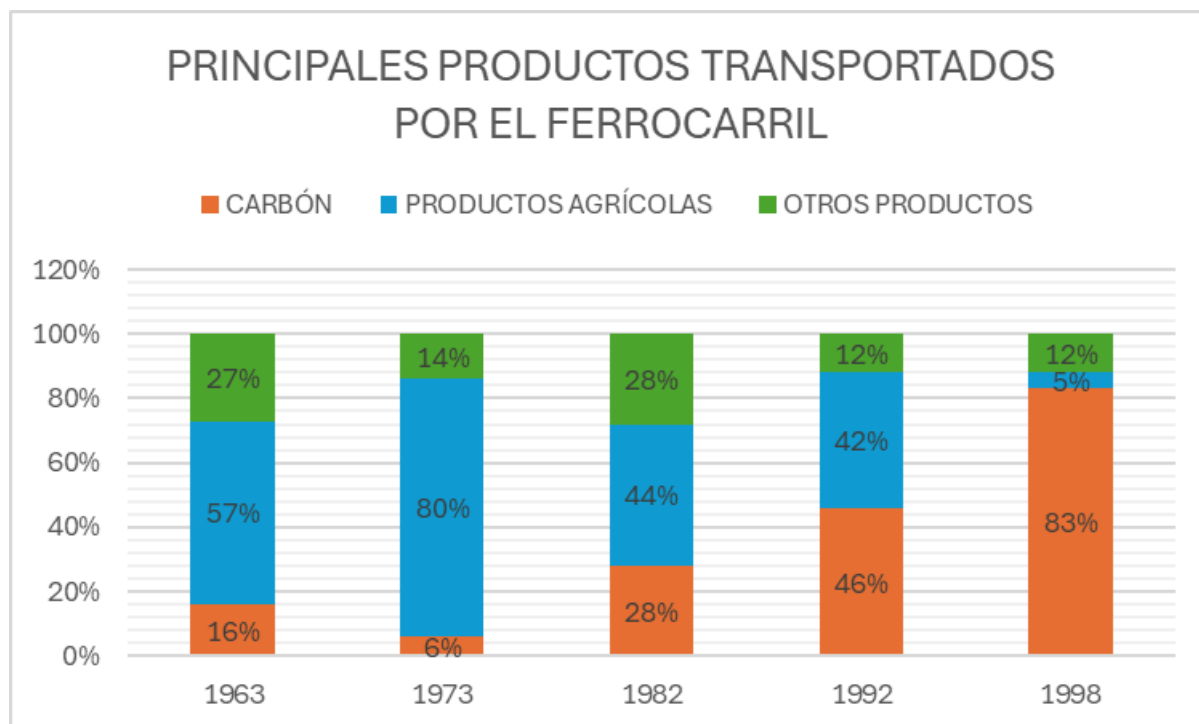


Figura 12: Principales productos transportados por el Ferrocarril entre 1963 y 1998..

Fuente: Elaboración propia con base en el texto de Pachón y Ramírez, *La Infraestructura de Transporte en Colombia durante el siglo XX*, página 301.

Ante el fracaso que presentó la FNC para la rehabilitación del sistema ferroviario nacional, la bancarrota técnica y financiera de la empresa, con una red en ruinas, equipos obsoletos y una estructura laboral y administrativa insostenible, se generó un caldo de cultivo necesario para evaluar, por parte del gobierno nacional, la factibilidad de la rehabilitación del sistema o su suspensión total por orden del gobierno nacional, presidido en aquel entonces por Belisario Betancur. Tras realizar diferentes análisis de la situación del sistema, y un diagnóstico desolador, se decidió proceder con la liquidación de la FNC y reorganizar el sistema bajo un nuevo esquema institucional. Mediante la Ley 21 de 1988 se buscó la reactivación del transporte ferroviario nacional bajo un nuevo programa de recuperación que buscaba la rehabilitación de vías y equipos, integración con otros medios de transporte y la reorganización administrativa y financiera del sistema. Entre estos, estableció un marco jurídico para la liquidación de la FNC, justificando la separación de las funciones del sistema,

con la creación de una institución para el mantenimiento de la infraestructura (Ferrovías) y otra para su operación mediante operadores privados (STF), también la nación asumirá las deudas del FNC con entidades bancarias nacionales, el Banco Mundial y la seguridad social de sus pensionados, con la creación de un fondo pasivo social del ferrocarril.⁵⁰⁶

El decreto 1588 de 1989 crearía la Empresa Colombia de Vías Ferreas (Ferrovías), que tendría un nuevo programa de recuperación, permanencia y estabilidad de los ferrocarriles en búsqueda de que fueran un motor social y económico importante. Adscribiendo los bienes y servicios de la empresa a la nueva Ferrovías, que sería la encargada de esta ardua labor. Los pasivos de la FNC se haría cargo la nación. Este proceso de liquidación fue bastante criticado dado el proceso de privatización y separación, no de las vías, sino de las operaciones, dejando inicialmente sin licitar las líneas ferroviarias necesitadas de inversión tanto local como extranjera, siguiendo el modelo que había generado éxito en las carreteras colombianas.

El proceso de liquidación de la FNC y el surgimiento de Ferrovías no implicó una privatización total del sistema, sino que mantuvo al estado como responsable de los pasivos heredados y de la toma de decisiones claves sobre el futuro de los ferrocarriles. El estado colombiano continuó siendo propietario de las vías y la infraestructura adyacente, como de su mantenimiento y adecuación, la operación, por otro lado, quedó en manos de concesiones privadas, replicando en modelo de las carreteras, donde el estado retuvo la propiedad pero delegó la gestión a cambio de réditos económico mediante la modalidad de contratación pública de la cesión de servicios. Sin embargo, este nuevo enfoque innovador dentro de los ferrocarriles colombianos resultó insuficiente para atender los problemas de las vías ferroviarias. La rehabilitación del ferrocarril requería de un enfoque técnico liderado por quienes conocían el estado tanto del material rodante como de la situación de las vías, al intervenir un tercero en la ecuación no se pudo realizar un cambio profundo a las vías ferroviaria que tanto se necesitaba, obstaculizando una recuperación eficiente .

Bien lo señala Arías de Greiff, el modelo ideal no radica en una privatización pura o que todos los ferrocarriles continuarán siendo administrados y operados por el estado, sino en equilibrar la gestión privada con el servicio público:

⁵⁰⁶ Congreso de la República, *Ley 21 de 1988: Por la cual se adopta el programa de recuperación del servicio público de transporte ferroviario nacional, se provee a su financiación y se dictan otras disposiciones*. (El 2 de febrero de 1988).

*“en el sentido de hacer funcionar la empresa ferroviaria como una empresa privada. Esto, que parece deseable es compatible con el concepto de recuperación de la empresa, fracasaría si no se hace compatible con la obligación de servicio público del ferrocarril, que puede quedar enmarcada en un contrato programa FCN-Estado, en el que se fijen claramente obligaciones de ambos. Esto es realmente el camino que están siguiendo actualmente la mayoría de los gobiernos respecto a sus ferrocarriles”*⁵⁰⁷ (De Greiff, 100)

4.3 La emancipación de La Merced: Influencia de La Felisa y el ferrocarril de occidente en el proceso de consolidación de una nueva entidad del corte municipal.

Como bien se tocó en el capítulo II, el movimiento de emancipación de La Merced surgiría en el año 1936, comenzando a ser fraguada ante las inconformidades de los habitantes del corregimiento por la cancelación de la feria del pueblo esperada para 1937.⁵⁰⁸ Al analizar que el proceso de emancipación de La Merced surgió 6 años antes de la apertura de la estación de La Felisa, se puede entender porque, para algunas personas; el ferrocarril no fue pieza fundamental para el proceso de emancipación del municipio, pues los primeros atisbos de movimientos en pro de la independencia y las juntas pro-municipio comenzarán a presentarse 6 años antes de la apertura de la estación del La Felisa. Sin embargo, es importante aducir que; sin la existencia tanto de la estación como del centro poblado generado alrededor de esta, las posibilidades de tener el capital social y político suficiente para la consecución de la municipalización no hubiesen llegado a buen puerto. En esta sección final se buscará determinar cuál fue el impacto que tuvo el Centro Urbano de La Felisa para el proceso de emancipación del municipio de La Merced, centro poblado clave para poder estar hablando hoy en día de un municipio independiente a la administración de Salamina.

El movimiento de emancipación de La Merced, cómo se tocó en el capítulo II, comenzó a fraguarse en el corazón de los habitantes del corregimiento a razón de la falta de

⁵⁰⁷ Arias de Greiff, *La segunda mula de hierro: Historia de los Ferrocarriles Colombianos a través de sus locomotoras*, 100.

⁵⁰⁸ Ocampo. *La Merced: Historia y Cultura*, 57.

interés de las autoridades de Salamina en pro del desarrollo del corregimiento y su actividad comercial. En el año 1936 La Merced aportó, en concepto de rentas, 9.387 pesos, dinero que no era invertido en ningún momento para las obras que requería el corregimiento, sino que eran usados para el sostenimiento fiscal de la cabecera municipal.⁵⁰⁹⁵¹⁰ Adicionalmente a eso, la suspensión de las ferias de ganaderos ordenadas por el gobierno municipal de 1937 avocó a que los comerciantes y productores de la localidad optaran por realizar ferias ganaderas informales, organizando mercados locales no regulados por la administración municipal, adicionalmente a eso se transportaban los recursos río abajo para optar por el uso del tren que ya se encontraba en construcción para vender directamente los productos sin intermediarios salamineños.⁵¹¹

Ante el clima de tensión palpable entre los habitantes y la administración municipal, en donde hasta los curas del corregimiento promovieron obras sociales y la idea de autogestión en los habitantes con el objetivo de generar una identidad propia, en 1942, mediante la Ordenanza No. 27 de 1942 se ordenó la conformación de una Junta de Fomento Departamental en el corregimiento de La Merced, formada por el corregidor del corregimiento, el párroco y dos ciudadanos nombrados por el gobernador.⁵¹²⁵¹³ El objetivo principal de la conformación de esta junta era el asesorar al corregidor nombrado por la administración municipal de las problemáticas que enfrenta el municipio, sin embargo, la junta fue más un trampolín para exigir diferentes cuestiones dentro de la agenda de la población habida por emancipación, evitando que Salamina no atendiera estas necesidades. Prueba de ello es que gracias a la intervención del Consejo, el 25 de septiembre de 1948, mediante la ordenanza No. 50 se establecería oficialmente los linderos del corregimiento de La Merced:

"De la desembocadura de la Quebrada Calentaderos en el Río Pozo, se sigue aquella aguas arriba hasta donde le desemboca la Quebrada de San Laurencio; ésta arriba

⁵⁰⁹ Ibíd., 58

⁵¹⁰ López (Coordinador de Cultura de La Merced), en conversación con el autor, 8 de mayo de 2024.

⁵¹¹ Ocampo. *La Merced: Historia y Cultura*, 60

⁵¹² Es interesante observar que la conformación de esta junta se componía de una autoridad nombrada desde Salamina, una desde Manizales y las otros dos por intereses de la gobernación, sin embargo, y en atención a lo escrito por Ocampo en su monografía sobre el Municipio de La Merced, se puede observar que tanto el clérigo como los ciudadanos realizaron activismo político en pro de la municipalización.

⁵¹³ Ocampo. *La Merced: Historia y Cultura*, 60.

hasta su nacimiento; de aquí directamente al Alto del Yarumo; de aquí por la Cuchilla arriba hasta el límite del Municipio de Salamina con el de Filadelfia; se siguen los límites de estos dos municipios hasta donde le desemboca la Quebrada de Maibá al Río Cauca; éste abajo hasta donde le desemboca el Río Pozo y éste arriba, hasta la desembocadura de la Quebrada Calentaderos, punto de partida".⁵¹⁴

Adicionalmente a eso, mediante el mismo decreto que creó la Junta de fomento departamental se le otorgó al corregimiento de La Merced el “privilegio” de ser considerado un Corregimiento Especial, categoría que permitirá cierto grado de autonomía administrativa y fiscal, esta nueva categoría más que ser un mejoramiento en la situación administrativa del municipio fue un arma esgrimida por los detractores del proceso de emancipación, toda vez que podía ser esgrimida para quitarle peso a la emancipación al aducir que el corregimiento de La Merced poseía mayor peso administrativo que el otro corregimiento de Salamina, San Félix, intentando procurar una autonomía limitada no equivalente a la municipalización, pero que dotaba de cierto estatus de independencia administrativa ante entes de control. Durante este periodo de tiempo es clave entender el papel que tuvo la curia para el movimiento, como bien lo afirma Leonel Hernando, los curas eran un importante bastión del movimiento de emancipación de La Merced, pues realizaban proselitismo político en favor de la emancipación motivando a los pobladores del pueblo a apoyar de este movimiento, como lo expresa Leonel en la siguiente cita de una entrevista tenida con el 5 de mayo de 2024:

“Hacían la misa y después salían a charlar con algunos líderes y les decía vayamos organizando y gracias a la curia, la parroquia, tenemos ese espacio. Ese espacio lo donó la curia donde está la alcaldía que ahí antes quedaba la corregiduría. Se entrega un espacio como el del estadio, se entrega gracias a una familia que puede ser uno de los fundadores de La Merced donde está la plaza de mercado y entonces iban haciendo donaciones.

