

**INCIDENCIAS DEL FERROCARRIL DEL PACÍFICO VÍA CALI – POPAYÁN EN
LOS POBLADOS DE JAMUNDÍ, GUACHINTE Y TIMBA (VALLE) 1915 - 1930**



AUTOR:

LINA MARCELA GONZÁLEZ HENAO

UNIVERSIDAD DEL VALLE

FACULTAD DE HUMANIDADES

DEPARTAMENTO DE HISTORIA

CALI- VALLE 2014

**INCIDENCIAS DEL FERROCARRIL DEL PACÍFICO VÍA CALI – POPAYÁN EN
LOS POBLADOS DE JAMUNDÍ, GUACHINTE Y TIMBA (VALLE) 1915 - 1930**

AUTOR:

LINA MARCELA GONZÁLEZ HENAO

DIRECTOR

MARIO DIEGO ROMERO VERGARA

**MONOGRAFÍA DE GRADO PRESENTADA COMO REQUISITO PARA OPTAR
AL TÍTULO DE LICENCIADA EN HISTORIA**

UNIVERSIDAD DEL VALLE

FACULTAD DE HUMANIDADES

DEPARTAMENTO DE HISTORIA

CALI- VALLE 2014

DEDICATORIA

A mi hermosa y querida madre, Fabiola Inés Henao Quiceno, que con su amor, dedicación, apoyo, confianza y ejemplo, a iluminado todos los días de mi existir.
Te quiero hasta el infinito.

A mi padre, Julio Cesar González Mina, que a lo largo de toda su vida ha sido un modelo a seguir de trabajo arduo para mis hermanos y para mí. Gracias por tantos consejos y por todo el apoyo económico.

AGRADECIMIENTOS

Agradezco en primera instancia a Dios por permitirme estar con vida y tenerme al lado de tantas personas que quiero con el alma. A la Universidad del Valle y más precisamente al Departamento de Historia por el apoyo en mi formación académica; sus profesores, funcionarios y demás ente administrativo, día a día me brindaron lo mejor de sí, en estos 5 años aproximadamente de preparación.

Al profesor Mario Diego Romero, por brindarme toda su experiencia académica, ánimo, dedicación y confianza para llevar a cabo este trabajo.

Gracias especiales a mis padres, que me dieron la existencia y que a lo largo de los años me ayudaron a salir adelante, su cariño, entrega, aguante y sostén económico; fueron parte esencial en mi vida. Les agradezco enormemente.

A mis hermanos Laura Sofía González Henao y a Julio Cesar González Henao, que me han acompañado siempre, han sido un gran ejemplo de excelencia académica y dedicación. Me siento muy orgullosa de los dos. De igual forma, a toda la familia González Henao por el apoyo.

Y por último y no menos importantes, a mis queridos amigos. Wilmer Javier Barrero Navarro te agradezco por tu cariño, entrega y acompañamiento en toda la carrera, eres una persona muy especial y deseo de todo corazón que todas tus metas e ilusiones se vuelvan una realidad. A Catherine Espinosa Vanegas, por su compañía día a día, por nuestras maravillosas tertulias, tus consejos y tu apoyo cuando más lo necesite; y a Brayan Delgado, por su entusiasmo, solidaridad y valiosa amistad en cada momento.

Muchas Gracias a todos.

TABLA DE CONTENIDO

INTRODUCCIÓN	9
CAPÍTULO 1.	15
EL TRANSPORTE FERROVIARIO EN COLOMBIA	15
1.1 El arribo del tren al valle del cauca	23
1.3. Cali, celebra la llegada	35
CAPÍTULO 2.	43
CONSTRUCCIÓN DE LA VIA FERREA CALI- POPAYÁN Y SU IMPACTO EN LAS POBLACIONES DE JAMUNDÍ, GUACHINTE Y TIMBA (VALLE)	
2.1 Construcción de la vía férrea	43
2.2 Jamundí, contexto histórico e impacto del ferrocarril del pacífico en su población	53
2.3 Territorio de Guachinte	68
2.4 Región de Timba, eje central del Ferrocarril	74
2.5. Ramal Timba- Santander de Quilichao	80
CONCLUSIONES	88
FUENTES CONSULTADAS	90
BIBLIOGRAFÍA	91

LISTA DE FOTOS, CUADROS, MAPAS Y GRÁFICAS

FOTOS

Foto No.1. Transporte fluvial de pasajeros por el Río Cauca.	17
Foto No.2. Puente del piñal	25
Foto No.3. Estación del Ferrocarril en Córdoba.	33
Foto No.4. Ubicación de la primera piedra en la estación del Ferrocarril en Cali.	38
Foto No.5. Llegada de una de las locomotoras del Ferrocarril del Pacífico a Cali.	40
Foto No.6. Llegada del tren por primera vez al pueblo de Jamundí.	57
Foto No.7. Presentación artística y jolgorio durante la celebración de la llegada del tren a Jamundí.	60
Foto No.8. Maquinista y pasajeros del tren en una parada en Jamundí.	66
Foto No.9. Diferentes personalidades a esperas de la llegada del Ferrocarril en la estación de Santander de Quilichao	83
Foto No.10. Construcción de la vía férrea, en el tramo de Timba hacia Santander de Quilichao.	84
Foto N°11. Varios miembros de la familia Simmonds, aparecen en el último coche del convoy que viajaba a Popayán.	86

CUADROS

Cuadro No.1.Ferrocarriles a lo largo del país.	20
Cuadro No.2.Movimiento de carga de importación y exportación por el Ferrocarril del Cauca para el año de 1898.	27-28
Cuadro No.3.Contratistas de la obra Buenaventura- Cali 1872-1919	30
Cuadro No 4. Accionista de la Compañía del Ferrocarril del Pacífico 1908.	32
Cuadro No.5.Estaciones del tramo Buenaventura – Cali. 1882-1915	34
Cuadro No.6.Transporte de pasajeros y de carga por el Ferrocarril del Pacífico 1908-1919	41
Cuadro No 7.Ingenieros y trabajos realizados en la obra del Ferrocarril del Pacífico vía Cali- Popayán. 1914-1927	50
Cuadro No.8.Expropiación de zonas. 1912- 1928	51
Cuadro No.9.Disposición final de la vía. 1915	52
Cuadro No.10. Movimiento de recaudos durante el mes de abril hasta el mes de septiembre de1916. Estación de Jamundí	61
Cuadro No.11.Distribución económica de Jamundí (minería). 1918	63
Cuadro No.12.Distribución de actividades agrícolas en el territorio. 1918	64
Cuadro No.13.Movimiento de fletes y pasajes en la estación de Jamundí para el año de 1929	67-68
Cuadro No.14. Movimiento de carga y venta de pasajes en la estación de Guachinte para el mes de abril de 1916.	72
Cuadro No.15. Movimiento de carga y venta de pasajes en la estación de la Viga para abril de 1916.	73
Cuadro No.16. Movimiento de carga en la estación de Timba- Valle. 1925	77
Cuadro No.17. Movimiento de tiquetes en la estación de Timba- Valle.1925	78
Cuadro No.18. Movimiento de carga y de pasajeros en la estación de Timba- Valle.1927	79

MAPAS

Mapa No.1. Detalle de la ubicación de la zona de Jamundí, en el Departamento del Valle del Cauca 56

Mapa No.2. Ubicación de la zona de Guachinte 71

Mapa No.3. Detalle de la ubicación de la zona de Timba, en el municipio de Jamundí 75

GRÁFICAS

Gráfica N°1. Trazado de la línea férrea Cali- Popayán 45

INTRODUCCIÓN

El inicio de los Ferrocarriles en Colombia empieza con la construcción del Ferrocarril de Panamá, pocos años después de haberse inaugurado el 27 de septiembre de 1825 el primer Ferrocarril que se puso al servicio de viajeros entre las ciudades de Stockton y Darlington, en Gran Bretaña. Para el Estado Colombiano, una de las preocupaciones más grandes entre 1886 a 1922 era la construcción de vías de transporte: caminos de herradura, carreteras y sobre todo, ferrocarriles.

A lo largo de la segunda mitad del siglo XIX y primera mitad del siglo XX, se fue desarrollando la fiebre ferrocarrilera en varias regiones del país, construyéndose paulatinamente los ferrocarriles de Amagá, Antioquia, Barranquilla, Pacífico, Cúcuta, Cartagena, Puerto Wilches, La Sabana, Santa Marta, Girardot, La Dorada, entre otros; siendo estos caminos no solo importantes para la economía exportadora que se quería impulsar, sino también para las poblaciones que fueron atravesadas por las diferentes vías férreas.

El objeto del siguiente trabajo teniendo en cuenta el anterior planteamiento, es mostrar el impacto socioeconómico del Ferrocarril del Pacífico en las poblaciones de Jamundí, Guachinte y Timba; localidades que fueron atravesadas por la vía férrea que salía de Cali en dirección a Popayán. Busco con ello hacer un aporte a los estudios historiográficos de carácter regional y al conocimiento de la historia del transporte férreo con su irrupción en el sur del Departamento del Valle del Cauca, ya algunas investigaciones se han encargado de mostrar la llegada del ferrocarril a Cali u otras áreas del Norte del Departamento dejando de lado áreas de significativa importancia, como la que pretendemos estudiar.

De manera que, la pregunta concreta que quiero responder con este tema de investigación es: ¿Cómo fue el proceso socioeconómico vivido en las poblaciones del Jamundí, Guachinte y Timba, ubicadas al sur del Departamento del Valle del Cauca, ante el impacto del Ferrocarril del Pacífico entre 1915 – 1930?

Es preciso resaltar que el estudio de los ferrocarriles para el País y el Valle del Cauca, no es algo novedoso en sí mismo, puesto que es recurrente en cada libro que trate sobre Historia de Colombia para el siglo XX, lo que se pretende es resaltar la parte social y económica que apareció y se fortaleció en la regiones, con la creación de estaciones y el arribo del Ferrocarril del Pacífico en tres zonas. Asimismo, se plantea como objetivo general de este trabajo, identificar las transformaciones socio-culturales y económicas que contribuyeron al cambio de espacio y percepciones en las regiones, con la llegada del tren.

Para responder a este objetivo fue necesario detallar los aportes y vacíos en que se ha trabajado: El Ferrocarril del Pacífico en el tramo sur, vía Cali- Popayán, la historia del municipio de Jamundí y los corregimientos de Guachinte y Timba; y el movimiento de mercancías y pasajeros para la zona sur del Departamento del Valle del Cauca. Consecuentemente, se utilizó una Metodología Cualitativa, siendo esta la compilación, selección y cruce de diferentes herramientas y fuentes de la investigación, propias del método cualitativo utilizado en las ciencias sociales. Este método permitió describir eventos y transformaciones que han sucedido en este territorio a través del análisis de una gran cantidad de datos, que evidenciaron en cierta parte, el proceso comercial y social vivido desde 1915 a 1930 en las regiones.

Las fuentes primarias y secundarias que se abordaron para darle fundamento a este tema fueron archivísticas, hemerográficas, fotográficas y bibliográficas. De las fuentes archivísticas se consultaron del Archivo Histórico Municipal de Cali, 21 tomos de la Gaceta Departamental y Municipal; y del Archivo General de la Nación 34 tomos de la Sección: Republica, fondo: Ferrocarriles Nacionales.

De las fuentes hemerográficas se revisaron los periódicos: El Ferrocarril, El Relator, El Correo del Cauca y el Magazine Despertar Vallecaucano correspondientes a las décadas 1880, 1900, 1910, 1920, 1930 y 1970. Las fuentes fotográficas fueron revisadas en el Archivo del Patrimonio Fílmico y Fotográfico del Valle del Cauca en las colecciones: APFFVC - El Ferrocarril – Patrimonial y FFDO- Valle del Cauca – Patrimonial.

Y por último, las fuentes bibliográficas base para este estudio, fueron trabajadas desde la revisión de libros de diferentes autores como Alfredo Ortega, Bernardo Tovar Zambrano, Rufino Gutiérrez, Álvaro Pachón, María Teresa Ramírez y Gabriel Poveda Ramos, al igual que diferentes trabajos de grado de estudiantes del Departamento de Historia de la Universidad del Valle.

El autor Alfredo Ortega quien fue jefe de estación de ferrocarriles del Ministerio de Obras Públicas durante los años de 1905 a 1914, 1919 a 1920 y secretario técnico del mismo en los años de 1930 a 1931 en su libro *“Ferrocarriles colombianos: la última experiencia ferroviaria del país 1920-1930”* (1932), es enfático en afirmar que cualquier ferrocarril colombiano, es la celebración de un contrato. En los primeros cuatro capítulos nos explica cómo se desarrolló la red férrea a lo largo del país, las actividades de previsión social, contabilidad y legislación alrededor de la adjudicación de las obras y presupuesto nacional. Para los capítulos 5 al 11 hace una revisión exhaustiva de todos los ferrocarriles del país, por caso, el Ferrocarril de Antioquia, de Barranquilla, Caldas, Cartagena, Cúcuta, Cundinamarca, Girardot, Ibagué, Ambalema, de la dorada, del Pacífico y los cables aéreos. Según el autor la puesta en marcha de los ferrocarriles desde el gobierno nacional, fue concebida desde amplias autorizaciones y privilegios para usufructuar la empresa férrea que se deseaba construir, por un número determinado de años, que generalmente llegaba a cincuenta.

Así mismo, cuando se repasa los orígenes y la evolución de la actividad económica y empresarial colombiana, fue importante acudir al texto la *“Nueva Historia de Colombia. Economía, café, industria. (Tomo V)”* (1989). Obra compuesta por quince artículos diversos agrupados bajo la forma de capítulos lógicamente articulados. En él se conjuga una revisión de la economía nacional vista desde sus aspectos macroeconómicos, el análisis de la evolución de la industria cafetera, el estudio del crecimiento industrial y una evaluación de los cambios demográficos que ha sufrido el país desde 1800. A su vez, en el capítulo 1 *“La economía colombiana 1886-1992: un periodo de transición.”* abordado por el autor Bernardo Tovar Zambrano, nos muestra la importancia del período

comprendido entre 1886 a 1992, punto de apoyo para nuestra investigación, en la medida en que en él confluyen todos los aspectos que generan los primeros indicios de modernización del país, el auge y regularización de la producción cafetera de exportación, el rol preponderante del Estado como propulsor de la infraestructura y el papel que jugó el período de la Regeneración en términos económicos, sociales y políticos. Se destaca así mismo, la transición al nuevo siglo no exenta de confrontaciones de carácter bélico las cuales encontraron su principal exponente en la Guerra de los Mil Días.

De modo similar, el texto *“Monografías de Rufino Gutiérrez. 1854-1923 (Tomo II)”* (1921). Fue esencial para entender el funcionamiento del Ferrocarril del Pacífico ya que el autor hace un largo recorrido sobre la conformación y ejecución de las obras de la compañía. Explicando además, que la mayor ventaja para el país a raíz de la entrada de los ferrocarriles no consistía en la rapidez con que fue llevada la construcción en los últimos años, ni en las buenas condiciones de ella, ni en el menor costo de la obra, ni en el progreso nacional sino que, la entrada en operación de los diferentes trenes permitió la conexión de los diferentes poblados aislados por muchos años.

Los autores Álvaro Pachón y María Teresa Ramírez en el texto *“la infraestructura de transporte en Colombia durante el siglo XX: una descripción desde el punto de vista económico”* (2006), abarcan el estudio de la estructura, técnica y funcionamiento del transporte durante la primera mitad del siglo XX, y la evolución del sistema de transporte en los últimos cincuenta años. A lo largo del estudio se revisan los hechos más destacados que rodearon la construcción del transporte terrestre en el país y el papel que cumplieron las formas de organización que adoptó el gobierno, al igual que las normas y las tarifas de los servicios. Respecto al Capítulo 1 *“los Ferrocarriles”* explican que la evolución del transporte férreo para la época estuvo condicionada principalmente por la abrupta topografía del país, por eventos externos como la separación del Canal de Panamá, las dos guerras mundiales y su impacto en el comercio exterior; y la crisis de los años treinta.

De igual forma, Gabriel Poveda Ramos en su libro, *“Carrileras y Locomotoras. Historia de los ferrocarriles en Colombia”* (2005). Hace una sólida imputación sobre haber desmontado el sistema ferroviario nacional construido entre 1869 y 1995 como el gran desacierto de la dirigencia colombiana en el siglo XX. Al igual que su texto sobre *“el antiguo Ferrocarril del Pacífico”* (2000), el cual nos muestra cómo fue llevada la obra a cabo, desde Buenaventura hasta Popayán, pasando por adjudicación de contratos, retrasos en la entrega de material rodante y pago de fletes. Asimismo se contó con los trabajos de grado de estudiantes de Licenciatura en Historia e Historia de la Universidad del Valle, los cuales fueron importantes para analizar el proceso de la vía de Cali a Popayán y la historia de Jamundí, con algunos de sus poblados.

Trabajos como el de Susana J Cárdenas, *“Elementos para una historia del Ferrocarril del Pacífico y en especial la vía Cali a Popayán”* (1982), fue vital para analizar las relaciones del estado con la compañía, los antecedentes generales de la construcción de la vía, la fundación de la Compañía del Ferrocarril del Pacífico, los contratos cedidos por el gobierno nacional a personas particulares nacionales o extranjeras y los ingenieros que intervinieron en la obra. Colocando en evidencia que los Ferrocarriles Nacionales, de la división pacífico, fue una de las fuentes de trabajo, más grandes del país y que el transporte rápido pareció ser algo deseable por sí mismo, como un símbolo de progreso. En el trabajo como tal se desarrolla un análisis técnico y estructural de la vía, pero se deja de lado la incidencia que tuvo el paso del tren por los diferentes poblados ubicados a lo largo de la línea férrea hasta la capital del Departamento del Cauca. De igual manera textos como el de Katherine Muñoz *“Algunos factores del municipio de Jamundí en las últimas décadas”* (2011); y Alba Lucia Sánchez *“Jamundí, una historia entre lo rural y lo urbano”* (1989). Ayudaron a conocer de manera general el recorrido histórico del municipio, las características geográficas de la región, los medios de ingreso económico de la población; la organización o funciones de la administración pública. Pero sin mostrar rasgos fundamentales de las transformaciones del municipio a comienzos del siglo XX y mucho menos, algo relacionado con el paso del Ferrocarril del Pacífico.

Ahora bien, con la recopilación de la información obtenida se organizó el presente texto en 2 capítulos, en el primer capítulo se describirá la llegada del Ferrocarril a Colombia y al Valle del Cauca, enunciando el comienzo de la construcción de las obras para el país, la política de concesiones para la ejecución de los diferentes proyectos ferroviarios, los trabajos realizados por los ingenieros en la construcción de la línea férrea desde el puerto de Buenaventura hasta la ciudad de Cali, las parálisis que sufrieron los trabajos; para así, dar a conocer un poco el panorama nacional y regional con la aparición del transporte ferroviario.

En el segundo capítulo, presentaremos los informes de construcción de la vía férrea de Cali a Popayán, para luego mostrar el impacto que tuvo en las poblaciones que fueron materia de estudio para esta investigación. Como fue el caso de Jamundí, Guachinte y Timba. Esta última región la ubicamos como eje central comercial, al servicio de dos tramos de la vía férrea, el primero, la vía Cali-Popayán, y el segundo el tramo que iba de Timba a Santander de Quilichao. En el capítulo encontraremos de igual forma, un recorrido histórico de cada zona, los relatos de viajeros que utilizaron el tren en diferentes periodos de tiempo y el movimiento de tiquetes de pasajeros y carga; en las regiones. Finalmente, se plantearán una serie de conclusiones, respecto al estudio del impacto que tuvo la aparición de la locomotora en la vida de los lugareños.

CAPÍTULO I

EL TRANSPORTE FERROVIARIO EN COLOMBIA

Históricamente el siglo XIX en nuestro país es definido por varios historiadores como el siglo de las guerras civiles, las tres primeras décadas de este periodo se invirtieron en la guerra de la independencia, y una vez alcanzada, se produjeron en secuencia ocho guerras civiles más. Siendo la primera guerra de los Supremos o de los Conventos (1839-1841) y la última, la Guerra de los Mil Días (1899-1902). De igual forma, se inscribe también la fase de transición durante la cual tomaron cuerpo las condiciones económicas, sociales y político-institucionales que encauzaron el país por el derrotero de la modernización capitalista. Tales condiciones eran resultado de la confluencia, tanto en el escenario interior como en el ámbito de las relaciones externas, de una serie de factores cuyo desenvolvimiento, a la vez que era expresión de los nuevos desarrollos, contribuía por sus efectos, a cimentar y ampliar la tendencia de la modernización.¹ Aunque como lo afirma Consuelo Corredor “En Colombia se ha dado un proceso incompleto de modernización (una modernización a medias) ajeno a un proyecto de modernidad”.² Es decir, el país se insertó en una modernización en donde las élites dominantes le dieron un rotundo sí a la libre concurrencia económica, pero que persistieron en mantener un orden sociopolítico tradicional fundado en la exclusión e inmovilidad social, sin una verdadera construcción de valores modernos en los ciudadanos.

Por otro lado, dichos factores de desarrollo que se destacan, es la producción cafetera de exportación la cual se venía expandiendo desde 1860. En 1872 se exportaron 7.364 toneladas de café por valor de \$1.9 millones, lo que significaba el 18,4% del valor total de las exportaciones, entre 1887 y 1896 se vivió un nuevo

¹Tovar Zambrano, Bernardo. La economía colombiana 1886-1992: un periodo de transición. En: Álvaro Tirado Mejía, et al. Nueva Historia de Colombia. Economía, café, industria. Tomo V. Planeta Colombiana Edit., 1989.pág. 9.

² Corredor Martínez, Consuelo. Los límites de la modernización. Colombia: Cinep, 1992. Pág 33.

auge cafetero hasta llegar en este último año a 56.3% del valor total del grano llevado hacia el extranjero. Decae la exportación a finales del siglo XIX y comienzos del siglo XX, se mantiene baja hasta el año de 1911 en que se comenzó a presentar un nuevo auge. En 1912 se exportaron 55.993 toneladas por valor de \$16.8 millones lo que significaba nuevamente, más de la mitad del valor total de las exportaciones un 52.1% ya para 1919 la participación había ascendido al 68.7%.³ Con lo anterior es evidente que el crecimiento de la economía cafetera de exportación, fue decisivo para el desarrollo de la Nación.

