

**TIQUETES AL VAPOR Y RUMBO AL PROGRESO. LA INCIDENCIA
ECONÓMICA DEL FERROCARRIL DEL PACÍFICO EN LA CIUDAD DE
GUADALAJARA DE BUGA, 1915 – 1950.**



AUTOR:

NIXON EDVER TAPIA MARMOLEJO

UNIVERSIDAD DEL VALLE

FACULTAD DE HUMANIDADES

LICENCIATURA EN HISTORIA

GUADALAJARA DE BUGA – VALLE DEL CAUCA - 2024

**TIQUETES AL VAPOR Y RUMBO AL PROGRESO. LA INCIDENCIA
ECONÓMICA DEL FERROCARRIL DEL PACÍFICO EN LA CIUDAD DE
GUADALAJARA DE BUGA, 1915 – 1950.**

AUTOR:

NIXON EDVER TAPIA MARMOLEJO

DIRECTOR:

JUAN CARLOS QUEJADA CAMACHO

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

UNIVERSIDAD DEL VALLE

FACULTAD DE HUMANIDADES

LICENCIATURA EN HISTORIA

GUADALAJARA DE BUGA – VALLE DEL CAUCA - 2024

DEDICATORIA

Esto va directamente hacia todos mis seres queridos, en especial por mi madre, Aura María Marmolejo, a quien le agradezco por todo lo que hace por mí; a mi padre, Nixon Edver Tapia Rebelo, por su paciencia y comprensión frente a cada reto que esta carrera implicó; a mi hermano, Christian Andrés Tapia Marmolejo, por acompañarme y para decirle que todo es posible con esfuerzo; y a mi abuela, Gloria Marmolejo, por estar siempre y tratarme con amor en todo momento. ¡Los y las amo mucho!

De igual manera, esto va para algunas personas quienes fueron parte fundamental en mi proceso de vida, incluyendo la obtención de este título. Alpi, Say, Vero, gracias infinitas por confiar en mis ideas locas y por haber estado presentes en cada momento difícil. Este título también es de ustedes; siempre tendrán un lugar en esta historia.

AGRADECIMIENTOS

En primer lugar, quiero darle las gracias a Dios, quien fue mi sustento y me permitió continuar con vida en este proceso hasta convertirme en un profesional. Agradezco a mi alma máter, la Universidad del Valle, por brindarme la oportunidad de acceder a una gran carrera, a través de cada docente y personal administrativo, quienes me acompañaron y me brindaron apoyo en momentos donde fue necesario durante todos estos años.

Doy las gracias a mis padres, Nixon Edver Tapia Rebelo y Aura María Marmolejo, por cada esfuerzo que han realizado a lo largo de sus vidas para procurar el bienestar de la mía; tratando de incentivar me para demostrar todo mi potencial como estudiante y futuro profesional, y por mantener su confianza en mi pese a cada momento adverso.

También agradezco a mi hermano, Christian Andrés Tapia Marmolejo, por acompañarme y tratar de comprender las cosas que hago. A mi abuela, Gloria Marmolejo, le doy las gracias por cada vez que ha estado para mí, y que siempre ha querido verme como un profesional.

Al profesor Juan Carlos Quejada Camacho le agradezco por brindarme apoyo y respaldo total hacia este proyecto de investigación pese a los inconvenientes y a las adversidades que se presentaron en el camino. Sin sus asesorías, muy seguramente el resultado de este trabajo sería distinto.

Por último, pero no menos importante, le doy las gracias a varias de mis amistades, quienes jugaron un papel importantísimo en este proceso de titulación de una manera u otra. Saray Viveros, nunca olvidaré aquella videollamada donde me escuchaste y me dijiste «No importa lo que otros hayan hecho, sino el cómo vas a hacerlo», lo cual hizo que no desistiera por trabajar en este proceso; Sara Villada, gracias por todas las veces que decidiste confiar y animarme a continuar pese a todo; Verónica Roa, por siempre resaltar lo mejor que hacía; a Camila Lizcano, por brindarme una perspectiva diferente de las situaciones muchas veces; a María José Duque por acompañarme en cada idea; y a Camilo Holguín por mostrarme el máximo apoyo moral que pude recibir.