Este lugar como tal también fue una donación, este parque. Y entonces este parque en ese momento de independencia se llamaba Parque La Libertad y empieza la gente ahí se organizando, y ahí se organizando. Y fueron muchos los momentos en que elevaban la petición a la Honorable Asamblea del Departamento de Caldas pero el poder

⁵¹⁴ Ibíd., 60.

político de Salamina era demasiado grande y en la historia hay que resaltar todos los aspectos.”⁵¹⁵

Durante este periodo de tiempo, se debe destacar la labor hecha por Fanny Gonzales Taborda, mujer mercedena establecida como corregidora del municipio. Esta sería clave para el resurgir del movimiento de emancipación del municipio, toda vez que el movimiento había perdido muchos adeptos por el establecimiento del corregimiento como corregimiento especial y la época de la violencia reinante desatada desde 1948 a nivel nacional. En forma de burla, y en una actitud machista pensando en que Gonzalez era incapaz de representar una figura peligrosa para la administración por ser mujer, se la establecería como corregidora para no escuchar los reclamos de la población del Corregimiento. Sin embargo, esta fue una de las líderes del nuevo movimiento de emancipación surgido a finales de la década de 1950. Esta abanderó la lucha en contra del cambio arbitrario de nombre que tuvo el municipio a finales de la década de 1930. El municipio pasó a llamarse Monreal durante un breve periodo de tiempo, logrando que en 1943 volviera a denominarse La Merced gracias a la unanimidad de todos los habitantes del corregimiento, siendo una primera victoria moral para el movimiento con la llegada de González.⁵¹⁶⁵¹⁷ Para las autoridades y personas de poder del municipio de Salamina, un proceso de separación de La Merced sería altamente lascivo para el municipio, como reza el siguiente documento encontrado en el Archivo del Consejo Municipal de Salamina:

“En vista del debate planteado anoche en la Honorable Asamblea, relacionado con la creación en Municipio del Corregimiento de La Merced, el Colegio Electoral de esta ciudad en sesión plena verificada en esta fecha, resolvió dirigirse este mensaje sincero y cordial, para solicitarse en forma muy atenta y respetuosa, en nombre del bravo liberalismo salamineño que tanto se ha distinguido por sus constantes luchas en favor de la gran causa liberal, es justo prestar toda vuestra colaboración y apoyo a efecto de que el proyecto de Ordenanza que ha de someterse a la consideración de la Honorable Asamblea en tal sentido, no sea Ley del Departamento, ya que con ella,

⁵¹⁵ López (Coordinador de Cultura de La Merced), en conversación con el autor, 8 de mayo de 2024.

⁵¹⁶ Consejo Municipal de Salamina, *Proyecto de acuerdo N° 113 de 1943: Por el cual se restablece el nombre del corregimiento de “La Merced”* (El 26 de junio de 1943).

⁵¹⁷ López (Coordinador de Cultura de La Merced), en conversación con el autor, 8 de mayo de 2024.

si desgraciadamente pasare, se lesionarían de manera muy seria los intereses de Salamina, que, como todos vosotros lo sabéis, figura como una de las principales ciudades del Departamento.

Bajo ningún punto de vista veríamos con agrado la desmembración del territorio de La Merced, porque con ella y por así decirlo, se reduciría nuestro presupuesto en forma alarmante quedando estancado el progreso de esta rica ciudad del territorio caldense y pasando por lo mismo a ser una pesada carga para el gobierno del Departamento, pues así quedaríamos reducidos a un pueblo sin rentas, sin presupuesto y sin territorio suficiente para continuar el avance progresivo que lleva desde la iniciación del gobierno liberal.

La Merced, como todos vosotros lo sabéis, recibe en la actualidad todos los auxilios decretados por medio de la Ordenanza número 27 de 23 de julio de 1942, y la inversión de estos auxilios está bajo el control directo de una Junta Especial creada con tal fin de manera que, no parece justo que después de una organización autónoma como la conferida por la citada Ordenanza se pretenda ahora desmembrar su territorio de esta cabecera, causando con ello más bien un gran perjuicio que un beneficio, pues ni sus habitantes ni nosotros quedaríamos en condiciones de progresar en ningún sentido.

Hechas las anteriores consideraciones, de manera muy encarecida solicitamos de vosotros la ayuda decidida a efecto de que no se consume este hecho contra los intereses de Salamina que bien merece el respaldo del verdadero liberalismo que en honrada, brava y franca lucha, fue llevado a ese alto Cuerpo Colegiado, precisamente por el convencimiento que se tenía y se tiene de que será un verdadero guardián de los intereses de todas y cada una de las provincias de Caldas.

Con sentimientos de alta consideración y respeto, llamamos la atención de todos vosotros para que meditéis en forma tranquila el problema que os planteamos en este mensaje, y sin más a qué referirnos nos suscribimos como vuestros atentos, s.s., y compatriotas,”⁵¹⁸

La anterior comunicación debe de entenderse como un elemento clave para secundar las afirmaciones de que la Asamblea Departamental de Caldas se encontraba coludida con las autoridades de Salamina, pues pese a que el proceso formalmente comenzaría en 1958 no

⁵¹⁸ Consejo Municipal de Salamina, *Comunicación oficial para los miembros de la Mayoría Liberal de la Honorable Asamblea Departamental de Caldas* (El 28 de abril de 1943).

llegaría a ningún lado hasta finales de la década de 1960, 10 años casi de lucha independentista que, pese a cumplir todos los requisitos formales establecidos por la ley, no llegaría a cristalizarse hasta 1969.

Finalmente, en cabeza de la corregidora Fanny Gonzales Taborda se establecería nuevamente una junta Pro-Municipio en 1958 mediante el decreto 36 del 18 de octubre de 1958, comenzando así un proceso de recolección de información clave que tenía que presentarse ante la Asamblea departamental ese mismo año.

Al hablar de esta primera presentación de documento, es importante destacar nuevamente cuál era la norma vigente en aquel entonces para determinar los requisitos que tenía que tener una propuesta de municipalización para poder realizar la segregación de otro municipio. En el capítulo II se comentó que la última ley aplicable antes de 1936 era la Ley 49 de 1931.⁵¹⁹ Ante esta situación es importante destacar que, hasta 1958, no se expidió ninguna ley sobre el tema, salvo una reconvención en el numeral 1 según la Ley 38 de 1941.⁵²⁰ Ante esta situación, los requisitos finales eran los siguientes:

“Artículo 1°. En lo sucesivo, para que una porción de territorio pueda ser erigida en Municipio, se necesita que concurren las siguientes condiciones:

*la Que tenga por lo menos diez mil habitantes y que cada uno de los Municipios de los cuales se segrega quede, cuando menos, con una población no menor de quince mil habitantes.*⁵²¹

2a Que en cada uno de los tres años anteriores haya aportado a las rentas del Distrito o Distritos de que segrega, una suma no menor de seis mil pesos (\$ 6,000), Y

⁵¹⁹ Congreso de la República de Colombia. *Ley 49 de 1931: Por el cual se reforma el artículo 8o de la Ley 71 de 1916.* Art 1.

⁵²⁰ Congreso de la República de Colombia. *Ley 38 de 1941: Por la cual se adiciona y reforma el artículo 1° de la Ley 25 de 1935, y se dicta una nueva disposición sobre la materia* (El 2 de diciembre de 1941), Artículo 4.

⁵²¹ La Ley 38 de 1941 estableció que ahora la población del nuevo municipio debía ser de 10.000 habitantes, y que el municipio del cual se emancipa no quedará con una población inferior a los 15.000 habitantes, el texto original, de la Ley 49 de 1931 era el siguiente:

“Que tenga por lo menos ocho mil habitantes, y que cada uno de los Municipios de los cuales se segrega, quede, cuando menos, con una población no menor de doce mil habitantes;”

que esté en capacidad de organizar rentas y contribuciones cuyo monto anual no sea menor de catorce mil pesos (\$ 14,000);

3a Que tenga una población en donde residan ciento cincuenta (150) familias, por lo menos, y suficiente número de personas aptas para servir los destinos públicos municipales; que existan allí mismo locales adecuados para escuelas; casa municipal, cárcel y hospital; que en caso de no ser propios del Municipio que se va a crear, éste cuente con los recursos suficientes para construirlos;

4a Que la creación del Municipio sea solicitada por más de la mitad de los ciudadanos vecinos, y que residan dentro de los límites que se pidan para el nuevo Municipio. Las firmas de la solicitud deberán autenticarse ante el Juez de uno de los Distritos que sufren la segregación; y

5a Que cada uno de los Distritos que sufren la segregación quede, cuando menos, con las dos terceras partes de su territorio.”⁵²²

Sabiendo de estos requisitos, la nueva junta Pro Municipio comenzaría a recolectar estos documentos, se presentaron a la Asamblea Departamental los siguientes documentos, que, a criterio de los organizadores, eran más que suficientes para demostrar el cumplimiento de los requisitos como también del deseo de los mercedenses por la autodeterminación.⁵²³

1. Se presentó una solicitud firmada aproximadamente por 10.000 personas.
2. Se presentó un censo poblacional y de vivienda, en donde se determinó que, para el cursante año de 1958, la población del corregimiento era de un total de 18.864 habitantes.⁵²⁴

⁵²² Congreso de la República de Colombia. *Ley 49 de 1931: Por el cual se reforma el artículo 8o de la Ley 71 de 1916*. Art 1.

⁵²³ Ocampo. *La Merced: Historia y Cultura*, 61-62.

⁵²⁴ La población antes referida si es posible según los censos poblacionales de la época desarrollados por el gobierno nacional. En el censo poblacional de 1954, se determinó que la población total del municipio de Salamina era de un total de 30.761 habitantes, donde 22.821 vivían en las áreas rurales. Por su parte, el censo poblacional nacional de 1964 afirmaba una población de 39.652 habitantes, el pico del municipio, mientras que las áreas rurales habitaban un total de 20.007 personas. Dado lo anterior es posible determinar que el aproximado de 18.886 habitantes en el corregimiento de La Merced es un número plausible, sabiendo adicionalmente que el otro corregimiento, San Félix, nunca ha representado una gran población por el lugar donde se encuentra establecido.

3. El corregimiento de La Merced aportaba más de 100.000 pesos anuales en contribución de renta, lo que representaba el 30% de los ingresos de Salamina en este concepto.
4. El corregimiento contaba con personal capacitado para asumir la función pública.
5. El corregimiento contaba con 24 manzanas con 306 habitaciones y 353 familias.
6. Además de eso, el corregimiento contaba con el paso del ferrocarril sobre la estación de La Felisa, generando en este centro urbano un mercado intermunicipal con diferentes municipios de la región.
7. El municipio producía más de 600.000 arrobas de café anuales,⁵²⁵ como también otros productos como yuca, plátano, caña de azúcar, maíz, frijol, tabaco, gracias a los múltiples pisos térmicos que poseía.⁵²⁶

Con este panorama, se presentó la solicitud ante la Asamblea Departamental de Caldas, comenzando a realizarse las deliberaciones dentro de la Asamblea, recibiendo estos un duro golpe al archivar el proceso.⁵²⁷ Sin embargo, esta situación no desanimó a los proponentes, usando el siguiente año para seguir recogiendo información clave que demostrará el cumplimiento de todos los requisitos legales necesarios. Y pese a esto, dado que las Asambleas Departamentales son la entidad encargada de determinar la constitución de un nuevo municipio, estas, dentro de su libre determinación, puede solicitar documentos adicionales o requisitos de idoneidad para secundar una municipalización. Ante esto, se esgrimió por parte de la asamblea; la falta de concepto favorable por parte del Consejo de Gobierno Departamental. Llegaría entonces el concepto presentado por el gobierno departamental el día 10 de noviembre de 1959, en donde consideraban que, la emancipación del municipio disminuye drásticamente la categoría de Salamina, resultado que el surgimiento de La merced generaría poca capacidad fiscal y una económica precaria tanto para La Merced como Salamina, generando esto el surgimiento de dos entidades del corte

⁵²⁵ Equivale a una producción de 7.500.000 kilogramos de café.

⁵²⁶ Ocampo. *La Merced: Historia y Cultura*, 64.

⁵²⁷ *Ibíd.*, 62.

municipal con un déficit grande.⁵²⁸⁵²⁹ Para los habitantes del municipio, esta determinación fue injusta y parcializada, además de el uso de diferentes técnicas de dilatación entre los

⁵²⁸ El concepto presentado por el Gobierno Departamental fue el siguiente:

“REQUISITOS LEGALES: A juicio de la Comisión, las circunstancias de orden legal para erigir en Municipio el Corregimiento de La Merced, se han cumplido satisfactoriamente, de acuerdo con las normas legales y ordenanzas. (...) CONVENIENCIA PÚBLICA: El aspecto relacionado con la conveniencia pública que aconseje o justifique la erección en el Municipio del Corregimiento de La Merced, presenta ciertamente características especiales que es necesario examinar con todo esmero y cuidado. A juicio de la Comisión no es posible desestimar ciertas circunstancias que rodean el caso particular de que se trata y que podrían enunciarse así: a) Creado el Municipio de La Merced, Salamina descendería en categoría, casi en forma vertical, sin que por ello el nuevo municipio adquiriera una categoría igual o superior al de aquel del cual se segrega el territorio para formarlo. Se presentaría así el caso de que al dividir una unidad municipal de alta significado en el concierto de los municipios de Caldas, como Salamina, se formará dos entidades, ambas sometidas a condiciones fiscales y económicas precarias y cuya reducida capacidad para atender a su sostenimiento y desarrollo normal. Y naturalmente sobrevendría, para el Departamento, por lógica consecuencia, la necesidad de absorber muchos de esos gastos, por cuanto ninguno de los municipios quedaría en condiciones de atenderlos satisfactoriamente. b) Dentro del actual proceso de la vida departamental y salvo rarísimas excepciones plenamente justificadas, no es política aceptable para ningún gobierno la de conceptuar en favor de un acto, que como la creación del Municipio de La Merced, traería como consecuencia inmediata, la reducción del Municipio de Salamina, a una condición excesivamente precaria desde el punto de vestir de su categoría económica, fiscal y representativa. Evidentemente el fenómeno es orientar en el caso de que se trata, porque la extensión territorial que se segrega para crear la nueva unidad distrital es de consideración y porque el territorio segregado construye por su fertilidad y riqueza, una de las zonas que conjuntamente con las otras que forman el Municipio de Salamina, estructuran una unidad rica y poderosa, pero que separadamente, una y otra distarán mucho de ocupar la misma posición. Distinto es el caso, cuando de hecho el Corregimiento ha llegado a superar la propia cabecera municipal, como ocurre con el de La Virginia y cuando además, como sucede en el mismo caso, lo reducido del territorio que se segrega no afecta sensiblemente la extensión del municipio dividido. c) Toda organización municipal requiere gastos de consideración para atender el servicio público en las condiciones exigidas en la presente etapa administrativa. No parece que La Merced estuviera en condiciones de atender esos gastos en forma normal y satisfactoria, si se tiene en cuenta que según certificación de la Contraloría General del Departamento, los recaudos efectuados en tal Corregimiento en los últimos años no llega a cien mil pesos (\$ 100.000,00) anuales, anotándose tendencia al descenso en los dos últimos años. (...) Como consecuencia de lo expuesto, la Comisión conceptúa que la creación del Municipio de La Merced no consulta con las razones de conveniencia pública en la actualidad, a que se refiere el artículo 151 del Código de Régimen Político y Municipal.”