La exportación del café se convirtió en uno de los sectores más dinámicos de la economía y una de las tantas consecuencias a raíz de la producción cafetera, fue la acumulación de capitales por parte de empresarios nacionales, en la medida en que esa acumulación aportó capital para la inversión en los primeros establecimientos industriales conformando un mercado monetizado e integrando un amplio sector de la población campesina. Además, se vio la necesidad implementar una red ferroviaria que contribuyera a la expansión y a una mejor comercialización de tal producto. De manera que, una razón fundamental para construir y poner en funcionamiento los ferrocarriles, fue la necesidad de atender a los movimientos de expansión de las exportaciones colombianas a fines del siglo XIX, y en especial las del café.⁴

La llegada de los Ferrocarril al país es muestra de un proyecto lleno de varios altibajos. Los pocos kilómetros contruidos, escasos en números y diseminados entre las regiones, no prestaban el servicio a que estaban llamados. Las difíciles condiciones de la topografía colombiana, escaso desarrollo de los mercados capitales, falta de desarrollo de medios de comunicación, falta de recursos económicos y regiones aisladas entre sí; fueron algunas de las causas del lento ritmo de esta construcción. Donde hubo alternativas al ferrocarril, la navegación a vapor fue un sustituto o complemento, convirtiéndose el río Magdalena en la

³ Tovar Zambrano, Bernardo. Op. cit, pág 10.

⁴ Poveda Ramos, Gabriel, 1932. Historia económica de Colombia en el siglo XX. Colombia: Universidad Pontificia Bolivariana, 2005. p 50.

columna vertebral de la modernización del transporte en los años veinte.⁵ Sin embargo, este nuevo sistema de transporte sufrió deterioro cuando la competencia del tabaco extranjero de mejor calidad produjo el colapso de la industria tabacalera en el país, el renglón de exportación más importante que se tenía. Al tabaco lo sobrevino la quina, pero sus volúmenes comerciales resultaron insuficientes para evitar el estancamiento de la navegación a vapor, la cual solo pudo ser reactivada por el rápido auge de la producción cafetera ocurrido en 1880.⁶



Foto N° 1. Transporte fluvial de pasajeros por el Río Cauca. Fuente: Archivo del patrimonio fílmico y fotográfico del valle del Cauca.

A su vez, el crecimiento de la economía colombiana requería no solo del auge y el mejoramiento de la navegación a vapor, sino también de la construcción de vías férreas que se desprendieran y sirvieran

de apoyo al río Magdalena. Es preciso insistir que aunque la era de la locomotora reactivó en algo, la ferrería, Colombia no tuvo las condiciones para el crecimiento de industrias mecanizadas y respecto a esto, el autor Hernán Horna afirma que las fuerzas productivas del país no habían desarrollado una industria que pudiese ser

⁵ Horna Hernán. Los ferrocarriles latinoamericanos del siglo XIX: el caso de Colombia. En: Carlos Dávila Ladrón de Guevara, et, al. Empresas y empresarios en la historia de Colombia. Siglos XIX - XX: una colección de estudios recientes. Tomo II. Bogotá, editorial Norma, ediciones Uniandes, 2003. pág.1026.

⁶ Ibíd., pág.1027.

acelerada para la construcción ferrocarrilera. La mayor parte del equipo ferroviario, tanto para Colombia como para el resto de América Latina fue fabricado en países más industrializados como Inglaterra y Estados Unidos.⁷ El libertador Simón Bolívar, ya había vislumbrado lo importante que sería para el progreso de la naciente Colombia, descuajar montañas para abrir caminos que comunicaran el interior del país con las playas del océano pacífico. Y fue así, como el libertador, el 20 de diciembre de 1829, ordenó la apertura del camino a Buenaventura encargando de los trabajos al coronel, Eusebio Borrero.⁸

Consecuentemente, el sistema de construcción de los primeros ferrocarriles fue similar al que se empleó en Francia y España: un sistema de concesiones que el Estado otorgaba al sector privado nacional o extranjero.⁹ Teóricamente existían dos alternativas como las explica el autor Thomas Fischer¹⁰ o el Estado se convierte en empresario, o él mismo subsidiaba a los inversionistas privados, por lo que en nuestro país siempre se optó por la segunda opción y muestra de esto, es la Ley 104 de 1892. Esta ley promulgó las reglas que el Estado debía seguir en la construcción de ferrocarriles y estableció los términos de los contratos de concesión. El gobierno nacional autorizó para dar subsidios a los departamentos en varias ocasiones, hasta por \$10.000 por kilómetro construido. Posteriormente, los ferrocarriles se fueron construyendo inicialmente, de manera independiente por parte de los Estados de acuerdo a la distribución política que se presentaba. Bajo el esquema federativo que imperó desde 1858 hasta la promulgación de la Constitución de 1886, la infraestructura ferroviaria creció obedeciendo los intereses individuales de cada Estado, que tenían en común la necesidad de encontrar vías de comunicación con el mundo para fortalecer su comercio

⁷ Ibíd., pág.1029.

⁸ Jiménez Calderón, Erasmo. Plan vial férreo del Valle del Cauca para Colombia: documentos que destacan la importancia de la modernización del ferrocarril del Pacífico y su integración a la red férrea nacional. Imprenta Departamental del Valle, 1981. Pág.19.

⁹ Pachón, Álvaro y Ramírez María Teresa. Los ferrocarriles. En: la infraestructura de transporte en Colombia durante el siglo XX. Fondo de cultura económica, Bogotá 2006.

¹⁰ Fischer, Thomas. El comienzo de la construcción de los ferrocarriles colombianos y los límites de la inversión extranjera. Universidad de los andes, monografía n°60, Bogotá 2001. págs 1-31.

exterior.¹¹ Por lo que cada Estado construía y administraba su línea férrea la cual era diseñada sin tener en cuenta las especificaciones técnicas existentes en los demás Estados.¹²

Por otra parte, el Cuadro N°1 que se presenta a continuación, contiene varios datos sobre los diferentes ferrocarriles que transitaron por el país, la duración de las diferentes concesiones y las fechas de construcción para dilucidar un poco el proceso de aparición del transporte ferroviario en las diferentes regiones. Aclarando igualmente que los pocos recursos y las restricciones del mercado fue una barrera que impidió que se construyeran los ferrocarriles y las líneas férreas con recursos de la Nación, por ello se inicia un sistema de concesiones que se utilizó a lo largo del siglo. Por lo que la falta de condiciones ideales para el desarrollo de una política ferroviaria ventajosa, hizo que el Estado Colombiano dependiera de los empresarios y las constructoras extranjeras, y que se desarrollaran concesiones de extrema liberalidad en las que a las empresas extranjeras se le permitía toda suerte de exenciones y privilegios.

¹¹ Nieto, Carlos Eduardo. Op. Cit, P 7.

¹² Amézquita, Pablo y García Andrés. P 2005. Los Ferrocarriles en Colombia. En: la línea férrea del atlántico y su programa de rehabilitación en los tramos de Facatativá (PK 40) Villeta (PK 110) La Dorada (PK 202) Puerto Berrio PK (328) Cabañas PK (361). Tesis de grado. Manizales, Universidad Nacional de Colombia, Facultad de ingeniería y arquitectura, ingeniería civil. Pág.23

CUADRO N° 1. FERROCARRILES A LO LARGO DEL PAIS, DURACIÓN DE CONCESIÓN Y CONSTRUCCIÓN.

<i>Nombre del ferrocarril</i>	<i>Concesión inicial otorgada a</i>	<i>Duración de la concesión</i>	<i>Después de la concesión el ferrocarril pasa a propiedad de</i>	<i>Contrato</i>	<i>Construcción</i>	
					<i>inicio</i>	<i>Fin</i>
Ferrocarril de Amaga	Compañía colombiana	Por cincuenta años desde el día en que se abriera el ferrocarril	Gobierno nacional	Ley 26 de 1907	1909	1917
Ferrocarril de Antioquia	Compañía de Cisneros	Por cincuenta y cinco años desde el día en que se abriera el ferrocarril	Departamento de Antioquia	Ley 229 de 1873	1874	1914
Ferrocarril de Barranquilla	Compañía de Cisneros	En 1923 el gobierno puede comprar el ferrocarril con el 20% de descuento	El gobierno debía comprar el ferrocarril en 1933, sino la compañía tenía derecho de usarlo indefinidamente	Ley 49 de 1884	1869	1888
Ferrocarril de Cúcuta	Compañía Colombiana	Por noventa y nueve años desde el 30 de junio de 1888	Departamento de Santander en 1987	Contrato de septiembre 4, 1876	1878	1897
Ferrocarril de Cartagena	Compañía inglesa	Por cincuenta años desde el día en que se abriera el ferrocarril	Departamento de bolívar en 1940	Contrato de enero 4, 1890	1890	1894
Ferrocarril del Cauca	Compañía de Cisneros	Por cincuenta años en compañía con el gobierno	Gobierno nacional (50%)	Contrato de diciembre 1,1905	1878	1918
Ferrocarril de La Dorada	Compañía de Cisneros				1884	1907
Ferrocarril del Norte	Compañía colombiana	Por noventa y nueve años desde el día en que se abriera el ferrocarril	Departamento de Cundinamarca	Ley departamental n° 30, 1884	1881	1935
Ferrocarril del Nordeste	Compañía belga				1921	1952
Ferrocarril de Puerto Wilches	Compañía inglesa				1908	1932
Ferrocarril de La Sabana	Compañía colombiana	Por sesenta y cinco años desde 1886	Departamento de Cundinamarca en 1951	Contrato de julio 26 de 1886	1882	1938
Ferrocarril de Santa Marta	Compañía inglesa	Por cincuenta años desde el día en que se abriera el ferrocarril	Gobierno nacional	Ley 53 de 1881	1882	1906

Fuente: Anales de ingeniería 1919-1920, memorias del ministerio de obras públicas y Alfredo Ortega (1932).

Varios de los promotores Latinoamericanos de ferrocarriles fueron los que estuvieron a la vanguardia del negocio exportador y contaban con varios contactos internacionales. En la mayoría de los casos, los empresarios locales provenían de una docena de clanes familiares y de allegados. Eran una elite de familias “acaudaladas” de vieja estirpe que tenían como objetivo económico expandir la producción de artículos tropicales y materias primas para la creciente demanda de la economía del atlántico norte.¹³ Así mismo, el artículo 2 de la ley 55 de 1927 afirmaba que, “no podrá reconocerse subvención para una vía pública, sin que los planos, estudios y presupuestos de la obra hayan sido aprobados por el ministerio de obras públicas por secciones no menores de 5 kilómetros”. A lo que el autor Ortega como Ministro de obras públicas, por mucho tiempo, afirmaba que muy pocas o casi ninguna empresa, han sometido previamente a la aprobación ministerial los planos, estudios y presupuestos de las carreteras para las cuales han pedido la subvención nacional, como tampoco los reglamentos y tarifas del tráfico que por ellas se hace.¹⁴

La red que se vino a formar en el país, se compone de dos grandes secciones y de varias otras de carácter local, comunicando la primera, a las ciudades más importantes del país como Bogotá, Manizales, Popayán, Pasto, Neiva, Ibagué, Pereira y otras con el Océano Pacífico; y la segunda procura establecer una conexión con el río Magdalena, comunicación con el Atlántico, o bien con las fronteras de Venezuela, para Bogotá, Tunja, Bucaramanga, Cúcuta y otras poblaciones menores.¹⁵

En la primera mitad del siglo XIX se dio a luz esta nueva plataforma técnica que hacía posibles los sueños nacionales de países en todo el mundo: era la solución a los problemas de conexión con gran eficiencia y a un bajo costo de funcionamiento. La segunda mitad de ese siglo como se mencionaba anteriormente, dio espacio para la explosión del fenómeno férreo y la apresurada expansión de este sistema se adaptó a las diferentes condiciones geográficas,

¹³ Horna Hernán. Op. Cit., pág. 1025

¹⁴ Ortega Díaz, Alfredo. Op. Cit., pág. 34

¹⁵ Ortega Díaz, Alfredo. Op. Cit., pág. 4

económicas y sociales de los países. La consigna o el sueño eran claros: el ferrocarril hace posible que el comercio y el transporte de pasajeros sea mucho más eficaz, y esto acelera la consolidación de las economías dentro del esquema impuesto por la industrialización.¹⁶ Sería hasta el gobierno de Manuel Murillo Toro, a través de la ley 69 de 1871, que se promovió una verdadera política ferroviaria nacional. Tal administración había dado muestras de preocupación años atrás incentivando el transporte nacional, a través de caminos y carreteras por todo el país.

No obstante, varias parálisis y contratiempos, vale mencionar, sobresalieron en la construcción de los ferrocarriles en el país como es en el caso de la Guerra Civil, en donde habían apenas 286 km transitables y la Guerra de los Mil Días (dándose aproximadamente de 1899 a 1903) periodo en el cual se devastaron, confiscaron y deterioraron varios de los ferrocarriles existentes en donde el gobierno no estuvo en condiciones de garantizar la protección tanto de personas como de propiedad individual. Actos de sabotaje, confiscaciones de bienes, impedimentos para los trabajos de reparación y construcción; y pérdida de fuerza laboral por incorporación voluntaria a las tropas revolucionarias o por reclutamiento forzado al ejército oficial llevaron la empresa a serias dificultades.¹⁷

Con ese panorama no solo se destruyó una parte de la infraestructura del transporte que a la fecha se había elaborado, sino que también el sector agropecuario, representado en el cultivo del Café salió también afectado. Después de la guerra, el presidente Rafael Reyes (1904-1909) inicio una política de reconstrucción económica, que incluía la promoción de las exportaciones agrícolas, en especial del café y un programa activo de construcción de ferrocarriles, financiado principalmente mediante el sistema de concesiones.¹⁸ A su vez, como respuesta a las difíciles condiciones topográficas de algunas regiones que dificultaba la construcción de un ferrocarril, se optó por obras de ingeniería como los cables aéreos. Este sistema de transporte fue considerado en

¹⁶ Nieto, Carlos Eduardo. Op. Cit., pág. 5

¹⁷ Fischer, Thomas. Op. Cit., p 11

¹⁸ Pachón, Álvaro y Ramírez María Teresa. Op. Cit., pág. 6

una época como un sustituto muy económico al sistema férreo, aunque el primero que se construyó tuvo éxito, hubo otros que fracasaron enormemente. El cable aéreo que comunicaba a Mariquita (Tolima) con la ciudad de Manizales fue una de las más importantes obras de ingeniería realizadas en nuestro país, fue en su época, ni más ni menos, el cable aéreo más largo del mundo, con una longitud de 72 kilómetros y más de cuatrocientos torres, sobre profundos abismos y parajes solitarios y escarpados, con cerca de 800 vagonetas en sus mejores épocas de funcionamiento.¹⁹ Por otro lado, en regiones como Meta, Chocó, San Andrés y providencia, Caquetá, Arauca, La Guajira, Putumayo, Vaupés, Vichada y Amazonas, zonas que apenas estaban en la era de los caminos de herradura, no se justificó la construcción de vías férreas.²⁰

1.2 EL ARRIBO DEL TREN AL VALLE DEL CAUCA.

Para el siglo XIX Vallecaucano la construcción de un Ferrocarril que brindara acceso al Océano Pacífico era el mayor anhelo, y tradicionalmente ya estaba señalado el lugar hacia el cual se tendería, la bahía de Buenaventura. A comienzos de este siglo, Buenaventura era un pequeño poblado con funciones esporádicas de puerto. El fondeadero del puerto estaba establecido frente a la isla de Cascajal, desde donde las mercancías atravesaban un canal para acceder al continente. Se trataba entonces de impulsar este pequeño poblado hasta niveles portuarios suficientes como para hacerlo el lugar de recepción de la producción exportable del departamento y de las mercaderías que del Océano Pacífico quisieran internarse en el Valle y en Colombia.²¹

¹⁹ Eduardo, Santa (2003). Palomo Aguirre: el bandido que asaltaba el cable más largo del mundo. En: Revista Credencial Historia. Febrero, 2003, Edición 158. P 10

²⁰ Ortega Díaz, Alfredo. Op. Cit., pág. 33

²¹ Zuluaga Ramírez, Francisco. Mejía Prado, Eduardo, Valencia Valderrama, Rosangela, Arias Calero, Alexander y Castaño García, Vivian. Intentos de modernización, Valle del Cauca - procesos históricos. n. d. revisado el 01 de noviembre de 2011. En: <http://www.valleonline.org/tiki-index.php>.

Para la construcción de la vía férrea Buenaventura- Cali de acuerdo con Jaime Calero y Nelly Galvis ²² en 1872 se celebra contrato entre el gobierno nacional y los señores David R. Smith y Frank B Modica, encargados de “the Cauca Valley Mining and constructing Company,” contrato que fue incumplido por los empresarios. Para 1885 solo se había logrado avanzar 27 kilómetros y el apoderado de este contrato fue el ingeniero cubano Francisco Javier Cisneros quien logra llevar el Ferrocarril hasta Córdoba y construir el puente del piñal.

El contrato entre el ingeniero Cisneros y el Gobierno Nacional, estimó que la obra mediría unos 200 Km., y que costaría \$6'000.000 de pesos-oro. Que serían aportados así: \$3'000.000 de pesos-oro, aportados por el Gobierno Nacional, y tomados del 50% de las rentas de aduana de Buenaventura y Tumaco; \$200.000 pesos-oro aportados por el estado soberano de Antioquia, y el resto sería subvencionado por el estado del Cauca, a razón de \$2.000 pesos mensuales, tomados de sus rentas corriente.²³ A Cisneros se le otorgaron: exención de impuestos nacionales, estaduales, municipales y de aduanas, durante la construcción y 5 años más; la franja de tierra para la vía y sus anexidades; más el servicio gratuito de policía en esta franja; el permiso para extraer toda la madera y los materiales de las tierras y los bosques de la Nación, más el derecho a prolongar la línea (adicionándole en este caso un millón de hectáreas) y un plazo de sesenta años para el usufructo del ferrocarril y de sus beneficios.

Por otro lado para 1882, mientras el ingeniero Francisco Cisneros trabajaba en la ferrovía, los viajeros que iban de Cali a Buenaventura realizaban gran parte de su recorrido en embarcaciones que navegaban el Dagua entre Buenaventura, donde el río desemboca en el Pacífico, y la aldea de Córdoba.

²² Calero Sanz, Jaime y Galvis, Nelly. Efectos socio-económicos de la salida al mar: el Ferrocarril del Pacífico 1880-1915. Tesis de grado. Licenciatura en Historia. Universidad del Valle. Colombia. 1987

²³ Poveda Ramos, Gabriel. El antiguo Ferrocarril del Pacífico. Documento en Word. P.59. revisado el 22 de septiembre de 2013. Disponible en: www.es.scribd.com/doc/79831517/El-Antiguo-Ferrocarril-del-Pacífico.



Foto N°2. Puente de El Piñal, posteriormente cambiado por uno más estable de ferroconcreto. Fuente: Archivo del patrimonio fílmico y fotográfico del Valle del Cauca.

En Julio de 1886 se celebró contrato con el Conde de Goussencourt, el cual, después de una serie de inconvenientes fue rescindido, resultando altamente perjudicado el tesoro

nacional, al tener que pagar al concesionario una indemnización de \$40.000.00 francos. En este año el Ministerio de Fomento nombró como administrador de la ferrovía al señor Miguel Guerrero, caleño, como ingeniero - Jefe, al ingeniero Macario Palomino y al ingeniero Julián Uribe Uribe. Bajo la dirección de estos ingenieros se emprendió la reparación a fondo de toda la línea, que ya tenía 14 años de comenzada y sólo 27 kilómetros de extensión, contruidos en su mayor parte por Cisneros y que para la fecha ya se encontraba muy deteriorada. Ellos también dirigieron la reconstrucción del puente de El Piñal, así como la construcción de varios edificios, y la reparación y la adquisición de material rodante. Además, adelantaron trabajos de trazado, localización y diseño hasta el Km. 83, un kilómetro más delante de la estación Caldas, llamada hoy estación Dagua. No obstante, los rieles continuaban detenidos desde el km 27, donde los dejó Cisneros.

De 1886 a 1890 el Ferrocarril estuvo a cargo de la administración oficial y el 27 de agosto de este último año, el Doctor Carlos Holguín Mallarino, preocupado por la detención de los trabajos y el lógico deterioro de más de 20 kilómetros ya contruidos, celebró contrato con el señor James Cherry para la continuación de la obra y la refacción de lo ya hecho logrando llevar el Ferrocarril hasta Sucre- sobre

el Río Dagua. En abril de 1897 se realizó contrato con los señores Ignacio Muñoz y Víctor Borrero, los cuales se comprometieron a reconstruir el trayecto existente entre Buenaventura y la estación de San José, a proveer dos locomotoras, cada una de 20 toneladas, dos carros de carga, además de la obligación de construir en Buenaventura una casa para adecuar las oficinas del Ferrocarril y proseguir la obra hasta Cali.²⁴

Respecto a lo anterior el autor Rufino Gutiérrez²⁵ afirma que las principales condiciones de tal contrato fueron las siguientes: la línea hasta la estación de San José, en el kilómetro 37, sería reconstruida mediante el pago de \$320,000, moneda corriente, que entonces equivalía a \$160,000 oro, los productos de ese trayecto se destinarían a atender a los gastos de conservación y explotación, a razón de \$400 anuales por kilómetro, y lo que sobrara de eso se abonaría al gobierno. Los contratistas podrían fijar libremente las tarifas, pero sin exceder las existentes; el gobierno pagaría la construcción a estos precios por kilómetro: de San José a Juntas, a \$38,000; en el Boquerón del Dagua-unos 12 kilómetros, a \$65,333; y de allí a Palmira, a \$40,000, todo en oro. Para atender a estos gastos se destinaron 50 unidades del producto de las Aduanas de Buenaventura y Tumaco, sobre los cuales se girarían libranzas que ganarían interés del 8%.

Sin embargo, los anteriores caballeros alcanzaron solo a construir 10 kilómetros, pues se inicia la Guerra de los Mil Días en 1899 y los trabajos tuvieron que paralizarse. La penuria fiscal y la inflación desbocada que fueron causadas por la Guerra de los Mil Días no permitieron entonces que se prolongara la línea férrea, y el administrador Borrero se dedicaron en gran medida al mantenimiento de la obra. Una creciente del Dagua, en noviembre de 1901 se había llevado el puente de hierro, de 61 metros de luz, en el paso de San Cipriano. En el cuadro n° 2

²⁴ Revista Despertar Vallecaucano. Cali. Reportaje titulado “la epopeya de la construcción del Ferrocarril de Pacífico” septiembre de 1976.