De corazón, gracias infinitas por todo.

FORMATO # 4
FORMULARIO DE EVALUACIÓN DEL INFORME FINAL (TRABAJO DE GRADO)

DATOS DE EL(LA) DOCENTE EVALUADOR(A)	
Nombre:	Héctor Cuevas Arenas
Correo electrónico:	hector.cuevas@correounivalle.edu.co
Teléfono:	
Filiación institucional:	3184381767

DATOS DE EL(LA) ESTUDIANTE EVALUADO (A)	
Título del Trabajo:	TIQUETES AL VAPOR Y RUMBO AL PROGRESO. LA INCIDENCIA ECONÓMICA DEL FERROCARRIL DEL PACÍFICO EN LA CIUDAD DE GUADALAJARA DE BUGA, 1915 – 1950.
Nombre estudiante:	NIXON EDVER TAPIA MARMOLEJO
Código estudiante:	
Programa Académico:	Licenciatura en Historia
Tutor:	JUAN CARLOS QUEJADA CAMACHO

RÚBRICA DE EVALUACIÓN	1.0 a 5.0
Organización de la propuesta	4.4
Redacción	3.8
Pertinencia histórica de la investigación	4.5
Objetivos	4.5
Desarrollo de la hipótesis	4.5
Solvenia conceptual	4.4
Revisión bibliográfica exhaustiva del tema a trabajar	4.3
Fuentes primarias	4.4
Metodología	4.0
Dominio del tema evidenciado	4.5
Aportes al conocimiento del tema	4.4
NOTA FINAL¹:	4.3

Comentarios adicionales:

Es un trabajo que felicito por estar bien documentado con fuentes primarias y secundarias. Hubiera sido interesante contrastar con fuentes del AGN, pero lamentablemente eso implica costos adicionales, aparte de las dificultades de acceso y consulta que actualmente existen en dicha institución. A posterioridad, si se continúa

¹ Para la nota final tener en cuenta lo siguiente: a) de 1.0 a 2.9, No aprobado (NA) o Incompleto (I). La escogencia entre esas opciones queda a criterio del jurado, de acuerdo a la calidad académica del trabajo presentado. b) de 3.0 a 4.4, Aprobado (AP). c) de 4.5 a 4.9, Aprobado y Meritorio. y d) 5.0, Aprobado y Laureado.

con la línea de investigación, se podría averiguar en los archivos de la ciudad de Cali para profundizar en tales problemáticas.

El trabajo ayuda a cuestionar cómo Cali no sólo se benefició del trazado de la vía férrea, sino también el centro del Valle, aprovechando su ubicación y constitución de nodo de transporte.

Se hace una minuciosa reconstrucción y un análisis operativo de la proyección y realidad que significó el ferrocarril en la localidad y la región, incluyendo debates políticos y de ingeniería entre habitantes de Buga y Cali. Así aporta a la historia local y regional, respondiendo a las visiones generalizantes de lo nacional o departamental.

Las siguientes recomendaciones no son perentorias, pero si se hacen para elaborar una mejor versión de este trabajo con destino al repositorio de tesis.

Se debe completar el resumen, ya que no se menciona en qué archivo principalmente se hizo la indagación. De la misma forma, se debe procurar no construir párrafos largos en la redacción de algunas partes del texto. Son comunes las frases de 6 o 7 líneas.

En la introducción se debe desarrollar una delimitación más explícita del periodo y de la problemática.

El balance bibliográfico es interesante, pero puede sintetizarse de una manera más operativa, para que no incida tanto en la extensión del trabajo.

En la figura ocho, diez, once, entre otras, falta completar datos archivísticos y hemerográficos de la fuente fotografiada. En la figura 34 hay que mencionar que se usó la plataforma Google Maps u otra. Lo mismo en la 45.