⁵²⁹ Ocampo. *La Merced: Historia y Cultura*, 62-63.

miembros de la asamblea para evitar votaciones favorables a la causa, dilatando las votaciones y logrando así que el clamor popular de los mercedños fuera acallado por representantes de todo el departamento.⁵³⁰ Pese a eso, el movimiento en pro de la emancipación no dejaría de crecer dentro de los habitantes del corregimiento. Los habitantes de la Merced se sentían condenados a seguir bajo el yugo de Salamina, pese a tener toda legalidad la causa, no fueron escuchando y fueron invisibilizados, cerca de un año de lucha llegaría a su final con el archivo total del documento el día 28 de noviembre de 1959.⁵³¹

Con la derrota consumada, y la falta de recursos, el movimiento en pro de la emancipación tendría una breve pausa mientras se recogían recursos necesarios para el coste de la campaña política en pro de la municipalidad. Mientras tanto, y ante el abandono general que se presentaba desde la administración de Salamina, los propios habitantes del municipio comenzaron a recaudar fondos para invertir en infraestructura necesaria para el corregimiento, como la consecución de fondos necesarios para volver a presentar la solicitud ante la asamblea. Desarrollada esta estrategia, en 1968 se tenían nuevamente recursos suficientes, como también los documentos actualizados que comprobaban el cumplimiento de los requisitos legales para la emancipación, estos nuevos documentos buscaron demostrar que la emancipación de La Merced no causaría la creación de 2 entidades del corte municipal pobres, sino de dos entidades que independientes tenía la capacidad fiscal y social para poder seguir operando sin problema alguno.⁵³²⁵³³

En el contexto de los años 60's, se debe comentar la situación de La Felisa. Como bien se sabe, el servicio de ferrocarriles llegó a la Felisa en 1942 mediante la estación que se construyó en este sector, sin embargo la estación no se quedaría únicamente como una infraestructura de transporte ubicada en los límites del corregimiento de La Merced, sino que formaría un centro poblado de importante pujanza tanto para el corregimiento de La Merced como para Salamina, atrayendo a numerosas personas a poblar las inmediaciones de la estación, pues esta brinda a los habitantes de los servicios que en otros espacios no se podía conseguir.⁵³⁴ Ante esta situación, el centro poblado de La Felisa atraía numerosas personas

⁵³⁰ *Ibíd.*, 67-69.

⁵³¹ *Ibíd.*, 69.

⁵³² *Ibíd.*, 75.

⁵³³ Esta situación era reiterativa dentro del municipio, Salamina presupuestado un total de 75.000 pesos anuales en inversión para el corregimiento, sin embargo este dinero solo podía cubrir nóminas de los trabajadores, no obras de infraestructura críticas para el corregimiento, generando que fueran los propios habitantes quienes recolectarían los recursos para este cometido.

⁵³⁴ Gonzalez, *La Merced*, 81.

para habitarlo, llegando a que en 1967, en un censo realizado con ocasión de la nueva propuesta que se iba a presentar para la emancipación ante la Asamblea Departamental, determinó que en La Felisa habitaban un total de 460 personas ceduladas hábiles para votar, un 13% del total que se presentó para la solicitud de emancipación.⁵³⁵ Ante esta situación, y sabiendo de la importancia del centro urbano de La Felisa para la economía tanto de el corregimiento de La Merced como para el municipio entero, se discutió dentro del Concejo Municipal la posibilidad de erigir a La Felisa como corregimiento,⁵³⁶ pese a que está no tenía todos los requisitos necesarios por ley para ser un corregimiento.⁵³⁷ Esta argucia política buscaba, tanto la pérdida de población a la causa de la emancipación de La Merced como las pérdidas económicas y poblacionales que supondría su establecimiento como corregimiento.⁵³⁸

⁵³⁵ Es importante destacar algo en torno a la población electoral. Nos encontramos en el año 1967, en donde no toda la población adulta tenía cédula de ciudadanía, y por ende, posibilidad de participar electoralmente. Esta situación se debía a la existencia de barreras para la cedulación y no formar parte dentro del padrón de personas hábiles legalmente para votar. Ante esta situación es normal que se presente apenas poco porcentaje de personas hábiles para votar en zonas rurales en aquella época. Para muestra de ello se puede observar el caso de la Emancipación de La Virginia del Municipio de Belalcazar, propuesta presentada en el mismo periodo del primer proyecto de emancipación de La Merced y aceptada por la Asamblea Departamental. Pese a contar con 15000 habitantes en 1959, apenas 5000 personas eran electoras, un 33% del total. Mientras tanto en el caso de La Merced solo era equivalente al 19% de las 17000 personas censadas en 1967. diferencia normal sabiendo de lo rural que era La Merced en comparación con la ubicación de La Virginia, como centro de acopio y paso de trenes y vehículos.

⁵³⁶ Ocampo. *La Merced: Historia y Cultura*, 81.

⁵³⁷ En consideración del inspector de Policía de La Felisa, el centro poblado no contaba con ningún bien inmueble de posesión del municipio de Salamina, como tampoco de la capacidad de camas y colchones para la función pública en pro de la fundación de un corregimiento, pues hasta la mismo edificio donde funcionaba el cuartel de policía era un edificio de los Ferrocarriles Nacionales de Colombia, siquiera una extensión del municipio.

⁵³⁸ No existen datos en los documentos consultados que permitan determinar la población de La Felisa o el aporte que este daba para con el Municipio, sin embargo se pueden intentar hacer algunas aproximaciones gracias a los datos que el texto de Ocampo nos proporciona. En primer lugar, la población de La Felisa, relacionando esta con electores/población total en 1967, podría ayudar a determinar al menos, someramente, un aproximados de habitantes, cercanos entre los 2500 a 3000 habitantes, sabiendo que adicionalmente las zonas rurales no solían tener mejor población no cedulada.

Por su parte, en el aporte económico podemos llegar a determinar al menos una aproximación del impacto del ferrocarril y el transporte que por este se presentaba, el precio de una arroba de café en 1967, según datos del Banco de La República, llegaba a los 20 pesos la arroba, sabiendo que se transportaban por tren los cerca de 600.000 arrobas anuales aportaba 6.000.000 millones en circulación económica, aduciendo que al menos el 1% se quedará en La Felisa por impuestos sobre el comercio equivaldría a 54.000 anuales. Adicionalmente a eso, según el texto de Ocampo en su página 76 las barcazas sobre el río Cauca aportaba

Sin embargo, y en una muestra clara de compromiso con la causa en pro de la emancipación, los habitantes de La Felisa evidenciaron la falsedad de las palabras del consejo, ante esto no aceptaron esta posibilidad, toda vez sentían como suyo el movimiento,⁵³⁹ y entendiendo lo importante que ha sido la relación con La Merced en la construcción de infraestructura como fuese la vía La Merced-Filadelfia o las necesidades de viveres propias de un puerto seco.⁵⁴⁰

Con el apoyo incondicional de La Felisa, el movimiento por la emancipación recibiría cada vez más voces a su favor también dentro del Consejo de Salamina como en la Asamblea departamental. En 1967 la Junta Pro-Interés del corregimiento publicó un documento titulado “*El municipio de La Merced y las ventajas*” en donde enumeraron los beneficios de la independencia, una herramienta de propaganda política utilizando argumentos económicos que buscaban convencer a la población aún indecisa de la viabilidad del proyecto.⁵⁴¹ Con la constitución de la nueva junta se comenzó con la recolección de todos los documentos requeridos que siguieran demostrando que la propuesta era viable desde el punto de vista legal, adicionando también el número de personas con potencial electoral del municipio y las rentas fijas de los últimos 3 años en ayuda estadística de la Contraloría departamental, presentado finalmente:⁵⁴²

1. La solicitud contó con la firma de 10.000 personas que avalaron la presentación del proyecto ante la Asamblea Departamental.
2. Una población de 17.000 personas, mientras que Salamina en el censo de 1964 tenía 39.652 personas, por lo cual cumpliendo los presupuestos de la Ley 38 de 1941 en materia de población que debía de quedar en el municipio del cual se desprendía una nueva entidad.
3. Una población con potencial político de 3.366 personas, un 19% del total de habitantes del corregimiento.
4. En conceptos de rentas, se presentaron las de 1964, 1965 y 1966 avaladas por la Contraloría Departamental:
 - 1964: 131.273 pesos.
 - 1965: 107.888 pesos.

mensualmente 2500 pesos mensuales, dejándonos así una aproximación de, mínimamente, 54.000 pesos mensuales, equivalentes a $\frac{1}{3}$ del total producido por La Merced en 1967.

⁵³⁹ Ocampo. *La Merced: Historia y Cultura*, 81.

⁵⁴⁰ *Ibíd.*, 76.

⁵⁴¹ *Ibíd.*, 79.

⁵⁴² Ocampo. *La Merced: Historia y Cultura*, 80.

- 1966: 130.896 pesos.

Pese a presentar nuevamente los documentos en regla, y cumplir los requisitos legales presupuestados en el ordenamiento jurídico colombiano, el debate alrededor de la propuesta no llegaría siquiera a un tercer debate, dejando otra vez sin avance del proceso de emancipación dentro de la Asamblea Departamental bajo los mismos argumentos de inconveniencia política esbozados en 1958. Mostrando este nuevo revés que el problema no era de índole jurídico, sino político ante los diputados que contraban el voto. Con la llegada de 1968, se nombró a un nuevo corregidor, Ramón Elías Loaiza, enviado con instrucciones de sabotear el movimiento cerrando bares y prohibiendo música para evitar reuniones y realizando una percepción a los líderes civiles, como el padre Gabriel Henao. Ante esta situación, el movimiento continuó ganando adeptos por la represión que se sentía en el ambiente por parte de la autoridad municipal, mientras tanto, el propio Consejo de Salamina era permeado tanto con concejales oriundos de La Merced, como José Salomón Herrera, Julio Roberto Ramirez y Miguel Ospina Amariles como el primer diputado de la Asamblea de Caldas de origen mercedense, el señor Pedro Arroyave en 1968, que generó un punto de inflexión: ahora el movimiento por la emancipación tenía una voz directa en la asamblea departamental que tantas veces evitó la emancipación por las argucias políticas de sus miembros.⁵⁴³

Ante este nuevo panorama político, el movimiento por la independencia comenzaba a tener mucha más calado dentro del poder departamental, mientras Salamina seguía defendiendo su integridad territorial antes que cualquier tipo de separación administrativa. Ante esta situación el proyecto también generaría interés nacional ante la represión que se presentó en una visita de los diputados de la Asamblea a La Merced, en donde se presentó un enfrentamiento entre los habitantes con las fuerzas del orden auspiciadas por el corregidor Loaiza, siendo un error estratégico, pues secundó la tesis de que Salamina mantenían un régimen autoritario sobre La Merced, generando la inclinación de diputados neutrales en pro de la emancipación.⁵⁴⁴

Así pues, nuevamente se presentaría ante la Asamblea Departamental el proyecto de emancipación de La Merced, demostrando con los datos macroeconómicos esgrimidos en 1967 con cifras actualizadas a 1969, que el corregimiento tenía servicios, producción y población suficientes para ser autosustentable en el tiempo, en contraposición a la premisa de

⁵⁴³ *Ibíd.*, 86-87.

⁵⁴⁴ *Ibíd.*, 89.

Salamina de la inviabilidad del establecimiento del municipio. Así pues, nos trasladamos a octubre de 1969. Las primeras votaciones comenzaban a suscitarse dentro de la Asamblea Departamental, deliberaciones de parte y parte en búsqueda de determinar la viabilidad de La Merced como municipio independiente. Los diputados pro Salamina esgrimían tanto que los ingresos presentados por La Merced no eran suficientes para su vida independiente, como también apelaban al sentimentalismo histórico ante la idea de la destrucción de la grandeza de Salamina.⁵⁴⁵ Como lluvia de descargos, los diputados Pro Independencia presentaron la falta de acciones reales por parte de Salamina en el mejoramiento de la infraestructura del municipio, como bien lo esgrime Ocampo en esta citación:

*“Se denunció de igual manera, en la exposición de motivos del proyecto, el tratamiento que se recibía de Salamina: No había construido locales con sus fondos para el funcionamiento de las oficinas del Corregimiento; había querido construir un puente en un lugar apartado de La Felisa, denominado La Cana, para bloquear el paso y la construcción del mismo, en el lugar que mejor le podía servir a los mercedenses, e incluso a los pobladores de Filadelfia y Aranzazu y demás habitantes de Marulanda, San Félix, Supía, Riosucio y Anserma. Había pretendido obstaculizar el término de la carretera La Merced - La Felisa, sabiendo el beneficio que traería a los habitantes de La Merced y de las demás regiones aledañas ya mencionadas. Había tratado de impedir la construcción de la carretera La Merced - Filadelfia, sin la cual habría sido imposible el fácil y pronto acceso a la capital. No le pagaba efectivamente al Corregimiento las participaciones que legalmente le correspondían, llegando a adeludarle actualmente más de medio millón de pesos.”*⁵⁴⁶

Con este panorama, el día 16 de octubre se presentó el segundo debate y la primera votación de la asamblea, logrando 14 votos a favor y 11 en contra la propuesta por la emancipación, pese a este primer revés para la causa de Salamina se debía de presentar un tercer debate por requerimiento de ley, debate presentado el día 21 de octubre de 1969, comenzado este con el uso por parte del diputado oriundo de Salamina, Mario Hamberto Gomez, de tácticas dilatorias para intentar sabotear la sesión del día, buscando cambiar el orden del día para no dar tiempo a la votación. Sin embargo, en reacción tanto del diputado de La Merced, como personas oriundas del corregimiento presentes en el lugar de los hechos,

⁵⁴⁵ Ocampo. La Merced: Historia y Cultura, 80-93.

⁵⁴⁶ Ocampo. La Merced: Historia y Cultura, 93.

evitaron que las dilataciones llegaran a buen cuerpo mediante el uso de la fuerza, en este caso con el cierre de la sala cuando se iba a suspender el debate como las quejas y las irrupciones de las personas iracundas en las gradas.⁵⁴⁷⁵⁴⁸ Sin embargo, y pese a estas interrupciones se presentaría la última votación, que secundó la independencia de La Merced con una votación de 14 a favor, 13 en contra y 1 abstención, logrando así finalmente el sueño de la independencia del corregimiento, lograda después de 36 años de lucha por la independencia, cristalizado todo esto en la ordenanza 001 de 21 de octubre de 1969, como reza a continuación:

“ORDENANZA NÚMERO 001

(Octubre 21 de 1.969)

"Por la cual se crea el Municipio de La Merced".

La Asamblea Departamental de Caldas,

en uso de sus atribuciones,

O R D E N A :

ARTÍCULO PRIMERO. — Créase el Municipio de La Merced.