²⁵ Gutiérrez, Rufino. Monografías (Tomo II). 1854-1923. Editorial: Bogotá; Imprenta Nacional. 1921.

mostraremos el movimiento de carga de exportación e importación para el año de 1898.

CUADRO N°2
MOVIMIENTO DE CARGA DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN POR EL
FERROCARRIL DEL PACÍFICO PARA EL AÑO DE 1898.

Fecha de los trenes	Importación de bultos	Exportación de bultos	Total de bultos	Importación pesos en libras	Exportación pesos en libras
1	178	158	336	26585	23490
3	407	243	650	64645	25960
6	167	205	372	22435	30360
8	177	329	506	23615	48895
9	-	108	108	-	15100
10	101	40	141	11285	5780
13	211	345	556	28700	50360
15	315	158	473	46200	22275
17	338	285	623	50385	42755
19	263	-	263	40390	-
20	-	326	326	-	47900
21	113	-	446	15250	46450
22	41	-	41	3240	-
24	20	85	105	1330	12860
27	353	120	473	107650	17725

(Continuación)

Fecha de los trenes	Importación de bultos	Exportación de bultos	Total de bultos	Importación pesos en libras	Exportación pesos en libras
28	295	66	361	45815	9230
29	109	-	109	18080	-
30	200	-	200	30000	-
31	189	43	232	26805	5800
TOTALES	3.477	2.844	6321	562410	404.940

Fuente: Archivo General de la Nación. Bogotá. Fondo Ferrocarriles. Sección República. Tomo 432, Folio 52, año 1898. Vía Buenaventura- San José. San José- Buenaventura

El gobierno tuvo nuevamente a su cargo la administración hasta 1903, año en que se celebra de nuevo contrato con Ignacio Muñoz y el cual caduca en 1905; en este año se traspasó la empresa a los señores Eduardo y Alfred Mason, para la reparación de la vía construida y el avance de la misma. A esta empresa le tocó romper el temible boquerón del Dagua, cuyas rocas resistían el impacto de las picas y de los noveles elementos mecánicos de entonces recibiendo \$65.333 pesos oro por kilómetro terminando, mientras en otros sitios de terreno menos difíciles, el valor del mismo era de \$40.000. Este siniestro lugar fue de la tumba de incontables obreros y capataces y solo la constancia de los dos norteamericanos logró dominar la pétrea barrera o tapón, que se interponía en su camino.²⁶ Asimismo, esta empresa reclamo una indemnización al gobierno en carta expresada por el señor Alfred Brashop Mason en la cual afirmaba, en extenso, lo siguiente:

Para Diciembre de 1905 llegue a la ciudad con un contrato formal hecho con los señores J.G White & Compañía de New York, para la construcción de todo el Ferrocarril del Cauca. Este contrato original fue sometido al gobierno. Cuando se vio que el contrato para la reparación del ferrocarril a kilómetro 48.680 no se había cumplido por el contratista anterior, los señores J.G White & compañía se retiraron de él. En vista de esa circunstancia fue negociada la concesión que se publicó en el diario oficial N° 12549 de fecha del 18 de enero de 1906. Por el artículo 15 de esta concesión el gobierno se obligó a pagar a los concesionarios para la

²⁶ Revista Despertar Vallecaucano. Op. Cit., pág. 15

reparación la cantidad de cien mil pesos oro y ordeno el pago a los concesionarios el día 15 de cada mes “la mitad de los ingresos brutos del mes anterior de las aduanas del pacífico” el artículo 5 reserva para los concesionarios el 50 % del valor bruto de la renta de las aduanas del pacífico. Por el artículo 14 el gobierno se obliga a pagar a los concesionarios el 50% del producto bruto de las aduanas del pacífico el cual no podrá darse otra inversión. Al negociarse la concesión el entonces ministro de obras públicas, finado señor Modesto Garcés, quiso fijar la frase “obras de construcción hechas y aceptadas” pero los concesionarios rehusaron aceptarla porque el contrato con la J. G White & compañía habían fracasado por la falta de cumplimiento de terceros y era evidente que tendrían que atenerse al 50% para el sostenimiento de los trabajos hasta poder hacer otros arreglos financieros en los Estados Unidos. En mayo de 1907 la Colombian Pacific Railroad Company debía al Banco Central cierta suma, pagadera el 30 de julio de 1907 y garantizada por el ferrocarril y la concesión. Por todo el Banco prestó a la compañía ciento quince mil pesos oro (\$115.000) de cuya suma esta había sido devuelta al banco, antes de julio 30 de 1907, la cantidad \$96.500 pesos oro. Los últimos \$38.000 fueron pedidos con el exclusivo objeto de apurar los trabajos en provecho de Colombia. El 20 de julio de 1907 se colocó los rieles en la estación de Juntas y tenía casi terminados 5 kilómetros más en el boquerón para los cuales los rieles ya habían llegado a Buenaventura. Tenía además, el derecho legal de suspender totalmente la construcción por un periodo de 6 meses si así deseara. Si el gobierno hubiera cumplido su promesa de pagar el 50% de los ingresos brutos, la empresa habría podido prestar los 115.000 pesos oros al Banco Central sin riesgo, pues la diferencia entre el 50% de los ingresos brutos y el 50% de los derechos de importación, que era todo lo que los concesionarios habían recibido hasta entonces, habría bastado y sobrado para pagar el saldo que quedo debiendo al banco.

Principiando el 15 de febrero de 1906 y repitiéndose cada mes hasta el 15 de julio de 1907 el gobierno dejo de pagar el 50% de los ingresos brutos de las aduanas del pacífico, pagando apenas el cincuenta por ciento de los derechos de importación, menos en los meses de mayo y junio de 1907 en el caso de Tumaco. El gobierno, pues dejo de cumplir sus obligaciones, en el caso de la aduana de Buenaventura, 18 veces, es decir, una vez cada mes del 15 de febrero de 1906 al 15 de julio de 1907 y en el caso de la aduana de Tumaco, 16 veces, del 16 de febrero de 1906 al 15 de mayo de 1907, por todo 34 veces. El banco central se adueñó del ferrocarril a los 8 a.m. del 8 de agosto de 1907 y a las 10 a.m. la aduana de Buenaventura puso a la orden del banco (por orden del gobierno. Si el gobierno nos hubiera pagado lo estipulado en la concesión lo que el ministro de obras públicas tendríamos hoy la posesión del ferrocarril y seríamos dueños de la concesión. Debido única y exclusivamente a que el gobierno dejó de cumplir con las obligaciones estipulada en la concesión y el ferrocarril ha pasado a manos del agente principal del gobierno – el Banco central- sin que a este le costara un centavo. Debido a la falta, de parte del gobierno a cumplir sus obligaciones estipuladas en la concesión exceden un valor \$10.000.000 millones de pesos en consecuencia reclamamos por daños y perjuicios esa suma de dinero con intereses desde el 20 de julio de 1907.²⁷

²⁷ Archivo General de la Nación. Bogotá. Fondo Ferrocarriles. Sección República. Tomo 436, Folio 155, año 1908.

En 1907, los señores Mason, fatigados y enfermos tras el difícilísimo esfuerzo que constituyó derribar el tapón del Dagua y los inconvenientes que tuvieron con los pagos por parte del gobierno, traspasaron por escritura pública al Banco central de Bogotá el contrato y del pago por indemnización no hubo registro. Para condensar los múltiples contratos y concesiones que acarreó esta construcción, en el cuadro n°3 se mostrarán las diferentes administraciones que estuvieron a cargo de los trabajos de la vía férrea, con expresión del tiempo empleado, kilómetros construidos, costo total y costo por kilómetro.

CUADRO N°3

CONTRATISTAS DE LA OBRA BUENAVENTURA - CALI (1872- 1919)

Administraciones	Tiempo	Kilómetros	Costo total	Costo por kilometro
Smith y Mógica	1872-1878	-	-	-
Francisco J Cisneros	1878-1885	27	\$1.833.822.00	\$91.691.90
Conde de Goussencourt	1885-1886	-	8.000.00	-
Administración oficial	1885-1890	-	393.083.00	-
James S. Cherry	1890-1897	8	1.463.882.00	182.985.00
Muñoz y Borrero	1897-1899	10	588.072.00	58.807.20
Administración oficial	1899-1903	-	-	-
Ignacio Muños c	1903-1905	2	425.179.00	212.539.50
A y E. Mason	1905-1907	8	567.603.00	70.750.30
Cía. Del F.C del Pacífico	1907-1919	181	9'741.583.39	53.820.90
Totales		236	\$15'021.224.39	

Fuente: PERIODICO EL RELATOR.CALI.15 Mayo de 1928. Reportaje al Ministro de obras públicas, sobre lo que es y vale el Ferrocarril del Pacífico.

Un ejemplo que resume todos los incumplimientos de los contratos como lo acabamos de ver, es el de la obra del Ferrocarril del Pacífico, llamado antiguamente Ferrocarril del Cauca. De ahí que, la violación de los contratos y las malas negociaciones provocaron grandes costos para la Nación, no solo por pérdidas económicas sino también por la parálisis de la construcción. “Cabe destacar dos rasgos del sistema de concesiones colombiano. Primero la presencia de un grupo de buscadores de renta, contratistas que buscaban obtener las mayores ganancias posibles. Y segundo, un problema de derechos de propiedad

ocasionado por la falta de regulación y la mala definición de los términos de los contratos”.²⁸

Para el año 1908 por escritura pública n°65 del 17 de enero, nace la compañía del Ferrocarril del Pacífico con domicilio en la ciudad de Bogotá. Se constituyó con un capital de \$1.400.000 oro, que para la época representaba una suma considerable. Con el siguiente personal de socios fundadores: José María Sierra, Cesar Castro, Francisco J Fernández, Juan Bautista Pombo, Gonzalo Arboleda, Leopoldo Pombo, Clímaco Mejía, Emiliano y Francisco Laserna, Alberto Racines, Santiago Vargas, Rafael Osorio, Leopoldo Cajiao y Martin Restrepo Mejía, comerciantes. Vecinos de Bogotá: Julio Arboleda, banquero; Ulpiano A de Valenzuela, hacendado; Alfredo Vásquez Cobo, ingeniero civil; Marceliano Vargas, abogado, Guillermo Gómez, médico y cirujano; Nemesio Camacho, abogado, todos vecinos de Bogotá; Ignacio Muñoz C, comerciante y hacendado, vecino de Popayán, Ángel Jaramillo & Compañía, sociedad comercial domiciliada en Medellín, representada por Pedro Jaramillo J, comerciante vecino de Bogotá; Félix Salazar e hijos, sociedad comercial domiciliada en Manizales, departamento de caldas y el Banco Central, sociedad anima bancaria, representada por su gerente Félix Salazar J. Capitalistas y agricultores del Cauca, como el señor Modesto Cabal y otros, han solicitado acciones en la misma compañía. Conviene por lo tanto, también fijar en el contrato un número considerable de acciones para que los habitantes del Departamento de Caldas y Cauca las suscriban en condiciones exactamente iguales a los socios fundadores, dentro de un plazo prudencial, que no debe ser menor de 6 meses. Es la primera vez que Colombia se acomete una empresa ferrocarrilera con capital efectivo de esta magnitud y vuestra comisión no puede menos de dar un voto de aplauso a los señores que la han suscrito. Su ejemplo puede servir para empresas análogas, de no menor importancia, como el Ferrocarril de Antioquia.²⁹

Aquí es importante subrayar que para la Nación aparte de ser fundamental contar con los aportes de un grupo de empresarios y profesionales de la región, se buscaba que agricultores de los dos departamentos invirtieran y tomaran acciones de este proyecto en condiciones similares a los grandes capitalistas; en donde esto lo podríamos mirar bajo dos perspectivas. Por una parte, en que el gobierno nacional buscaba solventar la gran inversión que acarreaba la construcción y funcionamiento de las vías férreas faltantes con aportes de toda clase de socios. Y por otra, que se buscara que la población al invertir sus pocos o muchos recursos

²⁸ Pachón, Álvaro y Ramírez María Teresa. Op. Cit., pág. 18.

²⁹ Archivo General de la Nación. Bogotá. Fondo Ferrocarriles. Sección República. Tomo 436, Folio 264, año 1908.

se apropiaran del proyecto y lo tomaran como suyo. En ejemplo, en el cuadro n° 4 se mostrará la distribución de las acciones que se conformaron:

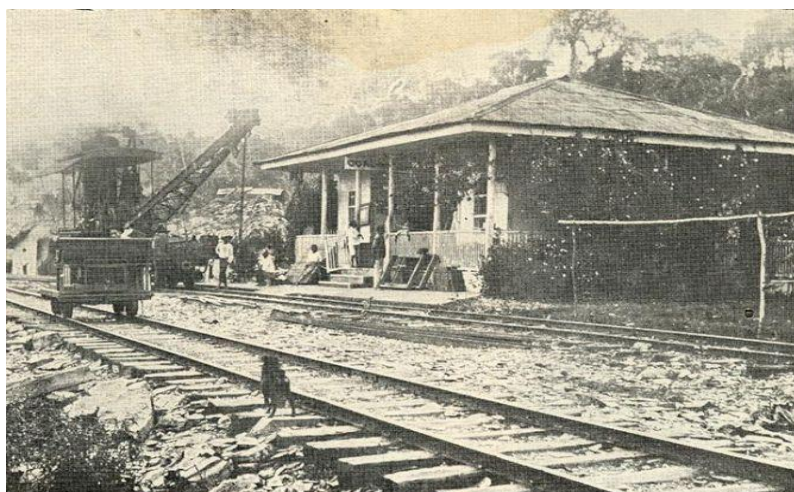
CUADRO N°4
ACCIONISTA DE LA COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL DEL PACÍFICO 1908

Banco Central	5.600 acciones
Ignacio Muños & Compañía	645
Alfredo Vásquez Cobo	645
Marcelino Vargas	645
Julio Arboleda	20
Santiago Vargas	10
Feliz Salazar e Hijos	645
Francisco Laserna	220
Emiliano Laserna	100
Clímaco Mejía	330
Francisco J. Fernández	225
Cesar Castro	200
Leopoldo Cagia	41
Martin Restrepo Mejía	100
No aparece el nombre	41
No aparece el nombre	50
Juan B Pombo	40
Gonzalo Arboleda	30
Leopoldo Pombo	20
Enrique Pombo	10
Alberto Racines	2
Rafael Osorio	100
José María Sierra	545
Ángel María Sierra	545
Ulpiano de Valenzuela	206
Nemesio Camacho	36

FUENTE: Archivo General de la Nación. Bogotá. Fondo Ferrocarriles. Sección República. Tomo 440, Folio 67, año 1908. Copia de la escritura pública n° 65.

Así pues, la entidad fue organizada de acuerdo con las más exigentes leyes colombianas y tuvo por objeto principal la construcción y administración de un ferrocarril que, partiendo del puerto de Buenaventura, pusiera en comunicación el litoral con el interior del país. La empresa tomó a su cargo la construcción de 530 kilómetros de vía férrea, distancia del puerto hacia las ciudades de Cartago en el norte del Valle y de Popayán, capital del departamento del Cauca. La vía contratada tenía un ancho de tres pies ingleses, los rieles tenían 35 libras de peso por yarda y el material fijo y rodante empleado era de la mejor Calidad que se producía en los Estados unidos de América, mercado proveedor de tales elementos.³⁰

Foto N°3. Estación del ferrocarril en Córdoba. Fuente: Archivo del patrimonio fílmico y fotográfico del Valle del Cauca.1908.



Para Marzo de 1909 la carrilera llegó al sitio de Papagayeros (Km. 82) y allí se establece una estación a la cual se le llamó, Estación de Caldas (hoy Dagua). Al mismo tiempo, un poco más hacia adentro de la Delfina, se estableció la Estación Cisneros (km. 55). Y bajo la dirección del Ingeniero Rafael Álvarez Salas, se decidió cruzar la cordillera por el paso llamado Lomitas (km. 134), un poco adelante de La Cumbre (km. 129) en dirección a Cali. En abril de 1910 el Gobierno Nacional aprobó los planos y perfiles del trazado por ese puerto de montaña hasta la ciudad de Cali (km. 173). Y dos años después el mismo Gobierno aprobó el trazado de Cali a Palmira.

³⁰ Revista Despertar Vallecaucano. Cali. Reportaje titulado “como nació la compañía del Ferrocarril de Pacífico en 1928” mayo de 1976.

En vista de lo anterior, los 174 Km de la línea entre Buenaventura y Cali quedaron demarcados por 10 estaciones de la siguiente manera como se mostraran en el cuadro n° 5

CUADRO N°5

ESTACIONES DEL TRAMO BUENAVENTURA - CALI CONSTRUIDAS DESDE 1882 - 1915

Buenaventura	-
Córdoba	20 Km
Cisneros	55 Km
Caldas (hoy Dagua)	82 Km
Lomitas	109 Km
Bitaco	120 Km
La Cumbre	129 Km
Yumbo	158 Km
Puerto Isaac	161 Km
Cali	174 Km

Fuente: Poveda, Ramos. Historia económica de Colombia en el siglo XX. (2005)

En abril de 1910 el Gobierno Nacional aprobaron los planos y perfiles del trazado por ese puerto de montaña hasta la ciudad de Cali (km. 174). Y dos años después el mismo Gobierno aprobó el trazado de Cali a Palmira. En 1913, la ley 129 dio el nombre de “Ferrocarril del Pacífico” a la línea que venía desde Buenaventura y que debería empalmarse en Ibagué y Girardot con el que ya llegaba a Bogotá³¹.

Por otra parte, en 1914 cuando se inicia la “Gran Guerra” Europea, engendrada por conflictos imperialistas entre las potencias Centrales: Alemania y Austria-Hungría (a las que más tarde se incorporaron Bulgaria y la Turquía Otomana) versus las potencias de la Entente Gran Bretaña, Francia, la Rusia Imperial y

³¹Poveda Ramos. Op. Cit., pág. 20.

Serbia (a las que luego se unieron Grecia, Italia, Rumania, Portugal, y Estados Unidos) ocasionaron repercusiones en la construcción de algunos de los trazados de la línea férrea en el país.

El entusiasmo inicial de la mayoría de los países beligerantes respecto a una victoria rápida y decisiva se evaporó cuando la guerra se estancó en un punto muerto de dispendiosas batallas y guerra de trincheras, particularmente en el frente occidental, provocando que la junta directiva del Ferrocarril del Pacífico limitara su radio de adquisición de elementos en el exterior para su funcionamiento tal como lo fue expresado por el Gerente Manuel Valderrama así:

...Desde que comenzó la guerra europea en el mes de agosto de 1914, le fue preciso a la compañía limitar la compra de materiales a los Estados Unidos de Norte América, que por el extraordinario recargo de las fabricas productoras de elementos para ferrocarriles en el país mencionado, con motivo de los exorbitantes pedidos que han hecho a esas mismas fabricas algunas de las naciones en combate, se ha dificultado notablemente a la compañía del Ferrocarril del Pacífico el despacho de los elementos que le son de imperiosa necesidad, no obstante la actividad de sus agentes, la oportuna previsión de fondos y la autorización para adquirirlos a los precios que fueron corrientes. A grado tal que no se ha podido obtener el despacho de pedidos mandados a ejecutar hace más de dos años. Mientras dure este conflicto, la compañía se halla en la absoluta imposibilidad de efectuar las obras que tiene a su cargo, aun cuando hiciese todos los sacrificios que estuvieren a su alcance...³²

1.3 CALI, CELEBRA LA LLEGADA.

Inicialmente el Valle del río Cauca era una región geográfica que para el siglo XX estaba conformada por múltiples mercados locales desconectados y aislados entre sí, medios de transporte que se utilizaban desde la época colonial como los caballos de carga, y dispendiosas horas de viaje atravesando ríos; situación que era vivenciada a lo largo del país. Los altos costos de transporte no permitían una movilización de productos y de viajeros por lo que el empuje comercial comenzó a presionar de alguna forma el mejoramiento de los caminos, nuevas obras públicas y nuevas vías carreteables como se expondrá a continuación. El autor

³² Archivo General de la Nación. Bogotá. Fondo Ferrocarriles. Sección República. Tomo 444, Folio 20, año 1914.

Edgar Vásquez ³³ reconocido investigador de la región, pone en evidencia que el difícil acceso a los caminos permitió que la navegación por el río Cauca en un comienzo, integrara el acceso comercial de las fincas ribereñas y haciendas con los diferentes poblados. De manera que, a lo largo de estos trayectos, se movilizó cacao, café, tabaco, plátanos y demás productos desde las fincas hasta los rudimentarios embarcaderos que se conectaban por caminos de herradura con los poblados. Desde Puerto Mallarino se abasteció a Cali a través de un camino por donde transitaban las recuas de caballos cargados de productos en dirección a la plaza de mercado ubicada en la zona del Calvario o para el consumo doméstico de los propietarios.