Hay algunas citas textuales que son muy largas, por ejemplo, la ubicada entre las páginas 44 y 45, o 68 hasta la 71 que se podrían parafrasear.

Hay que completar la lista de referencias bibliográficas al final del texto.

Si usted considera que el trabajo debe ser reconocido como **Meritorio o Laureado**, por favor explicita y amplíe su concepto, [teniendo en cuenta los lineamientos en la Res. No. 002 de 2004 del Consejo de Facultad de Humanidades \(Anexa al final de este documento\)](#):

Firma: 

Fecha: 21 de junio de 2025

ANEXO 1.

Res. No. 002 de 2004 del Consejo de Facultad de Humanidades





Facultad de Humanidades

UNIVERSIDAD DEL VALLE
CONSEJO DE FACULTAD

RESOLUCIÓN No. 02 de 2004

"Por la cual se reglamentan los criterios y procedimientos para la calificación de "Meritorio" o "Laureado" a los Trabajos de Grado de los programas académicos de pregrado de la Facultad de Humanidades".

CONSIDERANDO

1. Que el Acuerdo 009 de 1997 del Consejo Superior establece que en la Universidad del Valle los Trabajos de Grado podrán calificarse de *Meritorio* o *Laureado*,
2. Que el mismo Acuerdo establece que los Consejos de Facultad definirán los criterios y procedimientos para la calificación de *Meritorio* o *Laureado*, teniendo en cuenta niveles de excelencia,
3. Que la Resolución No. 103 de diciembre de 1999, del Consejo de Facultad reglamentó lo concerniente a los Trabajos de Grado para los programas académicos de pregrado de la Facultad de Humanidades,
4. Que el Comité de Currículo de la Facultad estudió los criterios y procedimientos respectivos,
5. Que es necesario reglamentar los criterios y procedimientos para otorgar la calificación de *Meritorio* o *Laureado* a un Trabajo de Grado de pregrado en la Facultad de Humanidades,

RESUELVE

Artículo 1º. Establecer los criterios y procedimientos para calificar de *Meritorio* o *Laureado* a un Trabajo de Grado de Pregrado.

Universidad del Valle
Ciudad Universitaria Meléndez - A. A. 25360
Teléfono Decanatura: 333 49 09-321 22 19
Vicedecanaturas: 333 49 22 y 321 21 90
Santiago de Cali - Colombia

Artículo 2°. Para efectos de realizar el estudio de las propuestas se deberá seguir el procedimiento que se describe a continuación:

- a) Cuando los miembros del Jurado Evaluador hayan considerado de manera unánime que el Trabajo de Grado merece el otorgamiento de la mención "Meritorio" o "Laureado", cada uno deberá presentar por escrito y de manera independiente su concepto y su recomendación expresa debidamente sustentada al Director del Programa respectivo quien lo presentará al Consejo de la respectiva Unidad Académica.
- b) En el caso de ser aprobada la mención, la Unidad académica presentará al Consejo de Facultad la recomendación respectiva, emitiendo un concepto motivado que explique por qué el Trabajo de Grado cumple con los niveles de excelencia exigidos para el reconocimiento de la calificación *Meritoria* o *Laureada*, adjuntando los conceptos del jurado evaluador.
- c) El Consejo de Facultad a su vez determinará si recomienda dicho trabajo de grado ante el Consejo Académico para que se le otorgue la distinción de "Meritorio" o "Laureado".

De los criterios

Elementos que debe tener todo trabajo de grado para su aprobación:

- a) Pertinencia disciplinar.
- b) Suficiencia teórica.
- c) Coherencia metodológica y argumentativa.
- d) Manejo correcto de la lengua.
- e) Presentación del trabajo escrito, de acuerdo a las normas vigentes.