ARTÍCULO SEGUNDO. — El territorio del Municipio de La Merced se segrega del que actualmente tiene el Municipio de Salamina, y será el comprendido dentro de los siguientes linderos:

"Partiendo de la desembocadura de la quebrada 'Calentaderos' en el Río Pozo, se sigue aquella agua arriba hasta donde le desemboca la quebrada 'San Laurencio'; ésta arriba hasta su nacimiento; de aquí directamente al 'Alto del Tarumo'; de aquí por la cuchilla arriba hasta encontrar el límite con el Municipio de Aranzazu; siguiendo por dicho lindero hasta encontrar el límite con el Municipio de Filadelfia; siguiendo este lindero hasta la desembocadura de la quebrada de 'Maibá' en el Río Cauca; ésta abajo hasta donde le desemboca el Río Pozo; y éste arriba hasta donde le desemboca la quebrada 'Calentaderos', punto de partida".

⁵⁴⁷ *Ibíd.*, 94.

⁵⁴⁸ Leonel Hernando López (Coordinador de Cultura de La Merced), en conversación con el autor, 12 de julio de 2024.

PARÁGRAFO: Los anteriores límites corresponden a los que el Corregimiento de La Merced poseía hasta el 31 de diciembre de 1.967, con base en el Acuerdo Número 50 de 1.948, emanado del Concejo Municipal de Salamina.

ARTÍCULO TERCERO. — El Gobierno Departamental dictará los Decretos que sean del caso para liquidar las cuentas que resulten entre el Municipio de Salamina y el de La Merced, así como los indispensables para poner en marcha la nueva entidad municipal.

ARTÍCULO CUARTO. — Esta Ordenanza regirá desde su promulgación.

Dada en Manizales, a los veintiún (21) días del mes de octubre de mil novecientos sesenta y nueve (1.969).

El Presidente, (fdo.),

GUILLERMO BOTERO GOMEZ

(Sello: "Asamblea de Caldas. — Presidencia").

El Secretario, (fdo.),

Guillermo Mejía Gutiérrez

(Sello: "Asamblea de Caldas. — Secretaria").

El suscrito, CERTIFICA: Que la presente Ordenanza fue discutida y aprobada por la H. Asamblea en los tres debates reglamentarios verificados en días distintos. — (Fdo.), GUILLERMO MEJIA GUTIEREZ, Secretario Asamblea.

(Sello: "Asamblea de Caldas. - Secretaria").

Recibido a las 5:15 p. m., Octubre 22 de 1.969. — (Fdo.), AMPARO NARANJO.

(Sello: "República de Colombia. Departamento de Caldas. Recepción").

ASAMBLEA DEPARTAMENTAL DE CALDAS. — Manizales, noviembre cuatro de mil novecientos sesenta y nueve.

Habiéndose satisfecho los requisitos necesarios para la tramitación de los estatutos ordenanzaes y habiendo devuelto por segunda vez el señor Gobernador la Ordenanza Número 001 expedida por esta Asamblea con fecha veintiuno (21) de octubre último, sin la sanción respectiva, el suscrito Presidente procede a sancionarla

y a disponer su promulgación dando cumplimiento a lo dispuesto en los Artículos 5° y 6° de la Ley 111 de 1.913.

PUBLIQUESE Y EJECUTESE. ”⁵⁴⁹

Pese a conseguir la emancipación, el Municipio de Salamina presentaría un recurso ante el Consejo de Estado, buscando la nulidad del acto administrativo toda vez que consideraba que la votación no había presentado mayoría absoluta en favor de la emancipación del municipio, al considerar que la suma de los votos negativos de la última votación, adicionado el voto en blanco, daba a generar aquella duda de la validez del acto administrativo, ante esto se solicitó la suspensión de la aplicación del fallo hasta el pronunciamiento del consejo de estado, situación que el consejo de estado no permitió, en consideración de la legalidad del acto administrativo en favor de la conformación de municipios con la aplicación de la Ley 41 de 1971.⁵⁵⁰⁵⁵¹ Finalmente, el día 19 de junio de 1973, posterior a 3 años de deliberación, como de una visita por parte de la Sección primera del Consejo de Estado a La Merced en 1971,⁵⁵² resolvió en fallo a favor de la legalidad del acto administrativo Ordenanza 001 de 1969, dictaminando la falta de vicio alguno de este y dando vía libre a La Merced para continuar con su historia como municipio independiente, sin tener que mantener en yugo de las determinaciones de Salamina nunca más.⁵⁵³

⁵⁴⁹ Asamblea Departamental de Caldas, *Ordenanza Número 001 de 1969: Por la cual se crea el Municipio de La Merced* (El 21 de octubre de 1969).

⁵⁵⁰ Congreso de La República, *ley 41 de 1971: por medio de la cual se establece una presunción de derecho en cuanto a la creación de algunos Municipios*. (El 31 de diciembre de 1971).

⁵⁵¹ El artículo 1 de la Ley 41 de 1971 establece lo siguiente: “**Artículo 1º.** Presumese de derecho que en las creaciones de Municipios hechas por las diferentes asambleas del país hasta el 31 de diciembre de 1970 y que actualmente tengan existencia jurídica se cumplieron plenamente los requisitos exigidos por la ley para tal efecto.”

⁵⁵² La visita de la Sección Primera del Consejo de Estado fue un hito para la historia como entidad independiente para el municipio, llevada a cabo los días 24, 25 y 26 de junio de 1971. La seccional tuvo una invitación con bombos y platillos dentro de la merced, siendo considerados huéspedes de honor de la ciudad y entregándoles las llaves de la ciudad como acto de hospitalidad ante magnánima visita, la seccional realizó trabajo de inspección en campo antes de tomar alguna determinación.

⁵⁵³ Ocampo. *La Merced: Historia y Cultura*, 99.

4.4 La Merced y La Felisa: Después de la desaparición del tren y la emancipación.

A la luz del ocaso del sistema ferroviario en Colombia y en paralelo al proceso de emancipación política del municipio de La Merced (formalizado mediante la Ordenanza 001 de 1969), surge un interrogante crítico: ¿qué impacto tuvo la desarticulación de la infraestructura férrea en el desarrollo socioeconómico y territorial de La Merced, y en qué medida este factor influyó en su segregación administrativa respecto a Salamina? Estos dos cuestionamientos se intentarán articular con base en todo lo desarrollado en este largo capítulo. Como se observó en el proceso de emancipación de La Merced, La Felisa fue clave para impulsar el proceso de emancipación en un momento en que los intentos anteriores ante la Asamblea Departamental de Caldas no surtían efecto alguno ante la falta de capital político para el desarrollo de una propuesta secundada por los diputados, los celos que producía la estación del ferrocarril como la infraestructura alrededor de esta propiciaron que en 1967 el Consejo de Salamina propusiera el establecimiento de La Felisa como un corregimiento aparte de La Merced, en búsqueda de desincentivar la emancipación, sin embargo los habitantes de La Felisa apoyaron y secundaron a La Merced, toda vez que el sentimiento se había construido mutuamente entre las dos comunidades. Ante esto, se puede evidenciar que existe una clara deuda histórica para con La Felisa por parte de La Merced, como bien lo menciona Leonel Hernando López, Coordinador de Cultura de La Merced entrevistado por el investigador:

*“Entonces, ese es un momento, yo lo menciono siempre que hablo de este tema, lo mencionó, la deuda histórica, porque La Merced, está Merced de casco urbano, tiene esa deuda histórica con la gente de La Felisa, porque donde La Felisa apoya a Salamina quizás no seríamos un municipio, porque entonces es un grupo significativo, porque La Merced en este momento tiene 6.293, que de los cuales quizás los 1.293 pueden ser de La Felisa, porque es un centro poblado grande, ustedes ya vieron eso, es grandecito y tiene mucha población.”*⁵⁵⁴

Pese a esto, es de menester destacar que, en la destrucción que se presentó en La Felisa por el desastre de Chirapotó el 12 de diciembre de 1970 nunca existieron voces por

⁵⁵⁴ López (Coordinador de Cultura de La Merced), en conversación con el autor, 8 de mayo de 2024.

parte del casco urbano de La Merced en apoyo de la reconexión del tren en el sector, pese a que el tren tuvo un gran impacto en la construcción de proyectos importantes dentro de la historia de la Felisa.⁵⁵⁵ Ante esta situación, los trenes terminaron llegando hasta la estación de La Felisa, como última estación hacia el norte de la república. Sin embargo el ocaso seguirá acelerando la desaparición del ferrocarril en esta área. Además de la pérdida de movimiento hacia el norte, los productos con dirección al sur del país comenzaron a ser transportados por vehículos con la apertura del puente de La Felisa en 1980, durante la presidencia de Julio Cesar Turbay Ayala, afectando aún más el tráfico de mercancía por las maltrechas vías que aún funcionaban. Lo primero en dejar de pasar por este territorio fue el Autoférreo, aquella pequeña locomotora que podía circular por las vías libremente trayendo atención médica e insumos diariamente a la comunidad, y finalmente, en el contexto de la restructuración de los ferrocarriles Nacionales durante la fundación de Ferrovías, se realizaría la suspensión total del tráfico entre Buga y La Felisa,⁵⁵⁶ dejando a la estación del ferrocarril de La Felisa en total abandono.⁵⁵⁷

Ante el abandono que se presentó en la estación, las personas desplazadas por la violencia comenzaron a habitar estas infraestructuras abandonadas, comenzando a realizar el uso y goce de los inmuebles ante la falta de presencia de los dueños reales,⁵⁵⁸ los habitantes originarios del centro urbano no tocaron esta infraestructura por respeto a lo que fue la estación, procurando su cuidado durante muchos años, siendo las personas que tomaron posesión directa de la estación personas que escapaban de la violencia en Antioquia tanto de los paramilitares como de los carteles, siendo así La Felisa un fiel reflejo de la Merced durante la guerra de los mil días en la recepción de personas escapando de la violencia, casi 100 años después.

Hoy en día la población del corregimiento llega a cerca de 1293 personas, según cifras de la alcaldía de La Merced, la mayoría de las personas habitantes del centro urbano requiere de una reubicación, toda vez que se encuentran muchas de las casas emplazadas

⁵⁵⁵ En entrevista con el coordinador de Cultura de La Merced, este nos comentó como, para la construcción de la Iglesia de Nuestra Señora de las Mercedes, la iglesia principal del casco urbano de La Merced, las varillas, el hierro y el cemento fueron traídos por el tren y subidas a lomo de mulas desde la Felisa hacia la merced, mostrando la conexión intrínseca entre los dos centros poblados.

⁵⁵⁶ pachon

⁵⁵⁷ Orley, (Habitante de La Felisa), en conversación con Nikolas Escobar y Dylan Andrés Bermúdez, 12 de julio de 2024.

⁵⁵⁸ Salazar, (Profesor de Ciencias Sociales de la Institución Educativa La Felisa), en conversación con Nikolas Escobar y Dylan Bermudez, 12 de julio de 2024.

sobre la rivera del río Cauca, y ante las crecidas de este se corre especial peligro en caso de alguna emergencia grave. Adicionalmente a eso, en investigación realizada con la Oficina de Instrumentos Públicos de Salamina, se pudo constatar que no existe algún tipo de legalización de las infraestructuras abandonadas para uso habitacional por parte de las personas que invadieron y las hicieron suyas ya hace más de 30 años.⁵⁵⁹ Ante esta situación, se presenta una problemática importante. En caso de presentarse una reactivación del ferrocarril en el área, las personas que habitan esta infraestructura serían desahuciadas pues nunca han sido dueños legítimos de éstas, toda vez que, según la ley, toda la infraestructura de los ferrocarriles siguen siendo propiedad de la nación, por lo que un proceso de rehabilitación del ferrocarril sobre este sector, en uso de la infraestructura existente para este cometido puede conllevar un enfrentamiento con población en estado de vulnerabilidad, que, ante el regreso del tren, pueden ver sus vidas afectadas ante el desahucio de estas edificaciones.

Se puede llegar a concluir que existe un trauma histórico con los ferrocarriles en el centro Urbano de La Felisa, toda vez que todos añoran la llegada del tren nuevamente como en antaño, pero todos la temen ante la posibilidad que su regreso pueda conllevar la pérdida de las casas que hace tantos años habitan.⁵⁶⁰ prueba de ello es que en la Felisa descansan, desde 2007, innumerables traviesas que se encuentran apiladas sobre la antigua vía ferroviaria, generando inseguridad en el sector, como también un taponamiento de algunas viviendas que, en caso de emergencia, tienen que sacar a los enfermos en carretillas ante la imposibilidad de poder ser trasladarlos rápidamente por estas carrileras sobre la vía.⁵⁶¹ Como bien lo expresa un habitante del sector, en esta citación de La Patria:

*"La ubicación fue supuestamente temporal, dizque porque iban a abrir esta vía, pero esto nunca se dio. Hemos tenido varios enfermos, en especial ancianos, que nos toca sacar cargados hacia Supía o Manizales"*⁵⁶²

⁵⁵⁹ Oficina de Instrumentos Públicos de Salamina, *Asunto: Respuesta a su petición recibido el 5 de junio de 2024* (El 26 de junio de 2024).

⁵⁶⁰ Juan Carlos Layton, "La Felisa: Entre rieles", *La Patria*, el 4 de octubre de 2021, sec. Principal.

<https://www.pressreader.com/colombia/la-patria-colombia/20211004/281487869515519?srltid=AfmBOop4nZ3SRna9XfCQmu2QNdfVbfjq87atn-qnbNsP3Ory-4YVZTdv>

⁵⁶¹ De Castro (Habitante de La Felisa), en conversación con Nikolas Escobar Garcés y Dylan Andrés Bermúdez Checa, el día 12 de julio de 2024.

⁵⁶² Juan Carlos Layton, "Los rieles se convirtieron en un obstáculo para La Felisa", *La Patria*, el 4 de abril de 2017, sec. Economía.

<https://archivo.lapatria.com/economia/los-rieles-se-convirtieron-en-un-obstaculo-en-la-felisa-357992>

Como parte final para concluir este capítulo, se buscará hacer un análisis poblacional del Municipio de La Merced en pro de comprobar si es aplicable la teorías de Emiliano Latorre sobre los ejes de desarrollo y las áreas de vaciado. Como ya se a tocado con anterioridad en el desarrollo de este trabajo investigativo, Emilio Latorre analiza la relación intrínseca que existen entre el transporte y crecimiento regional de colombia, centrándose en cómo los diferentes modos de transporte han influido en la conformación espacial del país, dentro de su análisis ha detallado 2 conceptos claves para su teoría, los ejes de desarrollo y las zonas de vaciado.