El 20 de julio de 1910 se inaugura el tranvía a vapor reemplazando poco a poco las recuas de caballos utilizadas anteriormente. Este partía desde Puerto Mallarino (Juanchito) movilizand o a la gente que llegaba en los barcos de Vapor por el río Cauca hacia la ciudad, produciendo una reducción en los costos de transporte. Aparte de la inauguración del tranvía a vapor en este año, 1910 fue un año de acontecimientos que auguraba una nueva etapa en la vida de Cali, constituyéndose este periodo como lo afirman algunos economistas e historiadores como un umbral hacia el progreso urbano de la naciente ciudad. En este proceso se distinguen diferentes etapas, concebidas desde la siguiente periodización: Primer periodo, pre-condiciones del proceso de modernización (1910-1928), sub-periodo 1 (1910-1915) base institucional e infraestructura local; sub-periodo 2 (1922- 1928): apertura vial al pacífico, a la región y al país; y sub-periodo 3 (1929-1933): danza de los millones y crecimiento de Cali.³⁴ En el sub-periodo 1 (1910-1915) Cali fue designada como capital del Departamento del Valle separándose del viejo Cauca por medio del Decreto Nacional n° 340 del 16 de abril de 1910, con la cual concluyó el movimiento separatista promovido por la elite

³³ Vásquez Benítez, Édgar, 1938. Historia de Cali en el siglo 20: sociedad, economía, cultura y espacio. Colombia : Universidad del Valle, 2001 ; Escuela Superior de Administración Pública ; Secretaría de Cultura y Turismo de Cali

³⁴ Vásquez, Edgar, Corchuelo Alberto, Núñez Alberto y Escobar, Jaime Humberto. Cali: economía, población, expansión urbana y servicios públicos: un modelo de interrelaciones 1994. Colombia: CIDSE, Universidad del Valle.

regional y agro-comercial de la ciudad y de Buga, que aspiraban al manejo y control político de la región independiente del Cauca. El sometimiento que acarrearba estar administrativamente unidos al Cauca era considerado por las familias más prestigiosas de estas ciudades como una barrera para el crecimiento del Valle, por lo que del sector de los grandes comerciantes surgieron varios abanderados de la separación. Otro motivo de descontento fue el empleo de recursos en la apertura de la vía del Cauca al Micay, cuando consideraban más importante la carretera de Popayán a Cali y la terminación del Ferrocarril del Pacífico.³⁵

Para el 20 de julio de 1910 al igual que de inaugurarse el tranvía a vapor como se mencionaba anteriormente, se colocó para la misma fecha la primera piedra de la estación del ferrocarril en una pequeña finca de plátano y café. Los caleños no perdían las esperanzas de ver llegar algún día las humeantes locomotoras y así para ese día un desfile de damas y caballeros, encabezando por la banda militar, se dirigió desde el parque de Caicedo, lugar de reunión, hacia el de San Nicolás donde terminaba el casco urbano de entonces y de allí cruzó por lo que llamaban “El camellón” hacia la actual calle 25 en donde se colocó la primera piedra para la estación del tan anhelado ferrocarril. En reportaje titulado por la revista Despertar Vallecaucano, Recordando el Ayer, aluden a esta fecha de la siguiente manera:

En traje de ceremonia y cubilete los hombres y largos vestidos blancos, sombreros de ancha ala y zapatos del mismo color, los señores desfilaron entre otros don Manuel Carvajal Valencia, don Manuel rebolledo y demás personas influyentes de la ciudad que iban elegantísimas a colocar el primer jalón de la nueva estación... un medico muy famoso entonces, el doctor pablo García tomó la palabra y extenso discurso expreso: dentro de poco, de la alta cumbre de nuestras montañas azules, descenderá el gran convoy de andar jadeante... y respirar nebuloso y a enlazar nuestros habitantes y nuestro territorio con el resto del globo.³⁶

En alegre romería enterraron para ese entonces en la calle 25 la primera piedra de la nueva estación, viendo mucho más tarde, la llegada del ferrocarril. Solamente en 1919, cuando el Ferrocarril del Pacífico se hizo una realidad bajo la dirección

³⁵ Vásquez, Edgar, Op. Cit., pág. 62.

³⁶ Revista Despertar Vallecaucano. Cali. Agosto de 1978.

de ingeniero y general Alfredo Vásquez Cobo, se levantó el modesto edificio que por muchos años recibió y despacho a los pasajeros que llegaban y salían de Cali a bordo de los trenes. Para el 26 de octubre del mismo año empezó también a funcionar la primera planta eléctrica cuya energía además de servir para la iluminación de las casas y de la plaza de la constitución, comenzó a ser utilizada por almacenes, hoteles y negocios como la tipografía Carvajal y cía. La Compañía de Electricidad constituida por Henry J. Eder, Edward Mason, Ulpiano Lloreda y Benito López, quedó en el sitio Piedra Grande, contiguo a la Hacienda Santa Rosa”.³⁷



Foto N°4. Celebre marcha de señoras y señores en traje de ceremonia hacia el mangón donde se ubicaría la primera piedra de la estación del ferrocarril, fecha que concordaba también con el primer centenario de la independencia de la Nación. Fuente: Revista despertar vallecaucano, año de publicación 1987.

Así pues, Cali empieza su nueva vida como capital del Departamento del Valle del Cauca, con tranvía, con energía eléctrica y con el propósito de que el transporte férreo, toque de una vez por todas, la región. De la misma manera, “el nuevo contexto institucional, las obras de infraestructura, la ampliación de la actividad comercial y las expectativas sobre el impacto que tendría el ferrocarril, incidieron

³⁷ Vásquez, Edgar., et al. Op. Cit., pág.11

en la generación de empleo especialmente en el sector terciario y en la inmigración”.³⁸ Consecuentemente, en el quinquenio de 1910 a 1915 la ciudad de Cali alcanzó una tasa de crecimiento demográfico anual de 7.03% tal vez la más alta de su historia hasta ese momento.³⁹ El crecimiento demográfico de la cabecera obligó en su medida la expansión del área ocupada. Debido a la aparición de lotes disponibles para la construcción en los barrios centrales Santa Rosa, San Antonio, San Nicolás y el Calvario aumentó la densidad bruta, que pasó de 78.8 a 100,7 habitantes por hectárea.

Entre “1912 y 1915 el número de viviendas urbanas creció al 12,5% anual, mientras que en el periodo de 1910 a 1915 la tasa de crecimiento del área de la cabecera fue del 2,82%, por lo tanto dado el aumento de la densidad bruta de la población, se puede deducir que también se elevó el número de viviendas por hectárea”.⁴⁰ Con el crecimiento urbano, el crecimiento de la población, problemas de salubridad y expectativas de desarrollo por parte de los pobladores de la ciudad, aumentaron significativamente las necesidades y las arduas demandas por servicios públicos como: alcantarillado, pavimento, acueducto, sistema de transportes y demás. Respecto al sistema de transporte ferrocarrilero y su impacto en la población, objetivo de esta investigación, diremos que para 1915 empieza la ruptura del aislamiento de la naciente Santiago de Cali con el Océano Pacífico, a raíz de la tan esperada llegada del Ferrocarril del Pacífico. Muchos caleños hacían contratos con las distintas empresas constructoras que tuvieron a su cargo la obra, para revisar los cortes o nivelación de los terrenos.

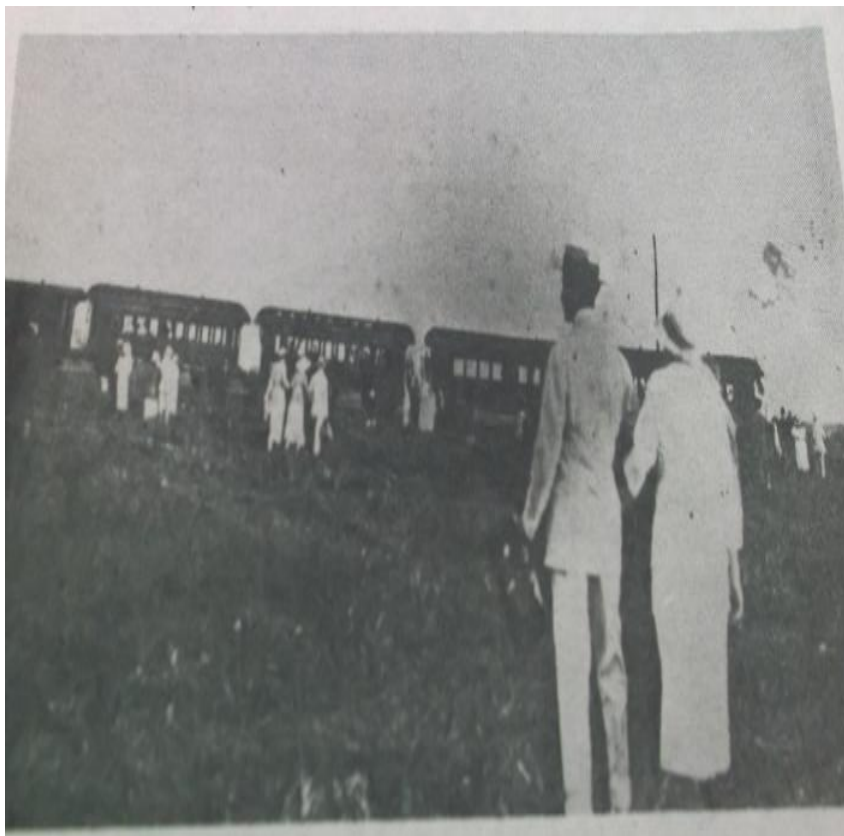
³⁸ Vásquez, Edgar., et al. Op. Cit., pág.9

³⁹ Ibíd., pág 10

⁴⁰ Ibíd., pág 15

El 1 de enero de 1915 llega a Cali la línea férrea, empezando un proceso de crecimiento de las importaciones y exportaciones, especialmente cafeteras. “El grano de exportación que antes salía del Quindío y del norte del Valle preferentemente por el río Magdalena para ser despachado en Barranquilla, ahora comienza a tomar la ruta fluvial del río Cauca a Cali, y de aquí por el ferrocarril a Buenaventura”.⁴¹

Foto N°5. Foto tomada en 1915 cuando llega una de las locomotoras del ferrocarril del Pacífico a Cali. Pero todavía no había estación y el tren se detuvo en un mangón, hacia el cual se desplazaron los pobladores llenos de alegría y curiosidad. Fuente: Revista despertar vallecaucano, año de publicación 1981.



La movilización de pasajeros hacia Buenaventura como se mostrará en el cuadro n°6 registra un incremento, a raíz de la llegada del ferrocarril a Cali, y crece a medida que se extiende la red férrea por todo el Departamento. Impulsando una serie de actividades de bodegaje, embarque, desembarque, recreación y veraneo para los pobladores.

⁴¹ Ibíd., pág 12

CUADRO N°6

TRANSPORTE DE PASAJEROS Y DE CARGA POR EL FERROCARRIL DEL PACÍFICO 1908-1919

Puntos Interconectados	Año	N° Pasajeros	Carga (Tons)	N° Animales
B/tura- Dagua	1908	5.181	7.243	660
B/tura- Cali	1917	201.301	51.912	13.641
B/tura- Palmira	1918	273.970	59.034	18.644
B/tura- Guacarí	1919	332.624	65.616	25.371

Fuente: Vásquez, Edgar., et al. Op. Cit., pág.13

En el cuadro n° 6 se puede apreciar que para el año de 1908, se movilizaban más de 5.000 pasajeros y pasadas una década la ruta del puerto hasta la zona norte del valle, como lo es Palmira, la cifra se cuadriplica, al igual que la del transporte de animales. El ganado mayor pagaba a uno y medio centavos por kilómetro entre Buenaventura y Yumbo, y a un centavo en el resto de la línea; el menor, a medio centavo en cualquiera de los trayectos y las aves, a cinco centavos por cualquier recorrido. Según Rufino Gutiérrez, “La carga se clasifica para su transporte en cuatro categorías, y paga así por tonelada y por kilómetro: en toda la línea a dos centavos la de la entre Buenaventura y Cali, a diez la de 2.a, a quince la de 3.a y a veinte la de 4.a, y en el resto de la línea a, cinco, ocho y diez centavos, respectivamente. El Carbón mineral a un centavo en cualquiera de los trayectos”.⁴²

Es preciso resaltar que, respecto al transporte de pasajeros, existían tiquetes de primera y segunda clase; siendo vendidos en cada una de las estaciones respectivas. Los de primera pagaban dos y medio centavos por kilómetro entre Buenaventura, y Yumbo, y los de segunda clase a uno y medio, entre Yumbo, Cali, Palmira y Guachinte. Para dar una breve descripción de la diferencia entre los tiquetes de primera y segunda clase de pasajeros, nos remitiremos al relato de Don Manuel Sinisterra, Alias Domingo Ramos, reconocido cronista local. A través

⁴² Gutiérrez, Rufino. Op. Cit., pág.22

de sus comentarios publicados en la revista despertar Vallecaucano de 1976, explica cómo fue su viaje en tren desde la estación de Caldas (hoy Dagua) hasta Buenaventura, para 1909.

Emprendí el viaje con parte de mi familia y un amigo, también con parte de la suya, con dirección a Buenaventura. Antes de las 7 tomamos puesto en el único carro de pasajeros que había, creyendo que la partida sería realmente a las 7 como lo anunciaba el itinerario: pero llegaron la 7 $\frac{1}{4}$, las 7 $\frac{1}{2}$, 7 $\frac{3}{4}$ y el tren no partía, sin que comprendiéramos el motivo de tal demora, pues la carga estaba ya embarcada y los pasajeros ocupando sus puestos. Al fin, a las 8 se dio la señal de partida y nos pusimos en marcha. Teníamos tiquetes de primera clase y merece una descripción lo que en nuestro ferrocarril llaman sección de primera: Es un carro dividido en dos partes; en una de ellas hay 12 asientos, cada uno de ellos para dos pasajeros. He viajado en muchos ferrocarriles y puedo asegurar que los que aquí llaman carros de primera figuran como malos carros de tercera en cualquier parte del mundo. En nuestro ferrocarril los pasajeros no son para los empresarios otra cosa que bultos de primera o bultos de segunda, aunque la tarifa si es tan alta que se quedó atrás la del Ferrocarril de Panamá, que gozaba de fama universal. La parte del ferrocarril construida por la actual compañía de Cisneros a caldas es una verdadera vía férrea; todo está muy bien hecho y no hay nada que sea provisional, de manera que no hay el más ligero peligro. Para describir el imponente y soberbio paisaje del boquerón se necesita pluma maestra, y a mi modo de ver la mejor descripción no daría sino una ligera idea de lo que es la realidad.⁴³

En el relato se puede apreciar que para 1909 el transporte de pasajeros poseía una infraestructura muy incipiente, para el desarrollo y comodidad que los pasajeros esperaban. La diferenciación de clases se hizo, a mi parecer, más que para graduar comodidades, para diferenciar a los adinerados de los que no lo eran. “Como equipaje se recibían valijas de mano, bastones, paraguas, abrigo y objetos de uso que puedan colocarse en las canastillas de los carros o debajo de los asientos para que no estorbaran, y lo demás del equipaje se pagaba como carga de cuarta clase”.⁴⁴

⁴³ Revista Despertar Vallecaucano. Cali. Mayo de 1976.

⁴⁴ Revista Despertar Vallecaucano. Cali. Reportaje publicado en Febrero de 1976.

CAPÍTULO 2

CONSTRUCCIÓN DE LA VIA FERREA CALI- POPAYÁN Y SU IMPACTO EN LAS POBLACIONES DE JAMUNDÍ, GUACHINTE Y TIMBA (VALLE)

Después de dar un pequeño vistazo a la construcción y aparición del Ferrocarril del Pacífico en el Valle del Cauca, en las siguientes líneas mostraremos la continuación que tuvo la vía en la sección sur, ruta Cali- Popayán para luego describir el impacto socioeconómico que produjo el tren en el municipio de Jamundí y sus corregimientos de Guachinte y Timba.

2.1. CONSTRUCCIÓN DE LA VIA FERREA

El Ferrocarril del Pacífico había sido contratado para unir los poblados de Buenaventura-Cali; Cali- Cartago y Cali-Popayán. Corría el año de 1914 y se aprobaron los planos correspondientes a la primera sección de 64 kilómetros por resolución del Ministerio de Obras Públicas. Los trabajos se iniciaron en marzo del mismo año y al poco tiempo fue entregado al servicio 22 km hasta Jamundí y 12 más hasta Guachinte.

La apertura de una vía de comunicación que acercase al Océano Pacífico con el Departamento del Cauca, fue un largo anhelo de sus habitantes; y con tal objetivo desde el año de 1849 se emprendieron múltiples trabajos de trazado y construcción de un camino entre Popayán y el río Micay, lo que por diferentes circunstancias se paralizó y continuo en varias épocas sin llegar a un resultado satisfactorio.⁴⁵

⁴⁵ Cardenas J, Susana. Elementos para una historia del ferrocarril del pacífico y en especial la vía Cali a Popayán. Tesis de grado. Licenciatura en Historia. Universidad del valle. Colombia. 1982. Pág 15.

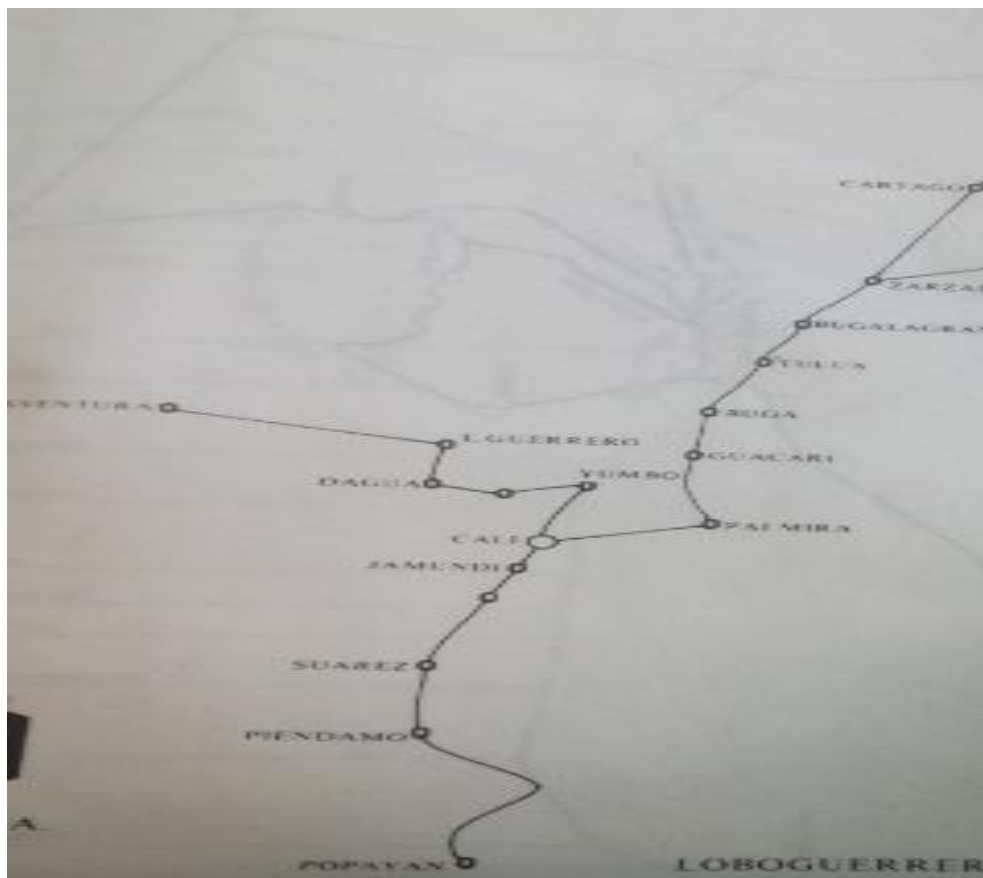
Por otra parte, desde 1909 la empresa del Ferrocarril del Pacífico había comenzado a realizar estudios sobre diferentes rutas para llegar a Popayán, siendo esto mucho antes de la llegada del tren a la ciudad de Cali. La compañía había decidido continuar su construcción en dos direcciones: la primera desde Cali hacia Popayán, y la otra, hacia Palmira y el norte del departamento.

Una vez que el Ministerio de Obras Públicas de la Nación aprobó los planos, se iniciaron en Cali los trabajos en marzo de 1914 desarrollándose éstos de manera muy lenta debido a que la Primera Guerra Mundial (1914-1918) hizo muy difícil y costosa la adquisición de materiales, como se mencionaba en líneas anteriores. Pero a pesar de los tiempos de guerra que por el momento eran vividos en el viejo continente, para abril de 1914, la compañía publicaba en periódicos como el Relator o el Correo del Cauca, “El llamado a mil obreros para establecer los trabajos de construcción de la citada vía, los que en efecto ya se habían principiado en la sección de Cali hasta Jamundí, y semanas después se necesitaban mil más entre Guachinte y Popayán, pagando 50 papel moneda diarios a cada uno”.⁴⁶ Ahora bien, el desarrollo de la ruta de Cali a Popayán, fue trazada prácticamente en dos tramos comprendidos, el primero entre Cali y Popayán y el segundo, la variante comprendida entre Timba y Santander.

En la estación de Suárez el ferrocarril cruzó el río Cauca, que constituye allí el límite entre los departamentos del Cauca (al sur) y del Valle de Cauca (al norte). Luego tuerce hacia Piendamó y Cajibío por un territorio montañoso y muy quebrado donde fue necesario hacer enormes cortes en la montaña, grandes obras en mampostería, un viaducto en el km. 75 (desde Cali) de 50 mt. de luz y 40 mt. de altura, llamado “Piedragorda”, en curva y en pendiente, y dos túneles, el uno en la abscisa km. 79, contada desde Cali, de 80 mt. de longitud; y el otro del 180 mt. de largo en Piendamó (abscisa 124 km. desde Calí).⁴⁷

⁴⁶ Periódico el Relator. Cali. abril 16 de 1914.

⁴⁷ Galindo, Aníbal. Los ferrocarriles colombianos: Un estudio económico y fiscal. Bogotá. Imprenta Andrade. 1980. Pág 20.