Meritorio:

Para ser meritorio el trabajo debe cumplir con los siguientes criterios:

- a) Rigurosidad demostrada en el diseño y en la ejecución del trabajo.
- b) Profundización en la apropiación del marco teórico.
- c) Revisión bibliográfica minuciosa.
- d) Carácter original o novedoso de la investigación en cuanto al tema que se aborda y/o el análisis que se desarrolla.

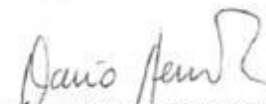
Laureado:

El trabajo con calificación *Laureado* se considera como un trabajo de una calidad excepcional, que además de cumplir con los anteriores criterios, demuestre capacidad crítica frente a los modelos teóricos o metodológicos, signifique un aporte para los que trabajen en el tema o constituya un beneficio para la comunidad.

Artículo 3º. La presente resolución rige a partir de la fecha de su expedición.

COMUNIQUESE, PUBLIQUESE Y CUMPLASE

Dada en Santiago de Cali, en el salón del Consejo de Facultad, a los 9 días del mes de enero de 2004.


DARIO HENAO RESTREPO
Decano


NORMA ROCÍO POSADA DELGADO
Secretaria del Consejo

FORMATO # 4
FORMULARIO DE EVALUACIÓN DEL INFORME FINAL (TRABAJO DE GRADO)

DATOS DE EL(LA) DOCENTE EVALUADOR(A)	
Nombre:	Andrés Felipe González Bolaños
Correo electrónico:	andres.felipe.gonzalez@correounivalle.edu.co
Teléfono:	3165502878
Filiación institucional:	Universidad del Valle- Buga

DATOS DE EL(LA) ESTUDIANTE EVALUADO (A)	
Título del Trabajo:	Tiquetes al vapor y rumbo al progreso. La incidencia económica del Ferrocarril del Pacífico en la ciudad de Guadalajara de Buga, 1915 – 1950.
Nombre estudiante:	Nixon Edver Tapia Marmolejo
Código estudiante:	
Programa Académico:	Licenciatura en Historia
Tutor:	Juan Carlos Quejada Camacho

RÚBRICA DE EVALUACIÓN	1.0 a 5.0
Organización de la propuesta	4.5
Redacción	4.3
Pertinencia histórica de la investigación	4.5
Objetivos	4.5
Desarrollo de la hipótesis	4.5
Solvencia conceptual	4.4
Revisión bibliográfica exhaustiva del tema a trabajar	4.4
Fuentes primarias	4.5
Metodología	4.2
Dominio del tema evidenciado	4.5
Aportes al conocimiento del tema	4.5
NOTA FINAL¹:	4.4

Comentarios adicionales:

La monografía titulada “Tiquetes al vapor y rumbo al progreso. La incidencia económica del Ferrocarril del Pacífico en la ciudad de Guadalajara de Buga, 1915 – 1950.” Tiene como objetivo general “determinar el impacto generado por el Ferrocarril del Pacífico en las dinámicas económicas de Guadalajara de Buga durante la primera mitad del siglo XX”, para ello, el autor presenta un documento de cinco capítulos que corresponde a la ejecución de sus correspondientes objetivos específico. Esta organización facilita la

¹ Para la nota final tener en cuenta lo siguiente: a) de 1.0 a 2.9, No aprobado (NA) o Incompleto (I). La escogencia entre esas opciones queda a criterio del jurado, de acuerdo a la calidad académica del trabajo presentado. b) de 3.0 a 4.4, Aprobado (AP). c) de 4.5 a 4.9, Aprobado y Meritorio. y d) 5.0, Aprobado y Laureado.

lectura y demuestra una planificación adecuada del trabajo de investigación. Sin embargo, en términos de redacción, aunque el texto mantiene un lenguaje académico comprensible, se evidencian uso incorrecto de citas extensas, ausencia de comillas en oraciones o trechos completos de los autores utilizados, formulación de objetivos en forma de preguntas y el uso de mayúsculas indebidas. Estos aspectos afectan el estilo y la forma del documento que deben corregirse para lograr un mayor rigor.