Los ejes de desarrollo son parte de la teoría de Pottier, que hace referencia a las líneas dominantes en las redes de transporte que conectan regiones, generando un crecimiento económico a lo largo de su recorrido, integrando diferentes modos de transporte y movilizand o tanto personas como mercancías, creando una demanda local explotable.⁵⁶³ Por su parte el concepto de Zonas de vaciado Latorre la articula desde los conceptos de Fritz Voigt para describir la situación en la cual, una área pierde dinamismo economico y demografico al ser conectadas a regiones mucho más desarrollada, pues las regiones, que actuando como atractores de la actividad comercial y humana de las regiones, generan la pérdida de actividad económica de las regiones intermedias y genera el interés de las personas habitantes de las zonas intermedias de migrar hacia estos centro atractores, generando un estancamiento demográfico en las regiones intermedias que es difícil de poder combatir.

Desarrollemos estos dos puntos al comparar la población total de Salamina desde 1927 hasta 2018, como la población de La Merced desde 1958 hasta 2018, con base a los datos de los censos poblacionales nacionales realizados por el DANE desde 1928 y los censos realizados por las Juntas Pro-Municipio para la independencia de La Merced, generando el siguiente cuadro:

⁵⁶³ Latorre, Transporte y Crecimiento Regional en Colombia, 22-25 , 85-93, 195-111.

POBLACIÓN LA MERCED - SALAMINA (1928-2018)

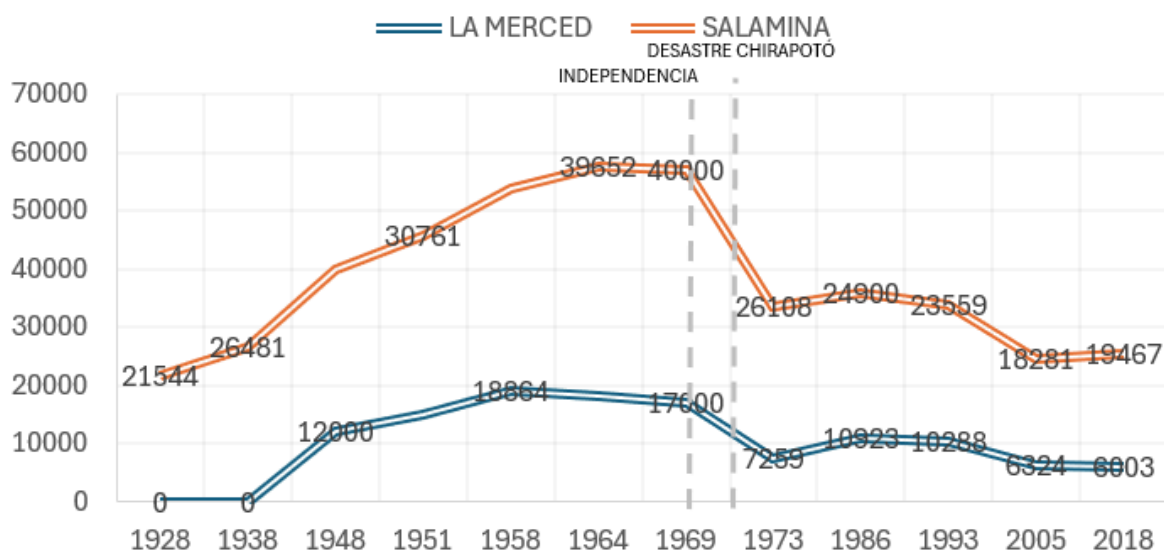


Figura 13: Comparación Población La Merced y Salamina (1928-2018).

Fuente: Elaboración propia con base en los censos poblacionales realizados en 1928, 1938, 1851, 1964, 1973, 1986, 1993, 2005 y 2018. Como las mediciones realizadas por la Junta Pro Municipio de La Merced en 1948, 1958 y 1969.

Como se puede observar en el cuadro anterior, posterior tanto a la independencia de La Merced como al Desastre de Chirapotá existió una tendencia al descenso poblacional de los dos municipios, con crecimientos muy pequeños en población o directamente perdida constante de población con dirección a otros lugares del país. Esta situación es fácilmente enmarcable dentro del contexto de las zonas de vaciado trabajadas por Latorre en su trabajo *“Transporte y Crecimiento Regional en Colombia”*, en este sentido, se debe entender que en el occidente colombiano se desarrolló un eje de desarrollo entre Cali-Manizales-Medellín, tanto por la conexión ferroviaria durante la primera mitad del siglo XX como las carreteras en la segunda mitad del siglo XX, pese a que no se desarrolló una articulación entre ambos sistemas de transporte, y pese a desarrollarse una competencia desigual entre los dos sistemas, es evidente que compartieron un espacio y conformaron un eje de desarrollo que dinamizó el occidente colombiano a niveles nunca antes vistos, llegando a rivalizar con facilidad con Bogotá y su región circundante en la primacía nacional de desarrollo económico e industrial. Sin embargo, este desarrollo conllevó a la presentación de una gran zona de vaciado, sobre todo en las localidades intermedias cercanas al río Cauca en Caldas, es

evidente entonces observar que, muchas personas, habitantes del occidente caldense, han abandonado sus hogares en pro de una vida mejor sease en Cali, Manizales y Medellín. Prueba de ello se puede encontrar tanto en la comunidad mercedaña en Medellín, clave para hacer conocer el proceso que se estaba llevando en La Merced por su independencia,⁵⁶⁴ como también de la existencia de una comunidad mercedaña importante en Cali y Manizales, comentada por el propio Coordinador de Cultura de La Merced:

“Entonces, por ejemplo, en Cali viven 1.000 o 2.000 mercedaños de una vereda que se llama San José. Solo de San José están ubicados. En Limón, otra vereda, hay cualquier cantidad de personas en Manizales y Pereira.

De hecho, ¿han oído del “solterino” en Manizales? Es un barrio supremamente pesado y casi los que manejan la vuelta son mercedaños. En Bogotá, en diferentes (...) tenemos mucha migración a otros países. en Ecuador, Venezuela, en Brasil, en España, mucha gente.”⁵⁶⁵

La movilidad social de las personas fuera de sus municipios se desarrolla por la búsqueda de mejores oportunidades tanto para ellos como para sus familias, las grandes ciudades, ejes de desarrollo, han absorbido el desarrollo industrial que antes se podía encontrar a lo largo de los ejes de desarrollo, al centralizaron terminando quitando oportunidades de desarrollo laboral para las poblaciones, generando que sean muy pocos los jóvenes que deciden quedarse en sus pueblos. Esta es una situación que sufren todos los pueblos intermedios del país ante la falta de incentivos para quedarse, prefiriendo radicarse fuera de sus pueblos,⁵⁶⁶ o trabajar en otros pueblos donde la situación sea sustancialmente mejor.⁵⁶⁷

Pese a este panorama desalentador, es importante destacar que deben de existir políticas públicas en pro de que los pueblos sigan siendo atractivos para las personas, buscando que estas vuelvan a vivir en estos. Es el ejemplo claro de la política pública que se encuentra desarrollándose en el municipio de La Merced, como bien lo explica el señor Leonel Hernando López:

⁵⁶⁴ Ocampo. La Merced: Historia y Cultura, 79.

⁵⁶⁵ López (Coordinador de Cultura de La Merced), en conversación con el autor, 12 de julio de 2024.

⁵⁶⁶ López (Coordinador de Cultura de La Merced), en conversación con el autor, 12 de julio de 2024.

⁵⁶⁷ Blanca de Castro, entrevista por Nikolas Escobar y Dylan Andrés, 12 de julio de 2024, Centro Urbano La Felisa, La Merced, Caldas.

“Entonces, estamos hablando de un 80%, 85% de los bachilleres se van. ¿Para dónde? A rebuscarse la comida, la vida en otra parte. Porque el municipio cuenta con esa alcaldía, la empresa municipal de aguas y el hospital desde lo público para surtir de 40 a 50 plazas que debido a manuales de contratación, a manuales, no pueden tener gente en ciertos cargos profesionales que tampoco los tiene el municipio. Para esa necesidad creamos algo que se llama la casa universitaria. Y el municipio le paga una vivienda y una señora para que cuide 25, 30 jóvenes que tenemos en Manizales estudiando en diferentes universidades. Y el municipio paga, En este momento, están dando por cada joven 250 mil pesos.

Se les da la comida, la dormida, se les lava y se les organiza la ropa por 250 mil pesos. Para poder, nuevamente, tener profesionales que puedan regresar al territorio y poder ocupar las diferentes plazas que el mismo municipio ofrece. Es una forma de que los jóvenes se queden y no tengan que estar migrando. Es una oportunidad para que puedan establecer nuevamente la necesidad de viajar.

¿Hay alguna recuperación poblacional en ese sentido? Sí, la gente ha regresado. Después de la pandemia, el municipio tomó otro respiro.”⁵⁶⁸

Medidas como la anterior pueden llegar a paliar los efectos negativos que producen los ejes de desarrollo, en búsqueda de reconstruir a los municipios. Colombia siempre fue una nación de pueblos, poblada en toda su extensión, la recuperación de la habitabilidad de los pueblos es clave para no generar espacios vacíos en la nación, como también de buenos sistemas de transporte que permitan a las personas moverse de manera más eficaz en el territorio nacional.

El desarrollo del ferrocarril en Colombia no fue el éxito esperado, pero independientemente de su triste final y su presente fantasmal, el impacto que tuvo en el desarrollo del país es inobjetable, toda vez que muchas vidas cambiaron tanto con su aparición, como en su desaparición, dejando en muchas comunidades por donde paso un recuerdo lejano que se espera alguna vez retornar.

⁵⁶⁸ López (Coordinador de Cultura de La Merced), en conversación con el autor, 12 de julio de 2024.

CONCLUSIONES

El presente trabajo investigativo se propuso el comprender las complejas causas que llevaron a la desaparición del tramo ferroviario entre La Felisa y Alejandro Lopez (La Pintada), un eslabón fundamental en el proyecto de integración nacional de los ferrocarriles en Colombia, entendiendo que la desaparición de este sector ferroviario en 1970 no fue una situación aislada, sino la confluencia de muchas problemáticas que el ferrocarril tuvo desde su concepción y que se puede observar claramente como causantes de la inviabilidad técnica, política y económica de los ferrocarriles en el sector como a nivel nacional. Como ya se estableció mediante la investigación, la construcción del tramo La Virginia - La Pintada entre 1938 y 1942 fue clave para conectar los ferrocarriles del Pacífico y Caldas con las redes nacionales en búsqueda de una conexión nacional del sistema ferroviario, con el objetivo de aportar en la constitución de la economía interna nacional que ya se encontraba en construcción tanto con los primeros trenes como carreteras. Sin embargo, y observando la información recolectada, se puede evidenciar los problemas estructurales enormes que el sistema ferroviario poseía tanto en 1942 como en la actualidad que siguen truncando la constitución de un sistema unificado. La construcción de esta vía de transporte tuvo un impacto importante en el desarrollo del occidente caldense, al conformarse un nuevo espacio de intercambio de bienes y mercancías en el Centro Poblado de La Felisa, ante la atracción natural de personas habidas por las oportunidades que se fraguaba en mediaciones de la estación, siendo un espacio tanto de desarrollo social como también de un impulso político a las consignas en pro de la emancipación del Corregimiento de La Merced, donde se encontraba establecida la propia estación del ferrocarril, como la población construida en sus alrededores.

Con base en la información analizada a lo largo de esta investigación, se puede confirmar de manera inequívoca la hipótesis central planteada: el desmembramiento de esta conexión ferroviaria clave para el occidente colombiano mediante los ferrocarriles fue, en efecto, el resultado de una compleja confluencia de factores dañinos para el sistema, tanto internos como externos. La información analizada a lo largo del desarrollo de esta investigación soporta la prensa de un continuo debacle de los ferrocarriles desde 1930, ante la continua falta de interés por parte del gobierno nacional ante la crisis estructural que aquejaban el ferrocarril, como también la ausencia de una inversión necesaria para la

modernización del sistema, como el progresivo desgaste y deterioro tanto de la infraestructura como del material rodante. Adicionalmente a esto, se debe tener en cuenta el papel preponderante que tuvieron las carreteras en el ocaso del ferrocarril en Colombia, toda vez que el sistema fue perdiendo cabida dentro del transporte nacional ante el crecimiento exponencial tanto de las carreteras como la financiación de estas. Todos estos aspectos, que se encontraban sufriendo los sistemas ferroviarios a nivel nacional, confluyeron en el occidente caldense en 1970, en donde el precario estado en que se encontraba la infraestructura en este corredor ferroviario, como también las condiciones climáticas de finales del año 1970 edificaron un desastre natural que daría el golpe de gracia al sistema ferroviario unificado en el occidente colombiano, como a un primer gran golpe para la administración de los ferrocarriles propuestas por la empresa estatal de Ferrocarriles Nacionales de Colombia (FNC).

Los males endémicos que afectaron a los ferrocarriles en Colombia desde su concepción pueden verse representados, de manera fidedigna, en la situación específica central de este trabajo, el tramo La Felisa-La Pintada, toda vez que, pese a ser un espacio geográfico relativamente pequeño; confluyeron y se manifestaron de forma dramática todos los errores y desafíos estructurales que aquejaron al sistema ferroviario colombiano. La agreste geografía colombiana, que pese a poder ser sorteada mediante el ingenio colombiano del siglo XIX, produjo en el siglo XX un encarecimiento en la construcción y mantenimiento de la infraestructura, generando un inherente estado de vulnerabilidad ante los elementos.

Asimismo, la fragmentación inicial de la red, con sus problemas de ancho de trocha y la falta de visión nacional de unidad se hizo evidente en la dificultad de mantener y operar una conexión que, paradójicamente, buscaba superar esta fragmentación en el occidente colombiano. En síntesis, la historia tanto del desarrollo como del declive de este tramo se puede observar como una síntesis de cómo las deficiencias estructurales del sistema generaron el declive del ferrocarril a nivel tanto regional, como nacional.