Gráfica N°1. Trazado de la línea férrea Cali- Popayán. Fuente: Jiménez Calderón Op. Cit., pág. 34

En 1920 se dio al servicio el tramo desde Cali hasta la estación de Guachinte y de ahí en adelante, se produjo gran controversia sobre la ruta que se debía seguir hasta la ciudad de Popayán. El doctor Jorge Vélez, que para entonces dirigía el Ministerio de Obras Públicas, recomendó para el año de 1916 seguir por la margen izquierda del río Cauca hasta llegar a Popayán, por ser ésta la ruta más económica y corta. Pero algunos habitantes de zonas como: Morales, Piendamó y Cajibío, reclamaron fervorosamente que el Ferrocarril pasara por ellas, como se puede evidenciar en carta dirigida al Ministro el 15 de enero de 1916 por parte de varios pobladores ubicados en la zona de Morales:

Preocupados con el devenir de estas regiones nos permitimos solicitar muy respetuosamente de sus señorías, se sirvan adoptar para la línea férrea que ha de unir a Cali y Popayán, el trazado que partiendo de Jelima atraviesa esta población

y va uniendo los centros más poblados y ricos del departamento. Estos poblados que fincan sus esperanzas en el ferrocarril conocedores de la probidad de sus señorías y de la estricta justicia que ha caracterizado sus actos oficiales, piden muy respetuosamente que tengan en cuenta las múltiples ventajas de esa vía, brillantemente demostradas por el Dr. Julián Uribe en el reportaje que publico el liberal de esa ciudad. Aun cuando en la conciencia pública está que esta vía que a la vez que sirve a los interés de los pueblos es la más ventajosa para el gobierno por el tráfico que la alimentara y el insignificante costo de conservación se dice por lo bajo y aun por la prensa, que se dará preferencia a la vía occidental por favorecer a un individuo dueño de carboneras en esta última región y quien, según se afirma, trabaja activamente en pro de sus personales. La perspectiva del Ferrocarril ha hecho que estos pueblos sacudan el marasmo en que han vivido sumidos y se preparen a recibir a este mensajero del progreso, con los frutos de su actividad y sus esfuerzos. En efecto: campos cultivados son los que antes eran lomas abruptas y en no lejano día serán todos ellos centros de población y la gratitud de ellos hará que consignent los nombres de S.S en el libro de sus benefactores.⁴⁸

A la anterior petición se le sumaba también solicitud por parte del concejo municipal, en representación del distrito de Cajibío lo siguiente:

Presidente de la república, ministro de obras públicas, gerente del ferrocarril del pacífico: el concejo municipal en representación del distrito os pide se adopte para el ferrocarril que una a Cali a Popayán, el trazado oriental ventajoso sobre los otros, pues une directamente distrito de Paniquita, Totoro, Puracé, Morales, Silvia, Tunia y Cajibío con pueblos productores de la cordillera, así mejor rendimiento para el gobierno y mayor número de poblaciones beneficiadas. En vía oriental suelo más firme, mejor clima y aunque más larga puede acortarse rectificándola. El presidente, Juan C. Orozco; vicepresidente, Pedro J. Vidal; Antonio Urbano, Pedro González, Julio Hurtado C; secretarios Buenaventura Orozco, Antonio Velasco C.⁴⁹

Al igual que en la zona de Caloto:

Los que suscribimos, vecinos de Caloto, en la provincia de Camilo Torres Departamento del Cauca con el debido respeto y para que se sirva ponerlo en consentimiento del excelentísimo señor presidente de la republica exponemos: En presencia de la mala situación económica del país no se vio otra luz de esperanza aquí en el cauca para saludarlo, que la realización del ferrocarril de buenaventura hasta Popayán. Es llegada la hora en que los hijos de las provincias del sur del Cauca necesitamos esta obra redentora de nuestras miserias y que ésta extienda sus beneficios sobre nosotros; Helos aquí llegado el ferrocarril a Cali, no hay duda de que necesitamos de que pase lo más pronto posible, por nuestras tierras.⁵⁰

⁴⁸ Archivo General de la Nación. Bogotá. Fondo Ferrocarriles. Sección República. Tomo 446, Folio 56, año 1916.

⁴⁹ Archivo General de la Nación. Bogotá. Fondo Ferrocarriles. Sección República. Tomo 446, Folio 62, año 1916.

⁵⁰ Archivo General de la Nación. Bogotá. Fondo Ferrocarriles. Sección República. Tomo 446, Folio 85, año 1916.

Junto a estas peticiones y otras más por parte de los pobladores de varias zonas del Cauca y Valle del Cauca; el Ministro de Obras Públicas, Jorge Cruz, da como solución en 1921 adoptar la ruta por la margen oriental. Siguiendo como lo dice Gabriel Poveda Ramos⁵¹ también a altas presiones de terratenientes aristocráticos y políticos influyentes, de las regiones. Colocando en evidencia de igual manera, la necesidad, por parte de los campesinos, de que el ferrocarril atravesara los poblados como obra salvadora que los sacaría de la miseria y el olvido que por muchos años los había tenido el gobierno nacional. El 2 de abril de 1921, por Resolución número 34, se adopta la ruta entonces, que debe seguir el Ferrocarril del Pacífico, entre Cali- Popayán, del kilómetro 64 en adelante, y se revoca la Resolución del 27 de junio de 1916. Un resumen de la resolución expresó lo siguiente:

El Ministerio de Obras Públicas, en uso de sus facultades legales y considerando:

1. Que por resolución de 27 de junio de 1916, dictada por este ministerio, se dispuso adoptar para la construcción del Ferrocarril del Pacífico, entre el kilómetro 64 y la ciudad de Popayán, la ruta que sigue casi en su totalidad por la hoya del río cauca, ascendiendo por la margen izquierda de ese río;
2. Que la adopción de dicha ruta se fundó en informes que demostraba las ventajas técnicas de ella sobre los otros trazados posibles, sin consideración al costo efectivo de la obra ni a los factores de orden económico y social que pudiera influir en aquella determinación;
3. Que estudios posteriores practicados sobre el terreno han venido a demostrar que las ventajas técnicas del trazado por el río cauca no asumen la importancia decisiva que en un principio se les diera para preferir esa vía;
4. Que no teniendo el Ferrocarril del Pacífico por único objeto en aquel trayecto comunicar entre sí a las ciudades de Cali y Popayán; sino principalmente fomentar el desarrollo económico de la región y favorecer los intereses comerciales, sociales e industriales de los pueblos que ocupan los territorios intermedios,

⁵¹ Poveda Ramos. Op. Cit., pág. 24.

parece indicado por una sana política ferroviaria que se procure el mayor acercamiento posible de la vía a aquellos centros de población.

7. Que la asamblea del departamento del Cauca y muchos habitantes se han dirigido al gobierno y a la junta directiva del Ferrocarril del Pacífico, solicitando que se adopte la vía de la cordillera, resuelve: 1. Adoptar como ruta para la construcción del ferrocarril del pacífico, en la vía del sur, entre kilómetro 64 y la ciudad de Popayán, la que sigue por la cordillera en dirección a las poblaciones de Morales y Cajibío, construcción que se llevará a cabo sobre los planos y estudios definitivos que se practiquen en dicha vía; y 2. Revocar la resolución de fecha 27 de junio de 1916, de este ministerio.⁵² Por último, esta ruta fue trazada prácticamente en dos tramos, comprendidos el primero entre Cali y Popayán y el segundo la variante comprendida entre Timba (Valle) - Santander. Localizando a la zona de Timba, como eje central para los dos trayectos.

En 1918 el señor General Don Fortunato Garcés P. miembro de la Asamblea del Cauca, suministró interesantes datos al periódico El Relator sobre la imagen que tenía esa corporación con respecto al Ferrocarril del sur y la necesidad de que los pobladores se vincularan a este proyecto, ya que suministraría grandes ganancias a los inversionistas a bajos costos. Solicitando entonces de manera rotunda que se siguieran los trabajos de compra de terrenos y explanación para llevar a cabo en el menor tiempo posible la obra, y que el gobierno invirtiera en mayor cantidad en obras de infraestructura para la región. La asamblea del Cauca creía firmemente que no sólo se podía llevar el Ferrocarril a Popayán, sino hasta la región de Pasto. Afirmando que:

Sin ferrocarriles no saldremos jamás de la desesperante situación en que nos hallamos: teniendo en que ocuparnos, abandonaríamos la estéril política que es la genitora de todas nuestras calamidades. Trabajo y más trabajo es lo que nos hace falta para salir del atraso en que nos encontramos. El congreso debe, pues, ocuparse únicamente en tres cosas: puertos, ferrocarriles y bancos para hacer la verdadera independencia del país. Que supriman medio presupuesto en los departamentos de gobierno, guerra e instrucción pública secundaria para aumentar los gastos en las obras públicas y relaciones exteriores, para que

⁵² Archivo Histórico. Cali .Gaceta Departamental. Tomo 534. Folio 9001-9002

nuestros agentes consulares se empleen, eso sí en el fomento y la propaganda del país ante los otros países. De igual forma, creo que nadie ignora que el valor de cada kilómetro de Guachinte a Popayán está contratado a \$ 40.000 oro precio admirable que da margen a una utilidad por lo menos de \$ 10.000 oro en kilómetro; de manera que en 116 kilómetros que tiene dicha línea, se obtiene una utilidad de \$ 1.116.000 oro más o menos y como el gobierno paga \$ 20.000 oro por la explanación de cada kilómetro en libranzas que ganan el 8% anual, los accionistas empezamos a ganar dicho porcentaje desde el momento en que suscribimos acciones, más las utilidades que nos corresponden al terminarse la obra con la esperanza, muy fundada de que al conseguirse un empréstito con la garantía de las libranzas y las 18 unidades de las aduanas de buenaventura y Tumaco cedidas para la mencionada línea, no tengamos los accionistas que erogar más mensualidades y antes bien nos empiece a dar dividendos.

Aclarando este punto muy importante por cierto es necesario que todos los vallecaucanos nos convenzamos, especialmente los caleños que la prolongación de ambas líneas nos interesa y tal vez más la del sur por razones que no se van a exponer. Siendo esto así, y por muy difícil que es la situación fiscal y económica que a todos nos está desvelando estamos en el deber de aunar nuestros esfuerzos con nuestros hermanos del sur para realizar la redentora obra. El medio de llegar a la práctica es muy sencillo desde la sirvienta hasta el millonario puede contribuir a la salvación de estas regiones, amenazadas por la miseria, con un poco de buena voluntad de entrar en un negocio que no tiene pierde por ningún lado.⁵³

Consecuentemente, en el cuadro n°7 se mostrará los diferentes ingenieros que intervinieron arduamente en la obra. Esta línea se había estipulado que se construyera en los 4 años subsiguientes a la inauguración del Ferrocarril en Cali, como resarcimiento a tanto menoscabo sufrido con la llegada del Ferrocarril al Valle del Cauca, pero su construcción duro mucho más.

⁵³ Periódico el Relator. Cali. Mayo 20 de 1918.

CUADRO N° 7.

INGENIEROS Y TRABAJOS REALIZADOS EN LA OBRA DEL FERROCARRIL DEL PACÍFICO VIA CALI- POPAYÁN 1914 - 1927

Ingeniero Jorge Vergara	Del kilómetro 0 al 12
Julián Uribe	Director de la ruta para 1921
Ricardo arboleda	En el túnel de piendamó
Manuel M Mosquera	Comisionado para la obra de construcción del tramo Santander.- Timba
Julian Uribe Uribe	Encargado de la obra hoya del rio aganché y por la quebrada del carpintero, palobobo entre pescador y Popayán
Hernando Payán	Presentó unos planos que comprendían el trayecto entre corcovado y Timba, en una extensión de 9133 mt dichos planos fueron aprobados
Manuel Mosquera y el inspector Noel Jaramillo	Fueron los del tramo comprendido entre Guachinte y Timba
Reinaldo Cajio y Alberto Albán Lievano	Fueron los encargados para la obra comprendida entre el km 136 y el km 158 en Popayán

Fuente: Cárdenas J, Susana. Elementos para una historia del ferrocarril del pacífico y en especial la vía Cali a Popayán. pág.48

Para este caso que se estudió respectivamente, y como lo expresa Susana Cárdenas⁵⁴, el Estado tomaba la superficie para tender los diferentes rieles y habilitaban la parte del subsuelo indispensable para mantener la firmeza, solidez y resistencia de la vía. Tomando como punto de partida que la distancia entre Cali y Popayán era de aproximadamente 160 km de longitud, por 25 metros de bancada, todo esto da como resultado un área superficial de 4.000.000 m². Lo que se puede afirmar como la autora Cárdenas lo indica, es que la diferencia entre este valor y los que publican las fuentes de información fueron en parte terrenos baldíos; y los que no lo eran, fueron comprados por el Estado y la compañía. De manera que, parte de los retrasos en las obras, fue a raíz de la demora en los pagos, que debía hacer el gobierno a los propietarios. En el cuadro n° 8 se mostrarán las diferentes zonas que fueron expropiadas.

⁵⁴ Cárdenas J, Susana. Op. Cit., Pág 3

CUADRO N°8.
EXPROPIACIÓN DE ZONAS DESDE EL AÑO 1912-1928

Tramo	Área en hectáreas	Valores en pesos oro
Cali- Jamundí	77.1935	20.377
Estación piendamó	2.6631	-
Zona Jelima	125.7000	-
Indeterminadas por pleitos	127.5442	-
Sub- total	333.1008	20.377
Aproximado por baldios	66.8992	-
Totales	400,000	20.377

FUENTE: Cardenas J, Susana. Op. Cit., pág.48

No obstante, en 1910 en el acto 5 se estableció que “...en tiempos de paz nadie podrá ser privado de su propiedad, sino por pena o apremio, indemnización o contribución general con arreglo a las leyes. Por motivos de utilidad pública definidos por el legislador, podrá haber enajenación forzada mediante mandamiento judicial, y se indemnizará el valor de la propiedad antes de verificarse la expropiación”.⁵⁵

Por otro lado, según Rufino Gutiérrez la mayoría de los dueños de los predios por donde pasaba la línea pretendieron sacar partido y aprovecharse de la ocasión, para explotar el tesoro público. Fueron varios los casos que se presentaron en que los dueños de las zonas convinieron en recibir determinadas sumas por ellas, y como la compra no podía realizarse sin llenar las formalidades de la ley, al llevarse estas a cabo ante el poder judicial, se dieron a estas zonas valores

⁵⁵ Diario oficial. Número 1040. 20 de enero de 1910.

mucho mayores que los convenidos privadamente”.⁵⁶ La vía entonces, quedo dispuesta con los siguientes paraderos y estaciones, como lo mostrará el cuadro n° 9 que presentamos a continuación. Ya para el año de 1926, llega el Ferrocarril hasta Popayán, después de pasar por las múltiples poblaciones.

CUADRO N°9.

DISPOSICIÓN FINAL DE LA VIA 1915

Estaciones y paraderos	Abscisa desde buenaventura	Abscisa desde Cali	Altitud
Cali	174	K.0	957 m.s.n.m
La viga	189	15	-
Jamundí	196	22	975
Guachinte	208	34	1.000
Timba	216	42	-
San francisco	226	52	1.015
Suarez	239	65	1.300
El hato	260	86	-
Morales	274	104	1.073
Piendamó	293	119	-
Cajibío	305	131	-
Popayán	333	159	1.726

Fuente: Poveda Ramos. Op. Cit., pág.26.

⁵⁶ Gutiérrez, Rufino. Op. Cit., pág. 40

2.2. JAMUNDÍ, CONTEXTO HISTÓRICO E IMPACTO DEL FERROCARRIL DEL PACÍFICO EN SU POBLACIÓN.

Comenzaremos por decir que Jamundí es una de las regiones más antiguas del Valle del Cauca. Fue fundada hacia 1536, por Juan de Ampudia y Pedro de Añazco, bajo las órdenes de Sebastián de Belalcázar, quien mandó a construir el asentamiento para preparar la fundación de Santiago de Cali, lo que ocurrió tres meses después. El municipio recibió diferentes nombres desde su fundación: Villa de Ampudia, Rosario, Río Claro y el Actual Jamundí. Históricamente, en este territorio habitaron las tribus de los Lilíes, los cuales vivían en constantes conflictos con otros grupos indígenas como Los Timbas, los Calocitos, los Atuncelos. Tenían por gobernante al cacique Peté o conocido también como Xamundi. Siendo de estatura mediana, de cuerpos fuertes y pieles acanaladas; se caracterizaban por tener un comportamiento guerrero.⁵⁷

La historiadora María Elena Restrepo, que se ha dedicado a estudiar la cultura indígena en esa parte del Valle del Cauca, desde hace más de 25 años, cuenta que desde un peñasco de esa mole de tierra y piedra el cacique Xamundí vio llegar a los españoles Juan de Ampudia y Miguel Muñoz, que serpenteaban la orilla del Gran Cauca, desde Popayán, con sus soldados.

“Lo que vio Xamundí fue el resplandor de las armas y los escudos del ejército conquistador que venía desde el sur, tras la leyenda de ‘El Dorado’. Todo desde la altura de la montaña y en la parte de Sachamate. Allí, se dio cuenta que algo diferente ocurría, fuera de lo común, el comienzo de una batalla que terminaría con su familia y su gente”⁵⁸ Después de esa escena histórica lo que se forjó fue una guerra desigual en la que el cacique y su pueblo se convirtieron en guerreros para defender su terruño.

⁵⁷ Muñoz, Katherine. Algunos factores del municipio de Jamundí en las últimas décadas. Tesis de grado Facultad de humanidades, Universidad del Valle. 2011. p, 17.

⁵⁸ Restrepo, María Elena. Xamundi un cacique de leyenda. En: <http://lineasdeunreportero.blogspot.com/2013/05/xamundi-un-cacique-de-leyenda.html>. Revisado el 10 de septiembre de 2014

La región se encuentra ubicada en la ribera occidental del río Cauca, a 42 kilómetros aproximadamente al sur de la ciudad de Cali. En sus bosques yacen varios ríos entre los que se destacan: Río Claro, Cauca, Guachinte, Jamundí, Jordán, Pital y Timba. Los primeros asentamientos en la zona, en tiempos de la Colonia, fueron a raíz de los repartos de tierras, que se les reconocía a los que participaron de la conquista; de esta manera se dio paso a una nueva sociedad y se dio fin a la que había sido conformada por el Lilíes. Con las primeras haciendas que surgieron en 1700 y 1840 se dio paso a la transformación geográfica y social del territorio, la población crecía de manera paulatina y la extensión de las haciendas adornó poco a poco la región.

A finales del siglo XVII y comienzos del XVIII las haciendas de las zonas del Valle geográfico del río Cauca, se combinaban con la presencia de pequeñas propiedades explotadas por blancos pobres (montañeses) y pardos propiedades estas que se denominaban chagras o labranzas.

Para 1725 Jamundí ya tenía la denominación de Viceparroquia y estaba dirigida por un alcalde que era nombrado y juramentado por el cabildo de Cali, para 1744 la región dependía de la parroquia de Cali y en las haciendas había capillas para cumplir con los deberes religiosos impuestos por los señores, a los grupos de familias negras que trabajaban en estas haciendas. Los esclavos negros que habían llegado del África en el siglo XVII, introducidos al Valle del Cauca por el puerto de Buenaventura, fueron llevados a las grandes haciendas de la región. De acuerdo al autor Mario Diego Romero “Después de abolida la esclavitud, se generó una amplia movilidad de familias que habían trabajado en las haciendas en condición de esclavos que buscaron construir sus propios poblados tratando de conformar una comunidad de hombres y mujeres libres”.⁵⁹ El Valle del Cauca fue uno de los territorios que utilizó más este tipo de mano de obra para trabajar en las minas y en el río explotando oro.

⁵⁹ Romero, Mario Diego. Territorialidad y Familia entre sociedades negras del sur del valle del río cauca 1680-2010. Tesis de Doctorado en Historia. Universidad de Huelva. España. 2009

En 1770 el padre Juan Mejía del Toro era el dueño de, parte de la zona, donde hoy está ubicada la población de Jamundí. En ese mismo año el sacerdote le vendió al capitán Juan Morales de Carranzo quien se estableció con su familia en el sitio en donde había funcionado el cementerio viejo, instalado allí una capilla y convirtiéndose en una región dedicada al pastoreo, la agricultura y la explotación minera.⁶⁰

Luego, en el año de 1885, la población es correspondida con el nombramiento del municipio de Jamundí presentando una organización en sus asuntos del gobierno y una formación económica muy variada. Se dedicaban a la agricultura especialmente a la del maíz, y a otras más como el plátano, el café, el millo, y el arroz; a la ganadería, a la minería (oro, carbón, plata y sulfatos) y a la pesca, la que practicaban con habilidad en los ríos que circundan por la región. Con todo esto el municipio empieza a tener un desarrollo lento, receptor de todos los cambios que se sucedían en Cali relacionados con la industria, la política, el comercio, etc. Muchas familias de buenos recursos económicos de Cali, tenían viviendas en la región, a donde venían por temporadas o en los fines de semana.

⁶⁰ Alcaldía de Jamundí. Una gestión para el progreso 1995-1997. Año 1999. Editorial wai-ya.



Mapa No. 1. Detalle de la ubicación de la zona de Jamundí, en el Departamento del Valle del Cauca. Límites. Norte: con la ciudad de Cali al Sur: Buenos Aires y Santander de Quilichao; Oriente: Puerto Tejada y Villa Rica Occidente: Buenaventura. Fuente: www.google.es/maps/3.3014496,-76.6930211,7. Año 2001.

Para 1900 en la pequeña población no había luz eléctrica, sino faroles de guadua verde picada. El camino de Jamundí a Cali era hecho entonces a lomo de bestia y duraba de dos a tres horas, pasando entonces por las haciendas se Sachamate, Quezada y la María.⁶¹ Consecuentemente, el Ferrocarril del Pacífico llegó a puertas de la región en 1915, con una trayectoria de 22 kilómetros desde Cali en 45 min, a mediana velocidad. La vía era plana, casi recta, de construcción sólida y ponía en comunicación importantes haciendas. En los días en los que no había

⁶¹ Revista Despertar Vallecaucano. Cali. Enero de 1980.

trenes de pasajeros, se suministraban carros de gasolina para las personas que necesitaban viajar, mediante el pago del respectivo pasaje.



Foto N°6. Llegada del tren por primera vez al pueblo de Jamundí. FUENTE: Biblioteca Departamental Jorge Garcés Borrero. 1915

Las expectativas que suscitaba el ferrocarril en la región de Jamundí contrastaban con la actitud que mostraban ante éste algunos arrieros y cargadores; puesto que no veían con buenos ojos la llegada del nuevo medio de transporte ya que sentían

que con la irrupción de los trenes se ponía fin a su etapa de trabajo o se vería deteriorada.⁶² Los trenes se detenían en el paradero de El Marañón cuando había pasajeros de las estaciones extremas para ese lugar o viceversa. Las tarifas de pasajeros oscilaban de primera clase en cada dirección a \$0.70, y de segunda, a \$0.35.⁶³

Lo más seguro era que quien deseaba ir a Jamundí, lo hizo mejor, más cómodamente y a menos precio en el tren, que si iba a lomo de mula. Además hallamos a nuestro parecer más práctico, tomar el tren, que pagar el alquiler de un animal a \$0.50 con las consiguientes mortificaciones de largos recorridos, arreos, mangas, etc.⁶⁴

Así pues, podemos ver como es impactada la región con el nuevo sistema de transporte férreo si lo comparamos con la utilización de la mula. Consecuentemente, según artículo publicado en el periódico Correo del Cauca encontramos también lo siguiente:

El decir de los pobladores en muchos casos, es que les parecía caro el pasaje de \$0.70 de segunda clase en el tren, ya que el flete de una mula era de menor en \$0.20, pero como un ticket de segunda valía \$0.35, preferían viajar sin ningún problema en este por el corto tiempo que se gastaba.⁶⁵

Ahora bien, la imagen del reemplazo de la mula por la locomotora, tiene que analizarse con cuidado, como lo expresa el autor McGreevey, pues en la mayoría de los casos con la llegada del Ferrocarril a las diferentes regiones de Colombia, encontramos cierta complementación de estos dos medios de transporte. En la medida en que el tren no podía cubrir todo el territorio por factores topográficos, propició la creación de numerosos puntos de carga y descarga a lo largo de cada línea férrea, de modo que las mulas siguieron siendo importantes para bajar la carga hasta las estaciones, y se siguió usando por mucho tiempo este viejo sistema de transporte.⁶⁶ Por otro lado, las múltiples razones que existían a favor

⁶² Periódico el Correo del Cauca. Cali. Abril 07 de 1915.