En cuanto a la pertinencia histórica de la investigación, el estudio es sólido al abordar un tema clave para la historia económica y regional del Valle del Cauca. El planteamiento es relevante para la historiografía colombiana, pues conecta las dinámicas de infraestructura con procesos de modernización económica y social. Los objetivos se formulan de manera clara en términos generales, aunque algunos específicos requieren mayor precisión y redacción, ejemplo, el objetivo específico tres y cuatro que podían integrarse dentro del análisis realizado.

El desarrollo bibliográfico y conceptual es adecuada, pero se podía reforzar el cuerpo teórico con más investigaciones y referentes propios de la historia económica. Uno de los aspectos más destacados es la revisión de los antecedentes y el uso de fuentes primarias. El balance realizado es amplio y las fuentes primarias presentadas son heterogenia y de gran valor, entre ellas se destacan documentos procedentes de periódicos, mapas, fotografías y documentos oficiales. Esta amplitud de fuentes constituye un aporte valioso, pues permite sostener los argumentos con evidencias de primera mano y construir un corpus documental diverso. Sin embargo, se recomienda profundizar en la crítica y sistematización de esas fuentes, integrándolas en cuadros comparativos, cronologías o series estadísticas que fortalezcan el análisis y la narrativa histórica.

Finalmente, la metodología y los aportes al conocimiento muestran un trabajo consciente de clasificación, transcripción y estudio documental que evidencia dominio del tema y las capacidades de investigación desarrolladas por el autor. En este sentido, la monografía presentada por Nixon Edver Tapia Marmolejo contribuye a comprender cómo la infraestructura ferroviaria incidió en la economía de Buga y su región, aportando esta investigación en el avance de la historiografía local, regional y nacional. No obstante, el trabajo se puede potenciar al incluir un análisis cuantitativo en su proceso argumentativo, permitiendo medir de forma precisa los impactos del Ferrocarril del Pacífico en la ciudad señora.

Después de realizar la lectura al documento presentado por el estudiante, considero que la monografía cumple con todos requisitos establecidos para una investigación de pregrado de la Licenciatura en Historia, y el resultado presentado se constituye en un aporte valioso al conocimiento disciplinar. Por lo tanto, el trabajo fue aprobado. Solo me resta felicitar al autor por la dedicación y esfuerzo, en medio de tantas dificultades que vive un estudiante en su proceso formativo, y lo invito a continuar ampliando su preparación académica, así como profundizando en la temática escogida.

Por último, deseo realizar las siguientes recomendaciones que deben ser aplicadas en el documento por el autor antes de presentar la versión final que será enviada a la biblioteca de la Universidad del Valle.

- a. Revisar de forma general la ortografía, signos de puntuación, anglicismos, la redacción de algunos párrafos, el uso de mayúsculas indebidas, la ausencia de conectores esenciales para la conexión de párrafos e ideas claves, el uso incorrecto de palabras homófonas, la aplicación de tilde diacrítica y el inadecuado uso de las frases prepositivas.

Si usted considera que el trabajo debe ser reconocido como **Meritorio o Laureado**, por favor explicita y amplíe su concepto, [teniendo en cuenta los lineamientos en la Res. No. 002 de 2004 del Consejo de Facultad de Humanidades \(Anexa al final de este documento\)](#):

Firma:



Fecha: 19/08/2025

ANEXO 1.

Res. No. 002 de 2004 del Consejo de Facultad de Humanidades




Facultad de Humanidades

UNIVERSIDAD DEL VALLE
CONSEJO DE FACULTAD

RESOLUCIÓN No. 02 de 2004

"Por la cual se reglamentan los criterios y procedimientos para la calificación de *"Meritorio"* o *"Laureado"* a los Trabajos de Grado de los programas académicos de pregrado de la Facultad de Humanidades".