Finalmente, el trayecto entre La Felisa y La Pintada encapsula también la continua desfinanciación del sistema como la falta de interés del gobierno nacional que marcó el destino de los ferrocarriles en Colombia. Evidente es el hecho de la construcción de la carretera de la troncal de occidente al costado izquierdo del Río Cauca, sobre el mismo espacio en que el tren pasaba generando una competencia directa entre ambos, en donde el tren salía mal parado ante los problemas estructurales que ya llevaba encima. Adicionalmente a eso, el desfinanciamiento del sistema, en favor de la inversión en carreteras, se reflejó en el

deterioro de esta carrilera y en la ausencia de voluntad política por parte del gobierno nacional en su reconstrucción posterior al desastre del Chirapotó el 12 de diciembre de 1970, pese a presentarse estudios hablando de la factibilidad técnica de la reconstrucción de un corredor, sobre los restos del anterior o en un lugar cercano más estable; se evidenció una falta de interés por parte del estado, aunado a la absorción de tráfico y rentabilidad de las carreteras en contravía de los trenes, llegando a un estado de abandono local de la infraestructura de este sector que muchas personas aprovecharon para habitar las pocas infraestructuras aún en pie. Así, el destino de esta pequeña sección de los trenes en Colombia no es una situación aislada, sino una evidencia importante del fracaso del proyecto unificador de la FNC, que, desde sus cimientos; arrastró consigo la semilla de su propio colapso.

En desarrollo de los objetivos que fueron planteados al comienzo de este trabajo, en análisis integral de todos los documentos consultados, como los propios resultados de esta investigación se pueden validar las premisas iniciales presupuestadas al comienzo de este largo trabajo: Esta investigación abordó el objetivo general de manera exhaustiva, mediante el desplazamiento de las diferentes causas que confluyeron el 12 de diciembre de 1970 para tanto la gravedad del desastre humano que se presentó, como para el desastre y la destrucción física de la conexión entre el Valle del Cauca, Caldas y Antioquia mediante la conexión de los ferrocarriles. Los ferrocarriles en Colombia nacieron en un contexto de construcción de las economías regionales en pro del comercio con el exterior, por lo que el mercado interno no se desarrollaría con la importancia requerida hasta entrado el siglo XX. Al momento de observar el desarrollo de los trenes con el objetivo de conectar las regiones fragmentadas por la geografía colombiana, se puede observar una falta significativa de avance en construcción de proyectos pese a los grandes recursos invertidos en el siglo XX, usados en su mayoría para paliar los problemas que el sistema ya traía ante la naciente competencia con otros medios de transporte, adicionalmente a eso, la reorientación de la inversión pública hacia las carreteras a partir de la década de 1930 se presentó como un factor determinante en el futuro del sistema, dejando el sistema ferroviario en un claro estado de abandono institucional.

Pese a presentarse diferentes cambios de carácter administrativo dentro de la política nacional, las medidas tomadas tanto por El Consejo Administrativo de los Ferrocarriles Nacionales (1931-1943), Los Ferrocarriles Nacionales de Colombia (1954-1993) y Ferrovías (1993-2003) no resultaron efectos alguno tanto para el modelo de unificación del sistema nacional como para los males que aquejaban con cada vez más fuerza a los trenes en Colombia. La constitución de un sistema nacional administrado exclusivamente por una

empresa resultó tanto en la pérdida de capacidad de competencia del sistema como un lento deterioro de la infraestructura clave que terminaría generando la misma desintegración física del sistema, mas no administrativa en un primer momento, condenando a los sistemas desintegrados a un lento ocaso y un deterioro aún más profundo, en una situación en que si de por si el sistema no era capaz de competir con las carreteras, separados solo terminaría llevando a un declive mucho más pronunciado. La desaparición del ferrocarril, pese a no suponer un impacto importante en el transporte de bienes y servicios ante las capacidades de las carreteras de absorber este tráfico de lo trenes, conllevó a un a un impacto negativo a nivel regional ante el abandono de la infraestructura, quedando como un recuerdo de un pasado en que los trenes sirvieron a sus comunidades antes siquiera de la presencia de los vehículos a nivel nacional.

En desarrollo a los objetivos específicos, se puede destacar, en primer lugar, el énfasis realizado a las condiciones tanto físicas, técnicas y económicas que conllevan al sistema a su final como un sistema unificado tanto a nivel regional como a nivel nacional. La agreste geografía colombiana siempre suscitó un escolló difícil de superar a la hora de construir ferrocarriles a nivel nacional, ante esta situación, en un primer momento, se ideó un sistema propio para cada región que respondiera a los retos que el tren debía de surcar en cada espacio, sin pensar en un sistema unificado. Sin embargo, ante lo retador del terreno y las limitaciones técnicas y económicas tanto del siglo XIX como del XX, el optar por un ancho de trocha estándar a nivel nacional se vió como un primer paso para un sistema unificado a futuro, sin entender las dificultades a que futuro un ancho de trocha angosto traería para la sanidad del sistema ante el desuso internacional de este ancho en los ferrocarriles en otras latitudes del mundo, una solución para invertir menos ante lo accidentado del territorio colombiano conllevaría a una falla estructural que, para ser paleada, conllevaba o una gran rehabilitación de la totalidad del sistema, o a su demolición para el desarrollo de un sistema mucho más acorde al momento internacional y menos a la economicidad buscada desde 1860. La falta de adaptación a los estándares modernos conllevó a un encarecimiento tanto del material rodante como también al deterioro acelerado de la infraestructura existente, donde la incapacidad de la FNC durante la segunda mitad del siglo XX solo conllevaría a que la situación, también desde el lado administrativo, logrará evitar la obsolescencia del sistema para las exigencias de una Colombia moderna.

Por su parte, en desarrollo del segundo objetivo específico, se puede concluir que si existió una importante incidencia de las carreteras en el declive de los ferrocarriles en

Colombia. Pese a existir vías carreteables entre las diferentes localidades del país, no se desarrollaron hasta entrada la década de 1930, en donde, los gobiernos liberales, buscando desmarcarse de la política en infraestructura de sus predecesores conservadores, enfocaron la inversión en obras públicas en las carreteras, viendo en estas un sistema necesario para el desarrollo interno a nivel nacional, ante esto; los ferrocarriles colombianos se vieron en una situación de claro desfinanciamiento y la creación de un círculo vicioso en que la falta de este causaría un descenso en la eficiencia del sistema, un deterioro constante de este como la generación de un déficit fiscal que no se podía palpar ante la falta de financiación, círculo de destrucción que nunca se pudo combatir pese a las reformas administrativas que el sistema tuvo en el siglo XX.

En el tercer objetivo específico se propuso entender el impacto económico, social y político que tuvieron los ferrocarriles en Colombia tanto durante su existencia como en su posterior desaparición, en materia económica se señaló, en el texto, que la necesidad de construir trenes en el país respondió a una necesidad de conectar la nación con el comercio internacional, precario al ser considerada Colombia una periferia secundaria, pero necesaria para poder servir como primeros puentes para el transporte de materias primas con dirección al mercado internacional. mediante el modelo exportador que se comenzaba a gestar a finales del siglo XIX y comienzos del siglo XX. Sin embargo, es importante mencionar que, pese a tener un impacto inicial importante, el desarrollo del tren en Colombia no fue el éxito esperado ante la competencia con otros medios de transporte y el poco alcance que tuvo el tren dentro de la nación, lo que implicó que su impacto fuera limitado y no sostenible en el tiempo.

Dentro del impacto social, se debe destacar como el paso del tren por muchas comunidades fue un primer atisbo de modernidad en materia de transporte, como también una forma de conectar las comunidades de una forma más rápida de las tradicionales que existían a nivel nacional, los ferrocarriles fueron clave para la construcción, por ejemplo, del Eje Cafetero y la conexión de sus tres capitales con el resto del occidente colombiano, como también tuvieron un impacto en la conformación de nuevas poblaciones alrededor de su infraestructura, atraídas por los servicios que ofrecían a comparación con los disponibles regionalmente, generando esto la creación de espacios de intercambio económico y social, como fuese el Centro Poblado de La Felisa, pueblo fundado alrededor de la estación homónima y que sirvió a todo el occidente caldense. Desde la política, se debe entender a los ferrocarriles como un proyecto tanto de carácter regional, en un inicio, como nacional; en donde las elites regionales vieron en los trenes una salida para transportar sus productos

internacionalmente. Ante esto, el tren nacería jurídicamente como un proyecto regional, que pasaría a la esfera nacional de la mano de los proyectos nacionales de unificación de las líneas existentes. Sin embargo, se debe destacar que esta predilección por los ferrocarriles terminaría entrada la década de 1930, en donde las carreteras desplazarían al tren del escenario nacional dejando al sistema abandonado a su suerte sin la inversión política necesaria.

En desarrollo del objetivo final, se puede concluir que, pese a que la llegada del tren a la estación de La Felisa fuera posterior a los primeros movimientos pro emancipación del municipio de La Merced, si tuvo un impacto positivo para la consecución de este. El surgimiento del Centro Poblado de La Felisa representó tanto para La Merced como para Salamina una ventana al comercio interregional con el occidente colombiano, generando esto el crecimiento tanto económico como poblacional del municipio, gestando este como de los más importantes de Caldas. Ante esto, el impulso para la emancipación de La Merced que presentaría los habitantes de La Felisa fue clave para conseguir su independencia, tanto en las rentas que el sector ofrecía a la causa, como su población, aportando al dotar de las condiciones jurídicas necesarias al proyecto para ser tenido en cuenta dentro de la Asamblea Departamental de Caldas, ante esto, se puede observar que el tren si tuvo un impacto positivo para el proceso de emancipación, al ser la causa de los Mercedenses propia también de los habitantes de La Felisa, siendo la construcción de una comunión entre ambos centros urbanos que hasta hoy en día sigue existiendo en el occidente caldense.

El presente trabajo de grado constituyó una investigación que buscó generar un aporte significativo a la historiografía del transporte en Colombia, buscando ofrecer un análisis microhistórico de un tramo ferroviario específico, al cual, a pesar de ser un espacio pequeño dentro de la totalidad de la red nacional, encapsuló las complejidades y desafíos estructurales que enfrentó el sistema ferroviario colombiano en totalidad. Más allá de la mera descripción detallada de los eventos claves que conllevaron a la desintegración del ferrocarril en Colombia como una unidad institucional y administrativa, esta investigación buscó contribuir para entender el papel que jugó el ferrocarril en la conformación de la nación moderna, y de la intersección de factores geográficos, económicos y políticos para determinar el futuro de grandes proyectos de infraestructura a nivel nacional, buscando describir como la falta de claridad administrativa y técnica de la institucionalidad nacional conlleva a pérdidas económicas y sociales de oportunidades de desarrollo para el territorio nacional. Al contrastar

la hipótesis inicial con la información recolectada, se ofreció una nueva mirada sobre la responsabilidad estatal y la priorización de las políticas públicas en materia de transporte, demostrando que la falta de una visión unificada y técnica conlleva a la generación de desinterés político, conllevando al colapso de infraestructura concebida tanto como motor de la economía nacional, como de una timorata integración nacional.

Si bien se abordaron numerosos temas para ofrecer un análisis exhaustivo de las situaciones que conllevaron a la desaparición del sistema ferroviario, se debe destacar que, como todo trabajo investigativo, siempre se encuentra a la merced de ciertas limitaciones en materia documental, principalmente, en las fuentes primarias específicas sobre la toma de decisiones políticas y debates internos suscitados al interior de las instituciones del corte nacional en torno al proceso tanto de desinversión estatal de los trenes a nivel nacional, como de la no rehabilitación de la línea La Felisa - La Pintada, que implicó una mayor dependencia a fuentes secundarias y al análisis contextual de las pocas fuentes, ante esto, también se debe destacar que; por la temporalidad establecida, no se profundizó en los debates modernos alrededor de una posible reactivación de los trenes en Colombia, pero que; se busca que esta recopilación documental sirva como parte de un proceso a futuro de rehabilitación y el impacto de estos para Colombia, buscando que este trabajo investigativo pueda aportar dentro del enriquecimiento de la comprensión histórica del transporte en Colombia.

En última instancia, la historia del tramo de ferrocarril entre La Felisa y La Pintada no es solo un relato de la desaparición física de las carrileras y la infraestructura que se encontraban a sus alrededores, sino de un poderoso ejemplo de los desafíos que ha enfrentado Colombia en su búsqueda por la integración territorial el desarrollo sostenible de la nación. La investigación realizada buscó recordar que la infraestructura no es meramente una cuestión de ingeniería, sino que tiene detrás de estas numerosos otros aspectos e impactos que dejan huella tanto en el desarrollo económico nacional como en las personas, tanto que ayudaron en su construcción, gozaron de su uso, o se desarrollaron con ayuda de este. Esto se puede observar claramente en que, pese a que el tren en La Felisa dejará de circular hace ya más de 55 años, sigue existiendo un recuerdo lejano de su antigua gloria sobre el sector, subrayando la imperiosa necesidades de generación de proyectos de infraestructura que responda, de manera integral, a las necesidades de la población de medios de transporte acorde a la actualidad del país, no mantenidos por la economicidad sino por, tanto su impacto

positivo para las comunidades, como también para el desarrollo continuo del país en toda su extensión.

BIBLIOGRAFÍA

Academia Caldense de Historia, *Caldas en las Crónicas de Indias*, 1.^a ed. Manizales: Academia Caldense de Historia, 2007.

Aguilera, Mario. “División política administrativa de Colombia”, *Banrepcultural: La red cultural del Banco de la República de Colombia*. Publicado el 21 de julio de 2017.

<https://www.banrepcultural.org/biblioteca-virtual/credencial-historia/numero-145/division-politica-administrativa-de-colombia> .

Agencia Nacional de Infraestructura, “¿Cuál es la red férrea del pacífico?” *Página oficial de la Agencia Nacional de Infraestructura*, N/A.

<https://www.ani.gov.co/cual-es-la-red-ferrea-del-pacifico>.

Archivo General de la Nación. Pasos de Moná y Bafú sobre el Río Cauca. Mapa, Bogotá, 1832.

<https://tesorosdocumentales.archivogeneral.gov.co/view/4467/pasos-de-mona-y-bufu-sobre-el-rio-cauca?offset=5404&limit=25&sort=score>

Alzate, Jose Miguel. “La concesión Aranzazu”, *Eje 21*. Publicado el 11 de marzo de 2021. <https://www.eje21.com.co/2021/03/la-concesion-aranzazu> .

Alvear Sanín, José, *Historia del Transporte y la Infraestructura en Colombia (1492-2007)*. 1.^a ed. Bogotá: Ministerio de Transporte, 2008.

Arias de Greiff, Gustavo, *La segunda mula de hierro: Historia de los Ferrocarriles Colombianos a través de sus locomotoras*, 1.^a ed. Bogotá: Panamericana Formas e Impresos, 2006.