⁶³ Periódico el Correo del Cauca. Cali. Abril 09 1915.

⁶⁴ Periódico el Correo del Cauca. Cali. Abril 09 1915.

⁶⁵ Periódico el Correo del Cauca. Cali. 20 de junio 1915.

⁶⁶ McGreevey, William. Historia económica de Colombia..., pp. 251-282; Francisco Polo Muriel, "El Ferrocarril en Colombia, Venezuela y Ecuador (1855-1995): Un análisis

del establecimiento de una estación en Jamundí, de acuerdo al Ingeniero Jorge Vergara, quien trabajaba en uno de los tramos de la línea encontramos las siguientes:

- a. Ser el punto indicado, un centro importante para tráfico de ganado.
- b. Desarrollarse allí actualmente el cultivo de café.
- c. Estar rodeados de malos caminos que impiden la actividad comercial.
- d. Ser considerable la afluencia de gentes de “La Esperanza” hacia el paso de “La Bolsa”, y de “La Esperanza” hacia la parte occidental de Río Claro
- e. Servir de centro de comunicación, entre la capital del departamento y Río Claro
- f. Estar rodeado de valiosas haciendas como son “La Novillera” “María luisa”, “La Glorieta”, “El Porvenir” y “La primavera”⁶⁷

Las circunstancias anotadas, eran suficientes para fundar esa solicitud; y si se tiene en cuenta, que las vías férreas tenían como objeto principal establecer una rápida comunicación entre los centros comerciales, facilitar el cambio de los productos y atender convenientemente al desarrollo y fomento de las industrias, como lo anotamos anteriormente, no dudaron en establecer la estación en la región, animados por el espíritu de progreso, en beneficio de la prosperidad de la naciente Jamundí. De ahí que talleres, almacenes, bares, tiendas, cantinas, se aglomeraban alrededor de la pequeña estación de Jamundí.⁶⁸ La vía sirvió como un eje articulador para la construcción de nuevos asentamientos, de modo que alrededor de ella fueron naciendo paulatinamente más asentamientos populares que ajustaron sus vidas al ferrocarril.

comparativo”, en Jesús Sanz Fernández (coordinador), Historia de los ferrocarriles de Iberoamérica (1837-1995), Madrid, Ministerio de Fomento, 1998.

⁶⁷ Archivo Histórico. Cali. Gaceta Departamental. Tomo 535. Folio 123- 124

⁶⁸ Revista Despertar Vallecaucano. Cali. Enero de 1978.



Foto N°7.
Presentación artística y jolgorio durante la celebración de la llegada del tren a Jamundí. FUENTE: Archivo del patrimonio fílmico y fotográfico del Valle del Cauca y GINA FERNANDEZ. JAMUNDI. Año 1915

Con presentaciones artísticas y gran jolgorio, los pobladores recibieron la llegada del tren a la región, como lo podemos apreciar en la foto n° 7 con bailes como la juga, danza típica de los Jamundeños, Para septiembre de 1916 el itinerario provisional de trenes mixtos salían de Cali para Jamundí los días lunes, miércoles y sábados a las 7:00 a.m. y luego, de Jamundí a Cali, los mismos días a las 3:00 p.m. Aunque estos horarios podían estar sujetos a cambios, debido a tardanza de los trenes, descargue o embarque de mercancías, organización de equipaje o conteo de pasajeros. Quizá, uno de los problemas más graves del Ferrocarril, era el dilema del incumplimiento de los horarios. Para diciembre de 1916, un viajero se quejaba por el retraso de alrededor de 35 minutos que había tenido el tren que lo debía llevar de Cali hacia Jamundí. En carta publicada en el Periódico el Relator y dirigida al jefe de estación encontramos:

Expreso mi molestia en este pequeño memorial, dirigiéndome a usted, para comentarle que estuve el día lunes, cuando mi reloj marcaba las 7:00 a.m. en punto, con deseos fervorosos de llegar a Jamundí. Pasaron 10 min y hasta 25min más esperando el tren. Ruego a usted se tenga en cuenta mi petición y la de muchos más que han sufrido este flagelo⁶⁹.

Para la fecha también empezaron a funcionar trenes de recreo hasta Meléndez, en el extremo sur de Cali, los días domingos con derecho al regreso por el valor pagado por la ida. Estos trenes eran muy concurridos porque el vecindario de la ciudad que anhelaban un día de esparcimiento saludable, apresurándose a disfrutar de un paseo halagador, por un pequeño precio.⁷⁰ Y eran verdaderamente concurridos los viajes los fines de semana ya que Jamundí estaba bañado por tres sistemas hídricos como se advertía en líneas anteriores (Río Jamundí, Claro y Timba) lo cual le permitido ser considerado como una importante fuente de abasto para la capital del Valle del Cauca.

CUADRO N° 10

MOVIMIENTO DE RECAUDOS DURANTE LOS MESES DE ABRIL HASTA SEPTIEMBRE. AÑO 1916

Meses	Pasajes	Fletes	Ganados	Ingresos varios
Abril	\$186.96	\$ 156.55	\$ 6.80	\$3.26
Mayo	\$200.00	\$ 187.45	\$10.89	\$5.67
Junio	\$236.97	\$ 227.66	\$14.78	\$8.89
Julio	\$134.67	\$ 126.78	\$19.23	\$9.78
Agosto	\$176.90	\$ 165.90	\$34.45	\$2.36
Septiembre	\$345.89	\$ 234.08	\$56.78	\$5.67
<u>Totales</u>	<u>\$1308.39</u>	<u>\$1098.34</u>	<u>\$142.93</u>	<u>\$142.93</u>

Fuente: Archivo General de la Nación. Bogotá. Fondo Ferrocarriles. Sección república. Tomo 450-451-452, año 1916.

⁶⁹ Periódico el Relator. Diciembre 09 de 1916

⁷⁰ Periódico el Relator. Enero 14 de 1916

En el cuadro n° 10 se pudo apreciar el crecimiento paulatino en el movimiento de recaudos durante los meses de Abril, Mayo, Junio, Julio, Agosto y Septiembre para el año de 1916 ya que mes a mes el recaudo en pasajes y fletes va aumentando a medida que el flujo de trenes iba creciendo desde la estación de Cali a la estación de Jamundí.

Para finales del año de 1917 encontramos en el periódico Despertar Vallecaucano parte del relato con las actividades de un viajero que se dirigía desde la estación de Jamundí a Cali:

Llegaba ahí a las ocho de la mañana, paraba y compraban el desayuno, porque allí vendían, pescado frito, empanadas, huevos cocidos, guarapo, caña de chupar o caña por trocitos, que le quitaba la sed a los que venían viajando, de todo vendían ahí. En la estación también se colocaban aquellos que eran talabarteros, hacían correas y mochilas.⁷¹

A medida que, los viajeros utilizaban el ferrocarril y se movilizaban de igual forma diferentes mercancías, las labores realizadas por los maquinistas se iba tecnificando al resolver rápidamente diferentes problemas de descarrilamiento. Como lo muestra el siguiente relato en uno de los trayectos que iba de la estación de Jamundí a la estación de Guachinte

Llevábamos como maquinista al negro Eulogio, el decano de los maquinistas del ferrocarril del Pacífico, quien siente que un tren se va a descarrilar antes de que se descarrile. ¿Qué ocurre? Preguntamos. Que estamos descarrilados, contesto uno de los brequeros y Eulogio. Nos bajamos del carro algunos de los pasajeros y fuimos a ver el carro descarrilado, que era uno de los de la carga.

Creí que a lo menos una hora iba a durar la operación de montar sobre los rieles al carro descarrilado, pero sacaron unos aparatos que llaman ranas, y en menos de diez minutos quedó el carro en su puesto y continuó la marcha. Las tales ranas son unos aparatos muy prácticos: se aseguran con los clavos en los polines (las ranas no son ruedas) se hecha la maquina atrás y queda el carro en su puesto. Continuó la marcha y a los pocos minutos llegamos a nuestro destino.⁷²

⁷¹ Revista Despertar Vallecaucano. Cali. 22 Diciembre de 1917

⁷² Revista Despertar Vallecaucano. Cali. 27 Diciembre de 1917

Ya para 1918 La evolución de la población era de 6.512 habitantes. A lo largo del siglo XX el municipio al igual que el resto de Colombia tuvo un mayor porcentaje de población rural, comparada con la población urbana. La distribución económica de la zona rural de Jamundí y la distribución de actividades agrícolas para el territorio las expondremos en el cuadro n° 11 y en el cuadro n° 12 para hacernos una idea de la producción en la región y la comercialización de estos productos que, con la llegada del ferrocarril, se incrementaron como lo pudimos constatar en el relato anterior.

CUADRO N° 11
DISTRIBUCIÓN ECONÓMICA DE JAMUNDÍ (MINERÍA) AÑO 1918

Mineral	Ubicación
Carbón	Puente Vélez: Rancho alegre Timba: Carbonales, la cima, plan de morales, la Ferreira, las cañas. San Antonio: Cascarillal, Rio claro, Ampudia.
Sílice	Ampudia: Rio Claro
Material de arrastre	Timba, La Ventura, Bocas del Palo, Paso de la Bolsa
Bauxita	San Antonio: Cascarillal, Bellavista, El Cedro, Rio Claro Villa Colombia: loma larga, El Tabor

Fuente: Alcaldía de Jamundí. Op. Cit., pág. 70

Tal como lo afirma el autor Romero “la ubicación de diferentes poblados rurales a lo largo de toda la región de Jamundí, fueron abriendo camino y conectando espacios entre sí, ya sean comerciales o parentales, a lo largo y ancho del sur del valle y Cauca”⁷³. Así mismo, “estos poblados conformaron una amplia colcha de los retazos que hoy en día se pueden observar, como desde el aire,

⁷³ Romero, Mario Diego. Op. Cit., pág. 26.

enclavados en medio de las plantaciones, con sus pueblitos a los cuales le trazaron un camino, una calle, una plaza en su centro, un parque, una capilla”.⁷⁴

CUADRO N° 12
DISTRIBUCIÓN DE ACTIVIDADES AGRÍCOLAS EN EL TERRITORIO AÑO 1918

Sistema de Producción	Principales Veredas Productoras
Cacao/ Plátano y Cítricos	Quinamayó, Villa Paz, Robles, Bocas del Palo
Café/ Plátano	San Antonio, Villa Colombia, La Liberia, San Vicente
Café	Puente Vélez, Quinamayó, Villa Paz, Robles
Plátano	Robles, Villa Paz, Quinamayó, Bocas del Palo, Timba
Arroz	Timba, Robles, Quinamayó, Villa Paz, La Ventura, Guachinte
Maíz/ Fríjol	Villa Paz, Timba, Quinamayó, Chagres, Puente Vélez

Fuente: Alcaldía de Jamundí. Op. Cit., pág. 71

Por otra parte podemos señalar que con la llegada del ferrocarril y su tendido férreo que se iba extendido poco a poco desde Cali en dirección a Popayán pasando por los poblados de Jamundí con sus respectivas estaciones (Guachinte y Timba); el intercambio comercial entre ellos, o en dirección hacia el puerto de Buenaventura, los hizo más conscientes de la existencia de los otros. Identificar de manera más fácil a sus coterráneos o vecinos, apropiarse del espacio, comprar

⁷⁴ Romero, Mario Diego. Op. Cit., pág. 298.

en sus almacenes o estar en las tabernas, hacia parte de un espectro espacial mucho más amplio y menos limitado.

De la misma manera, con la aparición de la línea férrea se comienza a ver la movilización de gentes desde los poblados del Cauca u otros departamentos en busca de empleo, en donde se conocía que los pagos de los obreros tenían gran valor. Entre algunas de las actividades laborales que se desplegaban estaba la de los brazeros quienes llevaban al hombro la carga hasta el tren, bodegueros, u otros trabajos de construcción y explanación.⁷⁵ Desde 1914 en el periódico Correo del Cauca por requerimiento de la compañía de ferrocarriles del Pacífico se publicó en repetidas ocasiones, el siguiente anuncio:

...La compañía del ferrocarril hace el llamado a mil obreros para establecer los trabajos de construcción de la vía los que se han principiado en la sección de Cali hacia Jamundí, y muy pronto se colocaran mil peones más entre Aganche y Popayán pagando a \$50 papel moneda diarios a cada uno. El respetable ingeniero doctor M J. Peña director técnico de los trabajos de construcción, nos ha manifestado que el 20 de julio de 1915estará construido el ferrocarril hasta Aganche km 60 y quince meses después estará en Popayán (km150) según esto el camino de hierro empezará a funcionar entre Cali y Popayán, en el mes de septiembre de 1916. El pago de los dos mil obreros ganando \$ 50 papel moneda diarios durante treinta meses, a contar del presente, ocuparan la compañía en construir el ferrocarril de Cali a Popayán, representa un desembolso mensual de \$2'600.000 osea un total de \$78.000.000 en jornales en toda la obra, y otro tanto por lo menos en comprar los materiales necesarios y gastos de administración, etc, etc osea unos \$156.000.000 papel moneda. La mitad de este respetable guarisimo circulará en los departamentos del Valle del Cauca en el curso de los treinta meses que dure la construcción de la vía férrea; esta gran corriente de dinero beneficiará, cual más, cual menos, a todos sus habitantes, dándole gran impulso al comercio, y fomentará el establecimiento de industrias fabriles en el país.⁷⁶

⁷⁵ González Márquez, José Luis. Los trabajadores del Ferrocarril del Pacífico: (1880-1915). Tesis de grado. Licenciatura en Historia. Universidad del Valle. Colombia. 2012.

⁷⁶ Periódico el Relator. Cali. abril 16 de 1914.

Foto N°8. Maquinista y pasajeros del tren en una parada en Jamundí.
Fuente: Biblioteca Departamental Jorge Garcés Borrero y GINA FERNANDEZ. Año 1917.



Fueron ellos, los trabajadores u obreros de la compañía de Ferrocarriles Nacionales, quienes clavaron los ganchos y tendieron los rieles sobre durmientes de madera, o polines, a medida que tumbaban selvas, explanaban terrenos, secaban pantanos, abrían túneles, levantaban puentes o desafiaban quebrados peñascos. En la Estación de Jamundí encontramos entonces, locales destinados a: expendios de tiquetes, oficina de teléfonos, oficina jefe de estación, bodega de equipajes y una bodega de almacenamiento de carga.⁷⁷

Con lo anterior podemos deducir que la región de Jamundí creció gradualmente, después de la llegada del ferrocarril, ya que a medida de que avanzaba la construcción y se ponía en funcionamiento las estaciones por el tendido férreo desde Guachinte hasta Popayán se fueron incorporando poco a poco las

⁷⁷ Periódico el Relator. Cali. febrero 3 de 1920.

poblaciones al comercio inter- regional y nacional ya que estos corredores, permitieron la conexión de las zonas de producción con los centros de consumo a lo largo y ancho del Departamento del Valle del Cauca. Contando los pobladores con trabajo alrededor de las estaciones y con un transporte rápido y seguro. De acuerdo a esto, encontramos en el periódico el Correo del Cauca la siguiente afirmación:

El ferrocarril para este pueblo era bien importante, venían cargamentos de cal, de ladrillos. Yo era carpintero y viajaba en el ferrocarril, iba a comprar a Cali y traía la madera en los vagones. El ferrocarril era cómodo, la gente hasta se dormía ahí tranquilamente, no había problema. Era tan importante el ferrocarril para este pueblo que cuando se incendió en 1925, varias casas alrededor de la capilla el ferrocarril vino aquí a traer agua, a calmar el incendio.⁷⁸

Para 1929, se presentaron en la oficina de la estación de Jamundí el interventor fiscal, con el objeto de practicar la visita oficial reglamentaria correspondiente a las cuentas del mes de febrero. El señor jefe de estación, presentó para su examen los libros de contabilidad resultando el cuadro n° 13 que presentamos a continuación

CUADRO N°13
MOVIMIENTO DE FLETES Y PASAJES EN LA ESTACIÓN DE JAMUNDÍ PARA
EL AÑO DE 1929

	Fletes	Pasajes	Varios
Febrero 1	\$ 3.71	\$ 10.35	
Febrero 2	\$ 12.11	\$ 13.75	
Febrero 3		\$ 5.05	
Febrero 4	\$ 4.31	\$ 8.90	
Febrero 5	\$ 1.08	\$ 4.40	
Febrero 6	\$ 1.08	\$ 6.65	
Febrero 7	\$ 1.45	\$ 42.60	
Febrero 8	\$ 1.98	\$ 2.50	
Febrero 9	\$ 30.72	\$ 18.90	
Febrero 10		\$ 17.50	
Febrero 11	\$ 1.08	\$ 6.95	
Febrero 12	\$ 8.89	\$ 19.45	
Febrero 13	\$ 11.09	\$ 4.25	

⁷⁸ Periódico el Correo del Cauca. Cali. Octubre 10 de 1926.

(Continuación)

	Fletes	Pasajes	Varios
Febrero 14	\$ 0.25	\$ 14.45	\$ 1.65
Febrero 15	\$ 4.76	\$ 11.05	
Febrero 16	\$ 14.87	\$ 16.20	
Febrero 17		\$ 18.45	
Febrero 18	\$ 4.18	\$ 7.20	
Febrero 19	\$ 6.00	\$ 1.30	
Febrero 20	\$ 0.80	\$ 4.10	
Febrero 21	\$ 0.58	\$ 4.15	
Febrero 22	\$ 3.76	\$ 2.15	
Febrero 23	\$ 5.89	\$ 15.70	
Febrero 24		\$ 22.85	
Febrero 25	\$ 4.25	\$ 5.55	
Febrero 26	\$ 9.89	\$ 4.95	
Febrero 27	\$ 9.29	\$ 8.00	
Febrero 28	\$ 2.68	\$ 9.70	\$ 2.02
Sumas	\$144.70	\$313.65	\$ 3.67

Fuente: Archivo General de la Nación. Bogotá. Fondo Ferrocarriles. Sección república. Tomo 210 año 1929.

De modo que para 1929 ya se podía hablar de una red férrea que unía con relativa eficiencia los centros de producción e intercambio, en el territorio de Jamundí.

2.3 TERRITORIO DE GUACHINTE

El Ferrocarril del Pacífico se detenía en el poblado de Guachinte en su viaje hacia el sur. En la zona se producía trigo, caña de azúcar, café, papas, cacao y las ovejas y marranos se podían criar sin mucho cuidado. Para el poblado las esperanzas respecto a la llegada del Ferrocarril del Pacífico a la zona eran:

Por el Puerto de Buenaventura de Estados Unidos y de Europa nos traerán la harina, la manteca, las galletas y las carnes preparadas, los cueros adobados. Luego ya que tengamos la vía férrea enviaremos alimentos preparados de maíz y de plátano y de otros frutos que nuestros terrenos nos ofrecen naturalmente y casi

sin otro trabajo de cosecharlo. Se escribe y se habla mucho acerca del progreso y del gran porvenir que se espera a nuestras ciudades, y con ellas a nuestra nación; pero como si se creyera que esos milagros de la industria se producen por obra y gracia de unas paralelas de acero que se tienden y de una máquina que pita y rueda nos cruzamos de brazos a esperar que el prodigo opere, de nada va a servir que tengamos una locomotora.⁷⁹

La población “preservó la capilla construida por los esclavizados de los hacendados y de donde el relato oral manifiesta corresponder a la época de la construcción del ferrocarril, que pasó por el centro del poblado y que conectaba el valle del Cauca con el altiplano de Popayán”.⁸⁰

Antiguamente, Guachinte al igual que la zona de Robles, fue fundada oficialmente en 1951, antiguo Yarumal, territorios poblados en el periodo colonial, por negros y negras Cimarrones, en donde establecer una capilla por parte de los pobladores le daba seriedad y status a todo⁸¹. A principios de siglo XX ya la zona iba creciendo poco a poco y la línea férrea que siguió por el Sur hasta Popayán del Ferrocarril del Pacífico, llegó a Guachinte, en el kilómetro 34 desde Cali, en “donde antes no había más que una casa, ahora se ve formando una población a la sombra de la estación del Ferrocarril, la cual se inauguró el 14 de marzo de 1916”.⁸² Los itinerarios del flujo de trenes de pasajeros fue el siguiente:

Salen de Cali	Salen de Guachinte
Lunes 7 a.m.	3:30 p.m.
Martes 3:30 p.m.	3:30 p.m.
Miércoles 3:30 p.m.	7:00 a.m.
Jueves 3:30 p.m.	7:00 a.m.
Viernes 7:00 a.m.	3:30 p.m.
Sábado 7:00 a.m.	3:30 p.m. ⁸³

⁷⁹ Periódico el Correo del Cauca. Cali. noviembre 20 de 1916. Artículo titulado: Guachinte. publicado a nombre de los pobladores Eustacio Vélez, Antonio Arroyo y Dominica Mina.

⁸⁰ Romero, Mario Diego. Op. Cit., pág. 121.

⁸¹ Ver Almario, Oscar. La configuración moderna del Valle del Cauca. 1840.1930. Cali, CECAN. 1994

⁸² Gutiérrez, Rufino. Op. Cit., pág.15

⁸³ Periódico el Correo del Cauca. Cal. Abril de 1916

De la misma manera, con el movimiento de trenes se inicia la llegada de vendedores de animales como (gallinas, marranos, patos, conejos) y a su vez a la venta de alimentos cerca a la estación como tortas, galletas, dulces y pandebonos, los cuales se empezaron a comercializar los días de mercado.⁸⁴ De suerte que a raíz de los múltiples vendedores y vendedoras la estación empezó a ser visitada y a convertirse en el sitio de paseo, pues para la época no existían muchos lugares que digamos, para la recreación y el esparcimiento. La gente por lo tanto, disfrutaba de los paseos los días domingo en dirección a los diferentes ríos. Del mismo modo, sus pobladores salían a darle la bienvenida a los pasajeros del recordado tren, el cual hacia escala allí, a su paso a Popayán. Sus habitantes ofrecían algunos de los productos que se mencionaban anteriormente, como el pandebono o los dulces a los visitantes.