Ardila Rueda, Jorge E. “Los Túneles en el Antiguo Ferrocarril de Caldas” Tesis maestría, Pontificia Universidad Javeriana de Bogotá, 2012.

<https://repository.javeriana.edu.co/handle/10554/2405>.

Arenas, Hugo Andres, “La organización territorial del Estado durante la vigencia de la Constitución Política conservadora de 1886 en Colombia (1886-1991)”. Estudio en homenaje a Augusto Hernandez Becerra, Universidad del Rosario, 2014.

https://www.researchgate.net/publication/304536034_La_organizacion_territorial_del_Estado_durante_la_vigencia_de_la_Constitucion_Política_conservadora_de_1886_en_Colombia_1886-1991 .

Asamblea Departamental de Caldas. *Ordenanza 22 de 1928* (14 de abril de 1928).

Asamblea Departamental de Caldas, *Ordenanza Número 001 de 1969: Por la cual se crea el Municipio de La Merced* (El 21 de octubre de 1969).

Asamblea Nacional Constituyente y Legislativa de Colombia. *Ley 17 de 1905: Sobre división territorial*. (El 11 de abril de 1905).

Congreso de la República de Colombia. *Ley 50 de 1910: Sobre vías de comunicación*. (El 21 de septiembre de 1910).

Bateman, Alfredo. *La ingeniería, las obras públicas y el transporte en Colombia*, Bogotá: Ediciones Lerner, 1986.

Barnhart, Donald Standford. "COLOMBIAN TRANSPORTATION PROBLEMS AND POLICIES, 1923-1948" Trabajo de doctorado en Filosofía, Chicago, The University of Chicago, 1953.

<https://www.proquest.com/openview/d7570d05ee8e88c44b1317f18b68b5f9/1?pq-origsite=gscholar&cbl=18750&diss=y>.

Calderón, Leonardo. "Derrumbe entre Supía-La Pintada". *El País*, 16 de diciembre de 1970, Sec. General.

Carmona Tobón, Alfredo. "Los caminos de Ruedas". en *Historia del Eje Cafetero a través de los caminos*, 309-339 ed. por Edith Bustos Cremieux. Armenia: Autopistas del Café, 2011.

Carmona Jaime. "Cambios demográficos y epidemiológicos en Colombia durante el siglo XX", *Biomédica*, N° 25 (2005): 464-480.

Castaño, Joaquín. "Prosigue el Rescate de Víctimas: Intensos Trabajos para Reparar la Carretera". *La Patria*, 15 de diciembre de 1970, Sec. Principal.

Castaño Zuñiga, "A Varios Hospitales Trasladan a los Heridos de la Tragedia". *El País*, 17 de diciembre de 1970, Sec. General.

Castro, Blanca. Entrevista por Nikolas Escobar y Dylan Bermudez, 12 de julio de 2024, Centro Urbano de La Felisa, La Merced, Caldas.

Campuzano, Rodrigo. *El nacimiento de Sonsón: un ejemplo de la colonización temprana antioqueña*. 1.^a ed. Medellín: Academia Antioqueña de Historia, 2019.

Congreso de la República de Colombia. *Ley 16 de 1890: aprobatoria del contrato celebrado el 27 de agosto de 1890 sobre construcción del Ferrocarril de Buenaventura a*

Manizales. (El 21 de octubre de 1890).

Congreso de la República de Colombia. *Ley 4 de 1913: Sobre el régimen político y municipal*. (5 de noviembre de 1913).

<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=8426>.

Congreso de la República de Colombia. *Ley 71 de 1916: Por la cual se adiciona y reforma la Ley 4a. de 1913*. (10 de diciembre de 1917).

<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=8322>.

Congreso de la República de Colombia. *Ley 88 de 1931: Por la cual se adopta el plan de carreteras nacionales*. (El 2 de julio de 1931).

Congreso de la República de Colombia. Congreso de la República de Colombia. *Ley 29 de 1931: Por la cual se reorganizan los ferrocarriles nacionales, se crea el Consejo Administrativo de los mismos, y se da una autorización al Gobierno*. (El 18 de febrero de 1931).

Congreso de la República de Colombia. *Ley 49 de 1931: Por el cual se reforma el artículo 8o de la Ley 71 de 1916*. (16 de abril de 1931).

<https://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1603154>.

Congreso de la República de Colombia. Congreso de la República de Colombia. *Ley 204 de 1936: Por la cual se dan unas autorizaciones al Gobierno y al Consejo Administrativo de los Ferrocarriles Nacionales y se reforma la Ley 29 de 1931*. (El 30 de diciembre de 1936).

Congreso de la República de Colombia. *Ley 38 de 1941: Por la cual se adiciona y reforma el artículo 1º de la Ley 25 de 1935, y se dicta una nueva disposición sobre la materia* (El 2 de diciembre de 1941).

Congreso de la República de Colombia. *Ley 141 de 1941: Por la cual se decreta la construcción de algunos sectores de carreteras en los Departamentos de Antioquia y Caldas*. (El 16 de diciembre de 1941).

Congreso de la República de Colombia. *Ley 7 de 1943: Por la cual se dictan algunas disposiciones de carácter económico y se dan unas autorizaciones al Gobierno..* (El 2 de marzo de 1943).

Congreso de la República de Colombia. *Ley 26 de 1945: Por la cual se provee a la terminación de los Ferrocarriles troncales de Occidente y Oriente, se crea el Fondo Ferroviario Nacional y se dan unas autorizaciones* (El 10 de noviembre de 1945).

Congreso de la República de Colombia. *Ley 110 de 1948: Por la cual se declara de*

utilidad pública la nacionalización del Ferrocarril de Caldas, se dan autorizaciones al Gobierno, y se dictan otras disposiciones (El 22 de diciembre de 1948).

Congreso de la República de Colombia. *Ley 17 de 1952: Por la cual se aprueba un contrato celebrado por el Gobierno Nacional con el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento, y se dispone la construcción de un ferrocarril en el valle del río Magdalena y la reorganización y rehabilitación de los Ferrocarriles Nacionales.* (El 28 de noviembre de 1952).

Congreso de La República, *ley 41 de 1971: por medio de la cual se establece una presunción de derecho en cuanto a la creación de algunos Municipios.* (El 31 de diciembre de 1971).

Congreso de la República, *Ley 21 de 1988: Por la cual se adopta el programa de recuperación del servicio público de transporte ferroviario nacional, se provee a su financiación y se dictan otras disposiciones.* (El 2 de febrero de 1988).

Congreso de la República de Colombia. *Ley 136 de 1994: Por la cual se dictan normas tendientes a modernizar la organización y el funcionamiento de los municipios.* (El 2 de junio de 1994).

Consejo Municipal de Salamina. *Decreto No. 10. Sobre Ferias.* (30 de noviembre de 1919).

Consejo Municipal de Salamina, *Comunicación oficial para los miembros de la Mayoría Liberal de la Honorable Asamblea Departamental de Caldas* (El 28 de abril de 1943).

Consejo Municipal de Salamina, *Proyecto de acuerdo N° 113 de 1943: Por el cual se restablece el nombre del corregimiento de “La Merced”* (El 26 de junio de 1943).

Corporación Universitaria Minuto de Dios (@uniminutotelevision1946) - Espejo Retrovisor - Arrieros fuimos y en Aguadas nos vimos. Video de Youtube, 20 de abril de 2016, <https://www.youtube.com/watch?v=BkUIivapt94&list=PL6XAtVkrhm4QS6fFqocsviPvoABdkR9v8&index=6&t=51s>.

Correa, Juan Santiago, *De Buenaventura al Caribe: El ferrocarril del Pacífico y la conexión interoceánica*, 1.^a ed. Bogotá: Colegio de Estudios Superiores de Administración, 2012.

Correa, Juan Santiago. “Modelos de Contratación férrea en Colombia: El ferrocarril del Cauca en el siglo XIX”. *Revista Historia Crítica*, N° 51 (2013), 199-222. <https://doi.org/10.7440/histcrit51.2013.09>.

Correa, Juan Santiago. “El ferrocarril de Antioquia: Empresarios extranjeros y participación local”. *Revista Estudios Generales*, N° 123 (2012), 149-166.

<https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=21224852009>.

Correa, Juan Santiago. “CAFÉ Y TRANSPORTE EN COLOMBIA: EL FERROCARRIL DE CÚCUTA”. *Revista de Economía Institucional*, N° 29 (2013), 227- 251.

Departamento Administrativo Nacional de Estadística, *Censo de Población 9 de Mayo de 1951*. Bogotá: DANE, 1951.

Departamento Administrativo Nacional de Estadística, *Población del País según el censo 1964: Estimada a 15 de julio de 1968, tasas de crecimiento por secciones y municipios*. Bogotá: DANE, 1969.

Departamento Administrativo Nacional de Estadística, *Resumen Nacional octubre 24 de 1973*. Bogotá: DANE, 1973.

Departamento Administrativo Nacional de Estadística, *Censo Nacional de 1985*. Bogotá: DANE, 1989.

Departamento Administrativo Nacional de Estadística, *XVI Censo Nacional de Población y V de Vivienda - 1993*. Bogotá: DANE, 1996.

Departamento Nacional de Planeación, *Estrategía para la modernización de la Red Férrea*, Documento CONPES 2776- MINTRANSPORTE - FERROVIAS - DNP: UNF-DITRAN. Bogotá: Departamento Nacional de Planeación, 1995.

Duran, Luciano. “La Perla del Ruiz”, *La Voz de Caldas*, 7 de enero de 1927, N/A.

Escobar, Guido. *La población en Santiago de Cali: Siglo XX y primera década del siglo XXI*, 1.ª ed. Cali: Departamento Administrativo de Planeación de Santiago de Cali, 2009.

Duque Escobar, Gonzalo. “El Río Cauca en el desarrollo de la región”, *Ponencia para la 4ª Cátedra de Historia Regional de Manizales y Caldas “Alipio Jaramillo Giraldo”*. Manizales: Auditorio Tulio Gómez Estrada, Universidad de Caldas, 24 de septiembre de 2019.

Duque, Guillermo. “Algo de Historia de la Fundación”. *Salamina.com.co*. Consultado el 26 de febrero de 2025. <https://salamina.com.co/historia/>.

Escobar, Mario. “El río Cauca arrasó caseríos y...”. *La Patria*, 13 de diciembre de 1970. Sec, general.

Espinosa, Armando. *Guía de la excursión: Complejos ultramáficos asociados al sistema de fallas de Romeral*. Cali: Ingeominas seccional Cali - Universidad Nacional de Colombia, s.f. 142.

Fernández, Emilio. “Pérdidas Materiales por 12 millones de pesos: Es la más grave tragedia sufrida por el país en últimos años”. *La Patria*, 14 de diciembre de 1970, sec. general.

Fernández, Emilio. “15 kilómetros de Vía Férrea se Encuentran Bajo las Aguas”. *El País*, 14 de diciembre de 1970, Sec. General.

Fernández, Emilio. “Sin rescatar los 15 cuerpos de los obreros del F.N”. *El País*, 14 de diciembre de 1970, sec. General. 10.

Floto, Edgardo. “El sistema centro-periferia y el intercambio desigual”. *Revista CEPAL*, N° 39 (1989): 47-62. <https://hdl.handle.net/11362/11758>.

García, Antonio. *Geografía económica de Caldas*, 1.ª ed. Bogotá: Banco de La República, 1952.

Gobernación de Caldas. “INFORMACIÓN BÁSICA DE ARANZAZU”, *infomunicipios*. Consultado el 13 de febrero de 2025. <https://site.caldas.gov.co/media/pdf/2014/infomunicipios/INFORMACION%20DE%20ARANZAZU.pdf>.

Gomez, Orley. Entrevista por Nikolas Escobar y Dylan Bermudez, 12 de julio de 2024, Centro Urbano de La Felisa, La Merced, Caldas.

Gonzalez, Fanny, *La Merced Caldas*. 1.ª ed. Manizales: Universidad Nacional, 1960.

Gonzalez, Jaime. “Foto de Sarmiento LA PATRIA Jaime Gonzalez”. *La Patria*, 13 de diciembre de 1970. Sec, Principal.

Gonzalez, Jaime. “Decenas de muertos al desbordarse el Cauca”. *El Tiempo*, 13 de diciembre de 1970. Sec, General. 6.

Gonzales, Jaime. “A 150 kms flotan cadáveres”. *El Tiempo*, 16 de diciembre de 1970. Sec, Principal.

Guillén Chaparro, Francisco. “Memoria de los pueblos de la gobernación de Popayán, 1583”. *Revista Céspedesia*, N/A (1983): 45-46.

Hoyos Korbel, Pedro Felipe. “A los 100 años del gran incendio en Manizales”. *La Patria*, 19 de marzo de 2025. sec. Opinión, <https://www.lapatria.com/opinion/columnistas/pedro-felipe-hoyos-korbel/los-100-anos-del-gran-incendio-en-manizales>.

Hoyos Korbel, Felipe. Entrevista por Nikolas Escobar, 12 de julio de 2024, llamada telefónica, Filadelfia, Caldas.

Isaza Gil, Alberto. “El Ferrocarril del Pacífico”, *Centro Virtual Isaacs: Portal Cultural del Pacífico Colombiano*. Publicado el 2 de abril de 2023.

<https://cvisaacs.univalle.edu.co/historia-del-valle-del-cauca/el-ferrocarril-del.-pacifico>

Jaramillo, Roberto Luis. “La colonización antioqueña”. En *Historia de Antioquia*, 177-208. Medellín: Suramericana de Seguros, 1988.

Kalmanovitz, Salomón, *Breve Historia económica de Colombia*. 1.ª ed electrónica. Bogotá: Ministerio de Cultura-Biblioteca Nacional de Colombia, 2017.

https://kimera.com/data/redlocal/ver_demos/RLBVF/VERSION/RECURSOS/REFERENCIA%20ESCOLAR/2%20BIBLIOTECA%20BASICA%20COLOMBIANA/breve%20historia%20economica%20de%20colombia%20bbcc_libro_pdf_090%20.pdf.

Latorre, Emilio. *Transporte y Crecimiento regional en Colombia*. 1.ª ed. Bogotá: Cider-Uniandes, 1986.

Layton, Juan Carlos. “Los rieles se convirtieron en un obstáculo para La Felisa”. *La Patria*, el 4 de abril de 2017, sec. Economía.

<https://archivo.lapatria.com/economia/los-rieles-se-convirtieron-en-un-obstaculo-en-la-felisa-357992>.