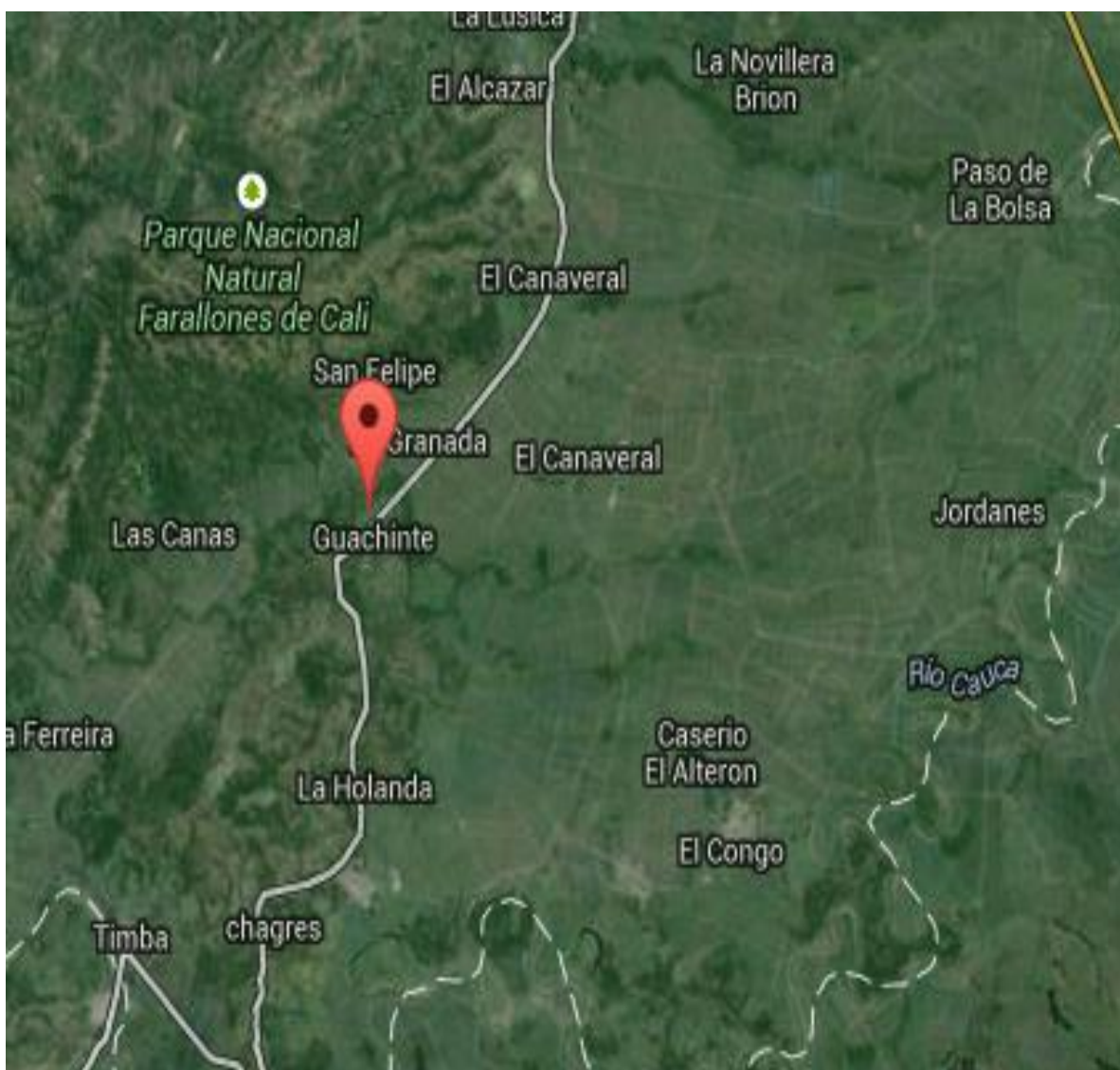
En relato publicado el 18 de Agosto de 1917 por uno de los trabajadores de la estación, tenemos lo siguiente:

Fui empleado del ferrocarril por mucho tiempo, empecé como obrero, después estuve como frenero, esos que andan en el tren, atendiendo el tren donde se para. Nosotros salíamos en un recorrido desde las siete de la mañana los días jueves de la estación de Guachinte, pasábamos por Jamundí, la Viga, hasta llegar a Cali. Hacíamos estación cogiendo carga para traer y para llevar, porque cuando eso no había carretera muy buena que digamos⁸⁵

Geográficamente el pueblo de Guachinte se encuentra justo sobre la vía que de la cabecera municipal que conduce al corregimiento de Robles. Después de pasar por el puente de Río Claro, se avanza sobre la vía por el margen izquierdo para llegar a este poblado de la zona rural plana de Jamundí; como se mostrará en el mapa N°2.

⁸⁴ Aprile-Gnisset, Jacques. Los pueblos negros caucanos y la fundación de Puerto Tejada. Cali. Gobernación del Valle. 1994.

⁸⁵ Periódico el Relator. Cali. Agosto 18 de 1917.



Mapa No.2. Ubicación de la zona de Guachinte. Fuente: <http://mapasamerica.dices.net/colombia/mapa.php>. Año 2012

En Guachinte el 1 de mayo de 1916 se presentaron en la oficina del jefe de estación el señor ingeniero interventor y el jefe de tráfico con el objeto de practicar la visita correspondiente a la cuenta del mes de abril último y con ella tenemos los siguientes datos:

CUADRO N°14

MOVIMIENTO DE CARGA Y VENTA DE PASAJES EN LA ESTACIÓN DE GUACHINTE PARA EL MES DE ABRIL DE 1916

Fechas	Pasajes	Fletes	Ganados	Ingresos varios
Abril 1	\$ 7.88	\$ 0.81	\$ 0.68	
Abril 3	\$ 11.38	\$ 5.48	-	
Abril 5	\$ 5.68	\$ 1.66	\$ 1.02	
Abril 7	\$ 8.00	\$ 1.94	-	
Abril 8	\$ 7.42	\$ 0.17	-	
Abril 16	\$ 16.02	\$ 8.21	-	
Abril 17	\$ 18.16	\$ 71.91	\$ 0.68	Transbordos \$0.82
Abril 19	\$ 14.76	\$ 2.73	-	
Abril 20	\$ 11.36	\$ 23.28	\$ 0.68	Transbordos \$ 0.34
Abril 21	\$ 9.10	\$ 2.08	-	
Abril 22	\$ 12.38	\$ 4.15	\$ 0.85	
Abril 24	\$ 10.88	\$ 3.73	-	
Abril 26	\$ 10.68	\$ 6.51	\$ 1.02	
Abril 27	\$ 5.22	\$ 9.85	\$ 0.17	Transbordos \$0.28
Abril 28	\$ 24.08	\$ 11.21	\$ 1.36	
Abril 29	\$ 13.96	\$ 2.83	\$ 0.34	Telegramas \$1.82
Totales	\$186.96	\$156.55	\$6.80	\$3.26

Fuente: Archivo General de la Nación. Bogotá. Fondo Ferrocarriles. Sección República. Tomo 447, Folio 219, año 1916.

De acuerdo al movimiento de carga movilizada tenemos que en la región van saliendo y entrando mercancías en un ritmo moderado, si comparamos la situación con la estación de la Viga para el mismo mes y año, como se presentará en el cuadro n° 15, lo que incide en el crecimiento del poblado a raíz del comercio inter-regional.

CUADRO N° 15

MOVIMIENTO DE CARGA Y VENTA DE PASAJES EN LA ESTACIÓN DE LA VIGA PARA ABRIL DE 1916

	Fletes	Pasajes	Varios
Abril 1	\$ 50.78	\$ 10.35	
Abril 3		\$ 13.75	
Abril 5	\$ 0.20	\$ 5.05	
Abril 7	\$ 75.55	\$ 4.80	
Abril 10	\$ 0.20	\$ 5.25	
Abril 12	\$ 0.25	\$ 8.20	
Abril 14	\$ 50.43	\$ 25.85	
Abril 17	\$ 0.60	\$ 11.65	
Abril 19	\$ 1.20	\$ 5.85	
Abril 21	\$ 2.05	\$ 12.90	
Abril 24	\$ 0.38	\$ 8.15	
Abril 26		\$ 11.70	
Abril 28	\$ 0.30	\$ 12.05	\$ 3.39
Sumas	\$181.94	\$ 135.55	\$ 3.39

Fuente: Archivo General de la Nación. Bogotá. Fondo Ferrocarriles. Sección República. Tomo 450, Folio 219, año 1916.

Si bien es cierto, que la ubicación de la estación de Guachinte beneficio a sus habitantes, diferente fue lo que pasó en Robles, tal como lo señala Carlos Cortez, quien afirma en su trabajo sobre la historia del corregimiento de Robles, que “En la región lo que sucedió fue una gran injusticia la que cometieron los impulsores de la vía férrea Cali- Popayán. Pues sin causa aparente que justificara la decisión dejaron aislada la población más importante en el sur del departamento después de la cabecera de Jamundí. Mucho más si se tiene en cuenta que en la época no existían los pueblos que en la actualidad aparecen en la orilla de dicha vía”⁸⁶

⁸⁶ Cortez, Carlos Ernesto. Esbozo histórico sobre la conformación del corregimiento de Robles (Valle). Tesis de grado. Licenciatura en Historia. Universidad del valle. Colombia. 1986. Pág 10.

Por esa razón surge Guachinte a 8 kilómetros y Timba a 5 km, de Robles; obligando a los pobladores a trasladar sus mercancías hasta las estaciones de dichos poblados vecinos.

2.4 REGIÓN DE TIMBA, EJE CENTRAL DEL FERROCARRIL.

La región fue llamada de esta forma, puesto que durante la época de la conquista, fue comandada por los indios llamados los Timbas, descendientes del cacique Timbiqui. A la llegada de población negra y mestiza procedente de Buenos Aires, Gelima y otras regiones los indígenas fueron desplazados hacia las partes altas. Los nuevos habitantes, entre ellos, los fundadores trajeron elementos de la cultura afro originada por sus ancestros esclavos.

Para el siglo XVI y XVII, regiones como Quinamayó, Villa Paz, Robles, Bocas del Palo y nuestra zona de estudio, Timba, de acuerdo con el autor Romero:

“la historia de estos poblados ha estado mediada por procesos culturales, económicos, políticos y conflictos sociales, que son partes integrantes de un todo. Como hombres y mujeres han sabido interactuar con condiciones adversas, como la esclavización a que fueron sometidos en otros tiempos, como sus vinculaciones a los trabajos agropecuarios en las haciendas decimonónicas que en condición de terrazgueros dieron impulso a la producción alimentaria que suplía las demandas de buena parte de la región occidental colombiana. En la época colonial la dedicación primordial de la mano de obra esclava en estas zonas ubicadas al sur del Valle del río Cauca, se concentrada en la minería, al igual que a la ganadería, la agricultura, oficios domésticos y artesanales”.⁸⁷

Como corregimiento (Timba- Valle) fue fundado en el año de 1930, tiempo en el cual algunas familias procedentes del Departamento del Valle del Cauca y otros sectores aledaños al lugar, asentaron hacia ya algún tiempo su vida en la región, motivados por el trazado y construcción del ferrocarril que uniría la ciudad de Cali, con Santander de Quilichao y Popayán; contribuyendo esto al crecimiento regional, debido a los campamentos y talleres que allí se construyeron.

⁸⁷ Romero, Mario Diego. Op. Cit., pág. 9



Mapa N°3. Detalle de la ubicación de la zona de Timba, en el municipio de Jamundí, Departamento del Valle del Cauca. Fuente: www.google.es/maps/3.3014496,76.6930211,7. Año 2012

La región de Timba- Valle la podemos considerar como eje central de producción y comercialización en la región, ya que el corredor ferreo además de conectar a la zona con la estación de Cali y a su vez con el puerto de Buenaventura, se instauró un ramal el cual iba de Santander de Quilichao hacia la región. Este último ramal creó gran controversia ya que muchos ingenieros insistían que el tramo no era adecuado por su corto recorrido y algunos pobladores afirmaron que la construcción de esta línea beneficiaba a intereses de muchos. En líneas posteriores repasaremos estas posiciones.

Todos los pueblos del antiguo Cauca, desde Popayán hasta Cartago, trataron de facilitar y abaratar sus comunicaciones con el puerto de Buenaventura a como de lugar, y para esto buscaron los medios menos costosos y más rápidos de alcanzar el ferrocarril que conducía al puerto. Timba al igual que su municipio y la ciudad de

Cali, no fue ajena a toda esa infraestructura y dinámica que generaron los ferrocarriles, (estaciones, bodegas, campamentos, talleres) y demás, sirvieron como eje articulador para la construcción de nuevos sectores, de modo que alrededor de él fueron naciendo barrios populares y las zonas que existían se fueron ajustando sus vidas al ritmo del tren como se mencionaba anteriormente. Según el periodico el Relator, el territorio de Timba iba cambiando de manera particular con los pitos de las locomotoras así:

El mercado de Timba y su estación que se encuentra a pocas cuadras, atrae día a día a vendedores, carboneros, apostadores, algunos vagos, emboladores, carretilleros, que formarán una cultura singular en la zona. A esto se sumarían los empleados del ferrocarril.⁸⁸

De manera que a esa cultura popular y ese actuar que se expresaba desde las primeras décadas del siglo XX por las calles, si las podriamos llamar de esta manera, encontraría en el bullicio de la estación, el constante fluir de gente, el movimiento de mercancías y los extranjeros que venían de turismo, un nuevo espacio de expresión y fortalecimiento de su accionar.

Así mismo, el 6 de marzo de 1925, se presentaron en la oficina de la estación el suscrito interventor fiscal con el objeto de practicar la visita oficial reglamentaria correspondiente a las cuentas del mes de febrero en la estación de Timba. El señor jefe de estación, presentó para su examen y comparación todos los libros y documentos de la oficina, los cuales fueron estudiados detenidamente, dando el siguiente resultado que se mostrará en el cuadro n° 16.

⁸⁸ Periódico el Relator. Cali. 04 Mayo de 1918.

CUADRO N°16

MOVIMIENTO DE CARGA Y PASAJEROS EN LA ESTACIÓN DE TIMBA- VALLE 1925

	Fletes	Pasajes	Varios
Febrero 1	\$ 3.74	\$ 24.00	
Febrero 2	\$ 9.79	\$ 29.45	
Febrero 3		\$ 47.90	
Febrero 4	\$ 41.84	\$ 47.90	
Febrero 5	\$ 53.91	\$ 25.95	\$ 0.25
Febrero 6	\$ 31.71	\$ 33.95	\$ 2.25
Febrero 7	\$ 10.67	\$ 49.85	
Febrero 8		\$ 30.40	
Febrero 9	\$ 11.25	\$ 20.95	
Febrero 10		\$ 71.40	
Febrero 11	\$ 23.58	\$ 71.15	
Febrero 12	\$ 15.44	\$ 28.10	
Febrero 13	\$ 17.49	\$ 37.20	
Febrero 14	\$ 15.68	\$ 30.00	
Febrero 15		\$ 27.90	
Febrero 16	\$ 54.50	\$ 39.50	
Febrero 17		\$ 74.75	
Febrero 18	\$ 11.07	\$ 64.25	
Febrero 19	\$ 24.03	\$ 77.75	
Febrero 20	\$ 15.82	\$ 28.50	\$ 0.45
Febrero 21	\$ 9.72	\$ 30.60	\$ 0.50
Febrero 23	\$ 15.07	\$ 38.25	\$ 0.50
Febrero 24		\$ 82.50	
Febrero 25	\$ 31.53	\$ 49.65	\$ 0.30
Febrero 26	\$ 10.74	\$ 22.70	
Febrero 27	\$ 10.01	\$ 29.15	
Febrero 28	\$ 5.95	\$ 36.15	\$ 4.70
Sumas	\$423.54	\$1.149.85	\$ 8.95

FUENTE: Archivo General de la Nación. Bogotá. Fondo Ferrocarriles. Sección República. Tomo 464, Folio 67, año 1925.

Los mercados se efectuaban los domingos, siendo muy concurridos por estar estratégicamente entre varios corregimientos, y uno de los más importantes del municipio por el volumen de productos y calidad que expende. El movimiento de Tiquetes se mostrara en el cuadro n° 17

CUADRO N°17

MOVIMIENTO DE TIQUETES EN LA ESTACIÓN DE TIMBA 1925

	1a. Clase	2a. clase
Existencia anterior	675	1533
Recibidos en el mes	400	1700
Sumas	1075	3233
Vendidos en el mes	318	1562
SalDOS	757	1671

Marzo

	1a. Clase	2a. clase
Existencia que viene	757	1671
Recibidos en el mes	300	1700
Sumas	1057	3371
Ventas hasta ahora	111	351
SalDOS	946	3020

FUENTE: Archivo General de la Nación. Bogotá. Fondo Ferrocarriles. Sección República. Tomo 464, Folio 68, año 1925.

Como podemos evidenciar en los cuadro N°16 los fletes por carga movilizada tuvo un valor aproximado de \$423.54 en el cual se movilizaban plátanos, arroz, carbón u otras mercancías, en cuanto al movimiento de pasajeros mas de 462 pasajes vendidos entre 1ª y 2ª clase para el mismo año. Para la sociedad timbeña, el Ferrocarril del Pacífico en sus trayectos de Cali a Buenaventura y Cali a Popayán, la línea férrea era el elemento fundacional de la nueva región. El ferrocarril fue una fuente importante de trabajo para todos esos municipios del sur del Valle y el Cauca, ya que aparte de que en todas esos lugares había hombres trabajando, el tren habia generado grandes expectativas a lo que los pobladores le apostaban como su tabla de salvación para salir del aislamiento y el olvido que los tenían sus coterráneos. Para el mes de febrero de 1929, cuadro n° 18, el movimiento de tiquetes y fletes es el siguiente:

CUADRO N° 18

MOVIMIENTO DE CARGA Y PASAJEROS EN LA ESTACIÓN DE TIMBA- VALLE 1927

	Fletes	Pasajes	Varios
Febrero 1	\$ 13.00	\$ 14.60	
Febrero 3	\$ 5.18	\$ 28.35	
Febrero 5	\$ 4.90	\$ 19.80	
Febrero 7	\$ 25.65	\$ 19.90	
Febrero 9	\$ 13.41	\$ 19.65	
Febrero 11	\$ 2.98	\$ 52.90	
Febrero 13	\$ 53.78	\$ 5.75	
Febrero 15	\$ 17.05	\$ 24.70	
Febrero 18	\$ 10.29	\$ 53.00	
Febrero 20	\$ 8.41	\$ 9.10	
Febrero 22	\$ 28.15	\$ 18.45	
Febrero 25	\$ 42.31	\$ 46.15	
Febrero 28	\$ 25.27	\$ 26.70	\$ 11.93
Sumas	\$250.38	\$ 339.05	\$ 11.93

FUENTE: Archivo General de la Nación. Bogotá. Fondo Ferrocarriles. Sección República. Tomo 545, Folio 12, año 1927.

Para los años de 1917 a 1929 como lo podemos ver en el siguiente relato publicado en la revista Despertar Vallecaucano el tren era muy importante para la población de acuerdo a lo que presentaremos a continuación:

El ferrocarril fue una fuente de trabajo importante para Timba y otras zonas, ya que de todas esas partes había hombres trabajando. Mi Papá trabajó como liniero, después lo ascendieron a bodeguero en la estación de Guachinte para llevar el control de la carga que llegaba y salía en esa estación hacia la viga o Timba.

También como freneros trabajaron muchos hombres; estos eran los que controlaban los vagones para evitar descarrilamientos, por eso no hubo accidentes graves. Siempre había un switche, o un ramal que se desviaba de la línea principal. El tren que llegaba ahí, desviaba o se estacionaba para que el otro pasara. El tren mataba animales que se atravesaban como burros, vacas, pero no eran accidentes graves, más bien se las comían las personas porque estaban cerca del sitio donde vivían.⁸⁹

2.5 RAMAL TIMBA- SANTANDER DE QUILICHAO

Quilichao fue fundado en 1543 por Belalcázar, al propio tiempo que Caloto. Su primitivo nombre fue Jamaica de los Quilichaos, destruida en 1662. En 1663 habían ya empezado los Arboledas sus trabajos en las minas de San Bartolomé, Cerrogorro, Santa María etc. En esta última levantaron capilla, para la que obtuvieron el título de parroquia, la que en 1700 figuraba como cabeza del gobierno eclesiástico, rodeada de otras viceparroquias, de las cuales la de San Antonio de Quilichao prosperaba rápidamente, tanto que en 1782 se recogían contribuciones para levantar un templo.⁹⁰

En septiembre de 1840 se decretó el establecimiento del primer Consejo Comunal del Distrito Provincial de Quilichao, se levantó el censo general de población que arrojó 4.071 habitantes. En 1849, la Asamblea Constituyente del Estado del Cauca, designó a Santander como la capital del Cantón de Caloto; dos meses después, la Ley 61 del 24 de mayo, crea el Cantón de Santander, con capital Quilichao, segregándolo del Cantón de Caloto.⁹¹

⁸⁹ Mina Aragón, William. Historia, Política y Sociedad. Conversaciones con Sabas Casamán. Cali. El autor. 1998.

⁹⁰ Maya, Tomas. Geografía del Departamento del Cauca. Tercera edición corregida y arreglada conforme a última división política. Popayán Imprenta Caucana. año 1924.

⁹¹ Alcaldía Municipal De Santander De Quilichao. Conociendo al municipio. Revisado el 10 de septiembre de 2014. Disponible en: <http://santanderdequilichao-cauca.gov.co/apc-aa.pdf>.