Layton, Juan Carlos. “La Felisa: Entre rieles”. *La Patria*, el 4 de octubre de 2021, sec. Principal.

<https://www.pressreader.com/colombia/la-patria-colombia/20211004/281487869515519?srltid=AfmBOOp4nZ3SRna9XfCQmu2QNdfVbfjq87atn-qnbNsP3Ory-4YVZTdv>.

Lopera, Jaime. “...Y se levantaron los rieles”, en *Historia del Eje Cafetero a través de los caminos*, 224-249. ed. por Edith Bustos Cremieux. Armenia: Autopistas del Café. Armenia,

Autopistas del Café, 2011. López Acero, Héctor Fernando. “Lauchlin Currie y el desarrollo colombiano”. *Revista Criterio Libre* 9. N° 14 (2011): 22-42.

López Pacheco, Jairo Antonio. “Movilización regionalista y nuevos poderes regionales: la fragmentación administrativa del Viejo Caldas y la creación de Risaralda” *Revista Sociedad y Economía Online*. N° 21 (2011): 125-145.

López, Leonel Hernando. Entrevista por Nikolas Escobar y Dylan Andrés, 12 de julio de 2024, Parque principal Bolívar, La Merced, Caldas.

Lozano, Pilar. *Francisco Javier Cisneros: El que comunicó con carriles las comarcas*, 1.ª ed. Bogotá: Panamericana Editorial Ltda, 1998.

Medina Patiño, Isidoro. “El tren fantasma de Nariño”. *Página 10*, 25 de junio de 2014. sec. Opinión, <https://pagina10.com/web/el-tren-fantasma-de-narino/>.

Meisel Roca, Adolfo, Maria Teresa Ramírez, y Juliana Jaramillo. *Muy tarde pero rentables: Los ferrocarriles en Colombia durante el periodo 1920-1950*. Núm 34, Bogotá: Banco de La República, Cuadernos de Historia económica y empresarial, 2014.

Mejía, Carlos Alberto. “La Disputa por el Taller de Chipichape del Ferrocarril del Pacífico en el Final de la República Conservadora y el Ascenso de la República Liberal”, *Revista Boletín Socioeconomico N/A*, N° 30 (1997): 1-18.

https://socioeconomia.univalle.edu.co/images/publicaciones/boletin_socioeconomico/30_2016_06_15_La_disputa_por_el_taller_de_Chipichape_del_Ferrocarril_del_Pacifico_en_el_final_de_la_republica_conservadora_y_el_ascenso_de_la_republica_liberal.pdf.

Mejía, Carlos Alberto. “La Controversia técnica en la segunda mitad del siglo XIX en Colombia: Los ferrocarriles y el ancho de la trocha”. 4° Congreso Latinoamericano de Historia de las Ciencias y la Tecnología, 1995.

<https://revistas.unal.edu.co/index.php/recs/article/download/8690/9334/14735>.

Melo, Jorge Orlando. *Historia mínima de Colombia*. 1.^a ed. Ciudad de México: Editorial Turner, 2017.

Ministerio de Hacienda y Crédito Público, *Memorias del Ministerio de Hacienda y Crédito Público de 1898*, Bogotá: Ministerio de Hacienda y Crédito Público, 1898.

Monsalve, Diego, Colombia Cafetera. Edición facsimilar sobre el ejemplar disponible en la sala de libros raros y manuscritos de la Biblioteca Luis Ángel Arango. Banco de la República, 1927. <https://babel.banrepcultural.org/digital/collection/p17054coll10/id/2713>.

Morales García, Carlos, “Ancho de Trocha en los Ferrocarriles Colombianos”, *Transvial: Información novedosa sobre aspectos de tránsito, transporte y vialidad*. publicado el 8 de diciembre de 2013.

<https://transvial.wordpress.com/2013/12/08/ancho-de-trocha-en-los-ferrocarriles-colombianos/>

Moreno, Jesús. *Prehistoria de los ferrocarriles*. 1.^a ed. Reedición. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2018.

<https://tecnicavialibre.es/documentos/Libros/PrehistoriaFerrocarri.pdf>.

Moreno, Jesús. “El ancho de Vía: Un parámetro controvertido”. *Economía, industria y sociedad*. N° 84 (1999), 723-738.

<https://www.docutren.com/historiaferroviaria/Alicante1998/pdf/47.pdf>.

Nieto, Carlos Eduardo. “El ferrocarril en Colombia y la búsqueda de un país”. *Revista Apuntes*, N° 24 (2011). 62-75. <http://www.scielo.org.co/pdf/apun/v24n1/v24n1a05.pdf>.

North, Douglass Cecil. “La teoría de la localización y el crecimiento económico regional”. *Journal of Political Economy*, N/A (1955): 1-29.

<https://hdl.handle.net/11362/34529>.

Obando, Hector. Entrevista por Nikolas Escobar, Dylan Bermudez y Luis Wilfredo Garcés, 11 de julio de 2024, Bar La Cigarra, Salamina, Caldas.

Obando, Juan Pablo. “Tragedia de incalculables proporciones: Juan Pablo Obando dio la noticia de la tragedia”, *La Patria*. 13 de diciembre de 1970, sec. General.

Ocampo, Ángel María. *La Merced: Historia y Cultura*. 1.^a ed. Manizales: Alcaldía de La Merced, 2002.

Ocampo, Ángel María. “Las guerras civiles del siglo XIX: Sus ecos en el actual oriente de Caldas” *Academia Caldense de Historia*. Publicado el 8 de mayo de 2014.
<https://academiacaldensedehistoria.blogspot.com/2014/05/lasguerras-civiles-del-siglo-xix.html>

Ocampo, José Antonio. *Historia Económica de Colombia*. 1.^a ed electrónica. Bogotá: Fedesarrollo, 2017.

Ocampo, Hervey. “Impresionante desolación”, *El Tiempo*. 14 de diciembre de 1970. Sec, especial.

Ocampo, José Antonio. *Colombia y la Economía Mundial: 1830-1910*, 2.^a ed. Bogotá: Universidad de Los Andes, 2013.

Oficina de Instrumentos Públicos de Salamina”*Escritura Pública N° 91 de 1940 27-02-1940*”, (El 27 de febrero de 1940).

Oficina de Instrumentos Públicos de Salamina, *Asunto: Respuesta a su petición recibido el 5 de junio de 2024* (El 26 de junio de 2024).

Orduz, Alfonso. *Nueve años de Política Ferroviaria*. Bogotá: Editorial Guadalupe, 1986.

Ortega Díaz, Alfredo. *Ferrocarriles Colombianos*, 1.^a ed. Bogotá: Imprenta Nacional, 1923.

Ortiz Mesa, Luis Javier, Lina Marcela Gonzáles Gómez y Óscar Almario García. *Caldas, una región antigua y nueva, tradicional y moderna, local y nacional*. 1.^a ed. Medellín: Universidad Nacional de Colombia, 2015.

Pachón, Álvaro y María Teresa Ramírez. *La Infraestructura de Transporte en Colombia durante el siglo XX*. Banco de La República, 2006.

Parsons, James J. *La colonización Antioqueña en el Occidente Colombiano*. 4.^a ed. Bogotá: El Áncora Editores, 1997.

Patiño, Bonel. *Mito y realidad en la colonización Antioqueña: La concesión aranzazu*, 1.^a ed. Manizales: Biblioteca de escritores caldenses, 1988.

Pérez, Edmundo. “Los Ferrocarriles y el Desarrollo Regional y Urbano de Colombia”, *Bitácora urbano territorial*. N° 1 (1998): 1-12.
<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4008123>.

Pérez Ángel, Gustavo. *Nos dejó el Tren*. Bogotá: 1.^a ed. Ediciones Cisnecolor, 2008.

Poveda Ramos, Gabriel. *El Antiguo Ferrocarril del Pacífico*, documento electrónico, Scribd, N/A.

Presidencia de la República de Colombia. *Decreto 3129 de 1995: por el cual se provee al cumplimiento de lo ordenado en el artículo 3° de la Ley 17 de 1953, y al contrato celebrado, por el Gobierno Nacional con el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento, aprobado por la misma Ley*. (El 27 de octubre de 1954).

Presidencia de la República de Colombia. *Decreto 1007 de 1955: Por el cual se garantiza un empréstito* (El 2 de abril de 1955).

Quintero Rivera, Arlex Antonio. “General Gustavo Rojas Pinilla: Obras de ingeniería civil para la nación, 1953-1957” En *Impactos del Ejército Nacional de Colombia: Estrategias sociales, políticas y militares*. 83-124. Bogotá: Sello Editorial ESMIC, 2024.
<https://doi.org/10.21830/9786289640229.04>.

QuiZero (QuiZero) - 2. Tramo La Marina - Nacederos / Vestigios Del Ferrocarril de Caldas. Video de Youtube. Pereira, 2021.
<https://youtu.be/PtTPL-MiqiM?si=gU66LuRBz208wSuR>.

QuiZero (QuiZero) - 13. Tramo Otún - Arauca / Vestigios del Ferrocarril del Pacífico. Video de Youtube. Pereira, 2023. <https://www.youtube.com/watch?v=3sap-z9QU7U&t=217s>.

QuiZero (QuiZero) - 14. Tramo Arauca - Irra / Vestigios del Ferrocarril del Pacífico. Video de Youtube. Pereira, 2023. https://www.youtube.com/watch?v=49Xaunj_6lo&t=39s.

QuiZero (QuiZero) - 15. Tramo Irra - La Felisa / Vestigios del Ferrocarril del Pacífico. Video de Youtube. Pereira, 2023. <https://www.youtube.com/watch?v=AwANAZ8W09Y>.

QuiZero (QuiZero) - 16. Tramo La Felisa - La Pintada / Vestigios del Ferrocarril del Pacífico. Video de Youtube. Pereira, 2023.
<https://www.youtube.com/watch?v=FPWqXg3uqSc&t=341s>.

Ramírez Villegas, Armando. *El ferrocarril de Caldas: Una obra de Titanes*, 1.^a ed. Pereira: Universidad Tecnológica de Pereira, 2020.

Safford, Frank. *El ideal de lo Práctico*. 1.^a ed. Medellín: Universidad Nacional de Colombia, 1988.

Salazar, Carlos Iván. Entrevista por Nikolas Escobar y Dylan Andrés, 12 de julio de 2024, Institución Educativa La Felisa, La Merced, Caldas.

Sandilands, Robert. “La misión del Banco Mundial a Colombia de 1949, y las visiones opuestas de Lauchin Currie y Albert Hirschman”, *Revista de Economía Institucional* 17. N° 32 (2015): 213-232.

Sánchez, Fabio, y Juan Guillermo Bedoya. “Capítulo 2: La danza de los millones, 1923-1931”. En *Historia del Banco de la República*. 27-88. Bogotá: Banco de la República, 2023. <https://repositorio.banrep.gov.co/items/237ecb22-a108-49f7-baaa-ec13ab36f84c>.

Sinar, Alvaro. “Tren a ninguna parte”, *El Pedalista*, 11 de febrero de 2022, sec. opinión. <https://www.elpedalista.com/p/tren-a-ninguna-parte>.

SOCIMER - INECO, *INFORME SOBRE LA PROBLEMÁTICA DEL CAMBIO DE ANCHO (TROCHA) DE RED FERROVIARIA DE COLOMBIA* (Bogotá: SOCIMER - INECO, 1995): 14.

Tovar, Hermes. *Que nos tengan en cuenta: Colonos, empresarios y aldeas 1800-1900*, 1.^a ed. Medellín: Colcultura, 1995.

Trujillo, José Renán, et al. *Crisis y futuro de los departamentos en Colombia*. Bogotá: Universidad Externado de Colombia, 2003.

Uribe Gómez, Francisco. y Francisco Sánchez Posada. “Deslizamiento de Chirapotó”, *Revista UNAL Dyna*, N° 109 (1987): 35-40.

Urrea, Nubia. “Línea Férrea “Cartago-Medellín” Tramo Bolombolo-La Felisa: Informe Final”, En cumplimiento a la orden de servicio N° 0S-0619-0-92. Medellín: Universidad Nacional, 1993.

Valencia, Albeiro. “MARMATO. UN PUEBLO ANCLADO EN UNA MONTAÑA DE ORO”, *Albeiro Valencia Llano: Una cita con la historia de la región caldense*. Publicado el 18 de enero de 2021. <https://albeirovalenciallano.com/2021/01/18/marmato-un-pueblo-anclado-en-una-montana-de-oro/>.

Valencia Llano, Alonso. “La Navegación a vapor por el Río Cauca”. Exposición sobre Navegación a Vapor en el Cauca, Banco de La República Área Cultural Cali, N/A.

Vélez Upegui, Jaime Ignacio. “Estudio del lahar ocurrido el 13 de noviembre de 1985 en el río Chinchiná como consecuencia de la erupción del Volcán Nevado del Ruiz” Tesis de Magister, Universidad Nacional de Colombia, 1990.

Vergara, German (@Germanvergarafcn), “Derrumbe de Chirapotó año 1970”, Video de TikTok, Medellín, 2024.

<https://www.tiktok.com/@germanvergarafcn/video/7433479812062235910>

Weather Spark, *Comparación del tiempo promedio en La Merced, Cali, Medellín y Manizales*, accedido el 19 de junio de 2025,

<https://es.weatherspark.com/compare/y/22488~21493~22535~22485/Comparaci%C3%B3n-d-el-tiempo-promedio-en-La-Merced-Cali-Medell%C3%ADn-y-Manizales#Figures-Rainfall>.

Zapata, Heriberto. “Antecedentes de la fundación de Sonsón”. Monografía, Municipios de Antioquia, 1971.

Zuluaga, Victor. *Vida, pasión y muerte de los indígenas de Caldas y Risaralda*. 2.^a ed. Pereira: Universidad Tecnológica de Pereira, 1995.

N/A. “Vehículos repletos de pasajeros cayeron al río”. *El País*, 13 de diciembre de 1970. Sec. principal.

N/A, “En 20 días se abrirá la carretera”. *La Patria*, 14 de diciembre de 1970, Sec. Principal.

N/A, “La tragedia del Cauca: 300 millones valen daños”, *La Patria*, 15 de diciembre de 1970. Sec, Principal.

N/A. “Volvemos sobre nuestros ferrocarriles de Caldas”, *La Patria*, 3 de mayo de 1972. Sec. Opinión.

N/A, “Ferrocarril del Atlántico”, *Ferrocarriles Colombianos*, consultado el 4 de agosto de 2024,

<https://ferrocarrilescolombianos.blogspot.com/p/ferrocarril-del-atlantico.html>.