En 1853 mediante Ordenanza N°.159 la Provincia de Popayán divide el territorio en seis cantones: Bolívar, Caldas, Pitayó, Popayán, Santander y Torres. Posteriormente, por Ley 20 de 1857 el Estado del Cauca es dividido en 14 provincias, la villa de Santander es la capital de la provincia de Caloto. La primera vez que a Santander de Quilichao se le da la condición de Municipio fue a través del nuevo orden político establecido para el estado soberano del Cauca en 1863 por la constitución de Río Negro.⁹²

Limita al Norte con los Municipios de Villa Rica y Jamundí, al Occidente con el municipio de Buenos Aires, al oriente con los municipios de Caloto y Jambaló y al sur con el Municipio de Caldono. La región de Santander de Quilichao buscaba su conexión con el exterior, ya que era una zona con abundantes minerales. Poseía además de oro: sal, carbón, cal, piedra de mármol entre otros recursos naturales. En ganadería era rico en ganado vacuno, caballar, mular y de cerda; y en lo vegetal, las mejores maderas, como cedro, comino crespo, canelo etc.⁹³

Con el fin de establecer una comunicación entre la población de Santander de Quilichao, el Ferrocarril del Pacífico en la línea que va de Cali a Popayán y a su vez con la zona de Timba- valle, se construyó este ramal. Obra que contrató el Departamento del Cauca por su cuenta, con contratistas nacionales que alcanzaron a construir solamente 22 kilómetros hasta Santander. El trayecto fue construido en 1926 aprovechando el subsidio de \$115.520 pesos-oro que le apropió en 1923 la ley que repartió la indemnización Norteamericana por el daño de Panamá en el año de 1903.

El ramal de Santander de Quilichao a Timba perteneció al Departamento del Cauca y fue un claro ejemplo de la participación y vinculación de los departamentos en la construcción de vías férreas que según el autor Ortega⁹⁴ pudo haberse aprovechado mejor para los intereses y el progreso del país. El

⁹² Ibíd., Pág 3

⁹³ Maya, Tomas. Geografía del Departamento del Cauca. Tercera edición corregida y arreglada conforme a última división política. Popayán Imprenta Caucana. año 1924

⁹⁴ Ortega Díaz, Alfredo. Op. Cit., pág. 52

departamento se dio el gusto de tener un pequeño ferrocarril propio, en el cual fue necesario hacer gastos superiores a las entradas líquidas de la empresa, y como consecuencia de estos procedimientos, a fines de 1930 la diferencia entre las ganancias y los gastos dieron solo perdidas, por lo que el tramo dejó de funcionar.

De todas formas para la época las comunidades de lado y lado (Cauca y Valle) veían como solución a muchos de sus problemas de aislamiento y bajo flujo comercial, el no estar conectados con el ferrocarril de Timba, que conducía con la línea de Cali a Buenaventura. En correspondencia dirigida al Ministro de Obras Públicas y al Gerente de Ferrocarril del Pacífico se expresa lo siguiente:

Como hijos de Santander y amigos decididos de cuanto implique adelanto y progreso para esa ciudad, veríamos con satisfacción patriótica la pronta ejecución de la ferrovía departamental si no estuviéramos convencidos de que ella no viene a satisfacer ninguna necesidad urgente de las industrias locales, ni de la administración pública; sino a todos los pobladores, tanto a comerciantes grandes como a pequeños.

Para Santander la línea recta que parte de esa ciudad en dirección normal a buscar el ferrocarril del sur (Cali- Popayán) es el camino más rápido y corto para comunicarse con Cali y Buenaventura y esa línea es precisamente la que sigue el trazado, adoptado ya, de la carretera nacional de Santander al puerto fluvial de San Julián y cuya prolongación de este puerto al ferrocarril del sur está ejecutando actualmente el departamento del valle del cauca; y el camino más barato para ir de Santander a Cali y Buenaventura, es sin duda el río cauca, navegable a vapor desde San Julián y que permite ir en horas, a Puerto Mallarino y Puerto Isaacs (estación de punta de yumbo). De manera que es la carretera nacional de San Julián la vía indispensable para el tráfico entre Santander y las demás poblaciones del valle del cauca y la que la acerca más al ferrocarril de Cali a Popayán; esa vía llena dos fines necesarios: permite utilizar la navegación del río desde San Julián hasta la Virginia y utilizar el ferrocarril de guachinte a Cali por la carretera que construye al presente el departamento del valle del cauca entre ese ferrocarril y San Julián.⁹⁵

De acuerdo con la ley 29, de 1917, que permitió hacer la obra, le correspondía como subvención kilométrica la suma de 10.000 de la cual el gobierno reconoció la mitad para un trayecto de explanación que media 7,193 metros. Más tarde la subvención fue elevada a \$20.000 por kilometro, según lo dispuso la ley 66 de

⁹⁵ Archivo General de la Nación. Bogotá. Fondo Ferrocarriles. Sección República. Tomo 507, Folio 56, año 1918-1926.

1923. Por consiguiente le correspondió el trayecto mencionado, que se concluyó en el año de 1927, un total de \$409.355 en bonos de deuda interna.

Después de estudiar cuidadosamente los planos, el trazado y todo lo correspondiente a la vía, se dio paso a los comienzos de la obra. De modo distinto, en 1914 se había decretado la construcción de la carretera de San Julián y desde ese año al Gobierno Nacional le tocó luchar con la oposición que se le presentaba para la realización de la obra con varias familias, como la familia Lenis, dueña de una de las propiedades que iba a atravesar la vía. A los empeños de esa familia, que creían que con un mayor acercamiento a estas ciudades relajaba los vínculos administrativos únicos que existían entre Santander y La Capital del Cauca; se opusieron en varias ocasiones a los trabajos al igual que otros pobladores sin embargo, las obras correspondientes a la carretera y luego al ferrocarril se llevaron a cabo.



Foto N°9. Diferentes personalidades a esperas de la llegada del Ferrocarril en la estación de Santander de Quilichao para 1926. Fuente: Archivo del Patrimonio Fotográfico y Fílmico del Valle del Cauca. Biblioteca Departamental Jorge Garcés Borrero y MARIA DEL ROSARIO VERA

Sus producciones principales eran: cacao, café, arroz, maíz, plátanos, caña de azúcar, tabaco y, en general, todos los frutos de zona caliente. Con magníficos potreros de pastos artificiales y ricas haciendas. Las industrias dominantes eran la pecuaria, la agrícola y la minera. Sectores y producción similar a las zonas del sur del Departamento del Valle del Cauca.



Foto N°10.
Construcción de la vía férrea, en el tramo de Timba hacia Santander de Quilichao. Fuente: Biblioteca Departamental Jorge Garces Borrero y NABOR FERNANDEZ. Año 1923

Por otra parte, en periódicos como El Relator se publicaban periódicamente el itinerario de servicio de trenes de Santander a Timba. Para el 3 de octubre de 1929 teníamos:

Para conocimiento del público se avisa que desde el lunes 7 de los corrientes, el servicio de trenes de pasajeros entre las estaciones de Timba a Santander se prestara de acuerdo con lo siguiente.

Lunes- jueves: sale de Santander a las 8:15 a.m.
Y sábado: sale de Timba a las 2:20 p.m.

Domingo: sale de Santander a las 6:30 a.m.
sale de timba a las 12:30 p.m.

Cuando las condiciones de la vía hayan mejorado se intensificara el servicio establecido trenes directos de Cali a Santander y viceversa. Estos trenes hacen conexión con los directos Cali- Popayán y viceversa.⁹⁶

Para 1930 la línea férrea que conectaba a Cali con Popayán, continuó con el movimiento de carga y pasajeros, pero sin la misma dinámica que antes. Pues la construcción de carreteras y la aparición día a día del transporte automotor fue disminuyendo la movilización del Ferrocarril del Pacífico. De los grandes ferrocarriles que se construyeron y proyectaron antes de 1930, una gran parte de ellos fueron abandonados por negligencia durante los gobiernos que se sucedieron a esa fecha. Así pues, cinco décadas después en reportaje titulado “El último tren de pasajeros entre Cali-Popayán” publicado en la revista Despertar Vallecaucano, del señor Jaime Bejarano Barona, indicaba lo siguiente:

Quizá nuestros nietos no lleguen a experimentar esa tradicional y romántico medio de transporte que, como tirado por un demonio de humo y llamas, en medio de un gran estruendo y con su acompasado traca-tras avanzaba majestuosamente sobre la carrilera y como en rauda pero infructuoso perseguido a su locomotora, sucedían un tender o vagón del carbón que alimentaba el apetito voraz de su caldera varias gamarras o furgones, con ganado, planchones de carga, coches de tercera, un coche restaurante y los elegantes coches de primera. La locomotora, la negra como cariñosamente le denominábamos, iba provista de una campana cuyo tañer pausado y cadencioso era el anuncio de su proximidad a las pintorescas estaciones de la vía; y con su pito a vapor era capaz de producir los más lastimeros lamentos cuando anunciaba algún desgraciado insuceso ocurrido durante el viaje (el tren viene llorando exclamábamos entonces y tratábamos de adivinar el origen de ese presagio).

Ha salido de Cali cinco horas ya empleadas en arranques bruscos, tirones de la máquina, frenazos intempestivos y un lento y tedioso discurrir de estaciones y paraderos, para bajar y subir pasajeros, para aprovisionarse de agua, en cada una de las cuales los viajeros se vieron rodeados de un verdadero enjambre de vendedores que, conforme a los comestibles que ofrecen, van determinando con precisión los avances registrados en el viaje: piña tajada, naranjas y pescado frito, entre Cali y Suarez, empanadas, patacones y chorizos, hasta cajibío; y el inolvidable pandebono de la venta.

Cruzando el último tramo se repite una vez más sucediese entonces algo muy pintoresco y de mucho calor humano: una bandada de muchachos empieza a

⁹⁶ Periódico el Relator. Cali. octubre de 1929.

colorase por los estribos de los diferentes vagones, pero especialmente los de primera clase: son los cazamaletas. Acuciosa y espontanea tribu de equipajeros que se apoderan precipitadamente de talegas, baúles, cajas y morrales, que para entonces los fatigados pasajeros han situado a su alcance, para descender cuanto antes del tren.⁹⁷



Foto N°11. Varios miembros de la familia Simmonds, aparecen en el último coche del convoy que viajaba a Popayán, en último viaje que hizo la locomotora número 13. Nótese el deterioro de la vía, llena de abrojos que casi tapan la carrilera. Fuente: Archivo del patrimonio fílmico y fotográfico del Valle del Cauca. Año 1933

Para terminar, la etapa final de la red interconectada se inicia con la conformación de la empresa Ferrocarriles Nacionales de Colombia, trámite que comienza en 1949, pero que solo toma forma oficial en 1954. La administración unificada de toda la red prioriza la construcción de aquellos tramos que faltaban: El Pintado-Angelópolis, los ramales del eje cafetero. Para la época, el Ferrocarril de Nariño entre El Diviso y Tumaco, que se inauguró en 1942, es reemplazado por una carretera y se decide levantar los rieles, labor que se terminaría en 1964.⁹⁸

De forma similar, en 1951 se decidió levantar los rieles de los Ferrocarriles de Cúcuta y Cartagena. El Ferrocarril de Bolívar –Puerto Colombia- Barranquilla–

⁹⁷ Revista Despertar Vallecaucano. Cali. 15 de Noviembre de 1987.

⁹⁸ Nieto, Carlos Eduardo. Op. Cit, P 38.

había sido desmantelado en 1932, después de las obras de dragado de las Bocas de Ceniza que permitieron la entrada de buques de gran calado a la actual capital departamental. En 1959 la Nación compra a particulares el Ferrocarril de Caldas, en 1960 la Gobernación de Cundinamarca firma la entrega de los ferrocarriles de Cundinamarca a la Nación, y en 1961 el Ferrocarril de Antioquia pasa a ser administrado por los Ferrocarriles Nacionales.⁹⁹

Los demás tramos que ya estaban al servicio: ferrocarriles de Tolima y Huila, de Girardot, y el que fue objeto de nuestro estudio, el Ferrocarril del Pacífico, habían sido incorporados desde 1954 con la expedición de la Ley N° 3129. La red integrada, consolidada por la administración de los Ferrocarriles Nacionales, prioriza la terminación de un esquema autosuficiente alejado de la red multimodal configurada desde la segunda mitad del siglo XIX, pero operando sobre la infraestructura antigua. Esta condición restaría eficiencia al sistema nacional en comparación con los logros del sistema ferroviario a nivel internacional, y de paso cortaría las posibilidades de viabilidad técnica y económica.

⁹⁹ Nieto, Carlos Eduardo. Op. Cit, P 45.

CONCLUSIONES

A lo largo del trabajo se intentó mostrar el desarrollo de las vías férreas en el país, la construcción y ejecución de las obras para el camino de Buenaventura a Cali y el impacto de la línea férrea de Cali en dirección a Popayán, en tres zonas del sur del Departamento del Valle del Cauca, para este caso, los poblados de Jamundí, Guachinte y Timba. Respecto a este estudio podemos concluir entonces, que debido a la falta de recursos y de capacidad técnica en el país, la mayoría de ferrocarriles se construyeron mediante el sistema de concesiones, como la única alternativa viable en vista del atraso de Colombia, siendo además un periodo en donde las tres primeras décadas del siglo XIX se invirtieron en la guerra de independencia y una vez alcanzada, se vivieron ocho guerras civiles más, como se mencionaba en líneas anteriores.

No obstante, los diferentes tramos que se construyeron alrededor del país, no alcanzaron a establecer un sistema de transporte nacional interconectado, sino que más bien buscaron conectar algunas zonas de producción de bienes regionales o exportables con el mercado local e internacional. De modo que el Ferrocarril del Pacífico a pesar de que fue construido dentro de unos intereses y un proyecto específico, de tan solo buscar la mercantilización; los habitantes de los pueblos por donde pasaba le inyectaron unas dinámicas que aparte de ser económicas, fueron sociales.

Consecuentemente, para las poblaciones que fueron objeto de estudio en esta investigación, el paso de la vía férrea desde Cali hasta la capital del Departamento del Cauca, surgieron como zonas muy productivas en el sector agropecuario y minero a medida de que se iban construyendo las diferentes estaciones. Puesto que con la aparición de la línea férrea en el municipio de Jamundí, al igual que en Guachinte y Timba, se comenzó a ver la aparición de gentes que se desplazaban de otros departamentos en busca de empleo. Siendo éstas, paso obligado, para

los pasajeros que se dirigían hasta Popayán. Lastimosamente, la falta de información documental y bibliográfica de las poblaciones trabajadas, dificultó en cierta parte, una descripción más detallada de la aparición del ferrocarril, puesto que revisando algunos documentos en la Alcaldía de Jamundí y dialogando con algunos habitantes de los corregimientos de Guachinte y Timba, no fue mucha la información que pudieron suministrar. Pero sin lugar a dudas, el ferrocarril constituyó diferentes cosas para diferentes gentes, ya que sirvió para la movilización de las mercancías por parte de los hacendados, punto de encuentro en las estaciones de diferentes personas que comadreaban o veían la gente pasar, aparición de nuevos espacios como mercados, talleres y cantinas; al igual que lugares de paseo para la población.

El café fue determinante en la construcción de los ferrocarriles en Colombia, pues se desarrollaron vías para sacar este importante producto de exportación. Es por ello que se observa una importante aglomeración de vías férreas en las regiones productoras del grano y orientadas a llevar el café a las costas o a los principales ríos del país. Pero años después, las pérdidas económicas que dejaba la operación de varias líneas, combinadas con la rápida extensión de las carreteras y la deficiente administración del transporte férreo, fueron dejando rezagado este medio de transporte.

A pesar de todas las incidencias antes mencionadas, favorables o desfavorables, no debemos olvidar que fue el tren quien impulso al país a resolver los problemas de navegación de la arteria fluvial más importante del país como lo fue el río Magdalena, estimuló importación de maquinaria y equipos, mejoras en la ingeniería nacional y fue el propulsor del desarrollo tecnológico.

FUENTES CONSULTADAS

Archivísticas:

Archivo Histórico Municipal de Cali. Gaceta Departamental, Cali.

Archivo General de la Nación, Bogotá.

Sección: República. Fondo: Ferrocarriles Nacionales

Archivo del patrimonio fílmico y fotográfico del Valle del Cauca

Fuentes Hemerográficas:

Periódico El Ferrocarril

Periódico El Relator

Periódico El Correo del Cauca

Magazine El Despertar Vallecaucano

BIBLIOGRAFÍA

ALCALDÍA DE JAMUNDÍ. Una gestión para el progreso 1995-1997. Editorial ebc. Año 1999

ALMARIO, Oscar. La configuración moderna del Valle del Cauca. 1840.1930. Cali, CECAN. 1994

AMÉZQUITA, Pablo y GARCÍA Andrés. 2005. Los Ferrocarriles en Colombia. En: la línea férrea del atlántico y su programa de rehabilitación en los tramos de Facatativá (PK 40) Villeta (PK 110) La Dorada (PK 202) Puerto Berrio PK (328) Cabañas PK (361). Tesis de grado. Manizales, Universidad Nacional de Colombia, Facultad de ingeniería y arquitectura, ingeniería civil.2005

APRILE-GNISET, Jacques. Los pueblos negros caucanos y la fundación de Puerto Tejada. Cali. Gobernación del Valle. 1994.

ARIAS DE GREIFF, Gustavo. La segunda mula de hierro: historia de los ferrocarriles colombianos a través de sus locomotoras. Colombia: Panamericana Formas e Impresores S.A. 2006

CALERO SANZ, Jaime y GALVIS, Nelly. Efectos socio-económicos de la salida al mar: el Ferrocarril del Pacífico 1880-1915. Tesis de grado. Licenciatura en Historia. Universidad del valle. Colombia. 1987

CÁRDENAS J, Susana. Elementos para una historia del ferrocarril del pacifico y en especial la vía Cali a Popayán. Tesis de grado. Licenciatura en Historia. Universidad del valle. Colombia. 1982.

CORTEZ, Carlos Ernesto. Esbozo histórico sobre la conformación del corregimiento de Robles (Valle). Tesis de grado. Licenciatura en Historia. Universidad del valle. Colombia. 1986

CORREDOR MARTÍNEZ, Consuelo. Los límites de la modernización. Bogotá. Editorial Cinep. 1992.

FISCHER, Thomas. El comienzo de la construcción de los ferrocarriles colombianos y los límites de la inversión extranjera. Universidad de los Andes, monografía n°60, Bogotá 2001.

GONZÁLEZ MÁRQUEZ, José Luis. Los trabajadores del Ferrocarril del Pacífico: (1880-1915). Tesis de grado. Licenciatura en Historia. Universidad del Valle. Colombia. 2012.

GUTIÉRREZ, Rufino. Monografías (Tomo II). 1854-1923. Editorial: Bogotá; Imprenta Nacional. 1921.

HORNA, Hernán. Los ferrocarriles latinoamericanos del siglo XIX: el caso de Colombia. En: Carlos Dávila Ladrón de Guevara, et, al. Empresas y empresarios en la historia de Colombia. Siglos XIX - XX: una colección de estudios recientes. (Tomo II). Bogotá, editorial Norma, ediciones Uniandes, 2003.

JIMÉNEZ CALDERÓN, Erasmo. Plan vial férreo del Valle del Cauca para Colombia: documentos que destacan la importancia de la modernización del ferrocarril del Pacífico y su integración a la red férrea nacional. Imprenta Departamental del Valle, 1981.

MAYA, Tomas. Geografía del Departamento del Cauca. Tercera edición corregida y arreglada conforme a última división política. Popayán Imprenta Caucana. Año 1924.

MINA ARAGON, William. Historia, Política y Sociedad. Conversaciones con Sabas Casamán. Cali. El autor. 1998.

MUÑOZ, Katherine. Algunos factores del municipio de Jamundí en las últimas décadas. Tesis de grado. Facultad de humanidades, Universidad del Valle. 2011.

NIETO, Carlos Eduardo. El ferrocarril en Colombia y la búsqueda de un país. Apuntes 24 (1), 2011.

ORTEGA DÍAZ, Alfredo. Ferrocarriles Colombianos: la última experiencia ferroviaria del país 1920-1930. Colombia. Fondo internacional monetario.1932.

PACHÓN, Álvaro y RAMÍREZ María Teresa. Los ferrocarriles. En: la infraestructura de transporte en Colombia durante el siglo XX. Fondo de cultura económica, Bogotá 2006.

POVEDA RAMOS, Gabriel, 1932. Historia económica de Colombia en el siglo XX. Colombia: Universidad Pontificia Bolivariana, 2005.

ROMERO, Mario Diego. Territorialidad y Familia entre sociedades negras del sur del valle del río cauca 1680-2010. Tesis de Doctorado en Historia. Universidad de Huelva. España. 2009

SÁNCHEZ PENA, Alba Lucia. Jamundí, una historia entre lo rural y lo urbano. Tesis de grado. Facultad de Humanidades, Universidad del Valle. (1989).

SANTA, Eduardo, (2003). Palomo Aguirre: El bandido que asaltaba el cable más largo del mundo. En: Revista Credencial Historia. Febrero, 2003, Edición 158.

SANZ FERNÁNDEZ, Jesús (coordinador), Historia de los ferrocarriles de Iberoamérica (1837-1995), Madrid, Ministerio de Fomento, 1998.

TOVAR ZAMBRANO, Bernardo. La economía colombiana 1886-1992: un periodo de transición. En: Álvaro Tirado Mejía, et al. Nueva Historia de Colombia. Economía, café, industria. Tomo V. Planeta Colombiana Edit., 1989

VÁSQUEZ BENÍTEZ, Édgar, 1938. Historia de Cali en el siglo 20: sociedad, economía, cultura y espacio. Colombia: Universidad del Valle, 2001; Escuela Superior de Administración Pública; Secretaría de Cultura y Turismo de Cali

VÁSQUEZ, Edgar, CORCHUELO Alberto, NÚÑEZ Alberto y ESCOBAR, Jaime Humberto. Cali: economía, población, expansión urbana y servicios públicos: un modelo de interrelaciones. Colombia: CIDSE, Universidad del Valle. 1994.

VÉLEZ OCAMPO, Antonio. Cartago, Pereira, Manizales: cruce de caminos históricos. Edición original: Pereira: Editorial Papiro, 2005

ZULUAGA, Francisco; MEJÍA PRADO, Eduardo; VALENCIA VALDERRAMA, Rosangela; ARIAS CALERO, Alexander y CASTAÑO GARCÍA, Vivian. Intentos de modernización, Valle del Cauca - procesos históricos. n. d. revisado el 01 de noviembre de 2011. En: <http://www.valleonline.org/tiki-index.php>.