CONSIDERANDO

1. Que el Acuerdo 009 de 1997 del Consejo Superior establece que en la Universidad del Valle los Trabajos de Grado podrán calificarse de *Meritorio* o *Laureado*,
2. Que el mismo Acuerdo establece que los Consejos de Facultad definirán los criterios y procedimientos para la calificación de *Meritorio* o *Laureado*, teniendo en cuenta niveles de excelencia,
3. Que la Resolución No. 103 de diciembre de 1999, del Consejo de Facultad reglamentó lo concerniente a los Trabajos de Grado para los programas académicos de pregrado de la Facultad de Humanidades,
4. Que el Comité de Currículo de la Facultad estudió los criterios y procedimientos respectivos,
5. Que es necesario reglamentar los criterios y procedimientos para otorgar la calificación de *Meritorio* o *Laureado* a un Trabajo de Grado de pregrado en la Facultad de Humanidades,

RESUELVE

Artículo 1º. Establecer los criterios y procedimientos para calificar de *Meritorio* o *Laureado* a un Trabajo de Grado de Pregrado.

Universidad del Valle
Ciudad Universitaria Meléndez - A. A. 25360
Teléfono Decanatura: 333 49 09-321 22 19
Vicedecanaturas: 333 49 22 y 321 21 90
Santiago de Cali - Colombia

Artículo 2°. Para efectos de realizar el estudio de las propuestas se deberá seguir el procedimiento que se describe a continuación:

- a) Cuando los miembros del Jurado Evaluador hayan considerado de manera unánime que el Trabajo de Grado merece el otorgamiento de la mención "Meritorio" o "Laureado", cada uno deberá presentar por escrito y de manera independiente su concepto y su recomendación expresa debidamente sustentada al Director del Programa respectivo quien lo presentará al Consejo de la respectiva Unidad Académica.
- b) En el caso de ser aprobada la mención, la Unidad académica presentará al Consejo de Facultad la recomendación respectiva, emitiendo un concepto motivado que explique por qué el Trabajo de Grado cumple con los niveles de excelencia exigidos para el reconocimiento de la calificación *Meritoria* o *Laureada*, adjuntando los conceptos del jurado evaluador.
- c) El Consejo de Facultad a su vez determinará si recomienda dicho trabajo de grado ante el Consejo Académico para que se le otorgue la distinción de "Meritorio" o "Laureado".

De los criterios

Elementos que debe tener todo trabajo de grado para su aprobación:

- a) Pertinencia disciplinar.
- b) Suficiencia teórica.
- c) Coherencia metodológica y argumentativa.
- d) Manejo correcto de la lengua.
- e) Presentación del trabajo escrito, de acuerdo a las normas vigentes.

Meritorio:

Para ser meritorio el trabajo debe cumplir con los siguientes criterios:

- a) Rigurosidad demostrada en el diseño y en la ejecución del trabajo.
- b) Profundización en la apropiación del marco teórico.
- c) Revisión bibliográfica minuciosa.
- d) Carácter original o novedoso de la investigación en cuanto al tema que se aborda y/o el análisis que se desarrolla.

Laureado:

El trabajo con calificación *Laureado* se considera como un trabajo de una calidad excepcional, que además de cumplir con los anteriores criterios, demuestre capacidad crítica frente a los modelos teóricos o metodológicos, signifique un aporte para los que trabajen en el tema o constituya un beneficio para la comunidad.

Artículo 3º. La presente resolución rige a partir de la fecha de su expedición.

COMUNÍQUESE, PUBLÍQUESE Y CUMPLASE

Dada en Santiago de Cali, en el salón del Consejo de Facultad, a los 9 días del mes de enero de 2004.


DARIO HENAO RESTREPO
Decano


NORMA ROCÍO POSADA DELGADO
Secretaria del Consejo

TABLA DE CONTENIDO

RESUMEN.	7
INTRODUCCIÓN.	8
CAPÍTULO 1. BALANCE BIBLIOGRÁFICO: EL FERROCARRIL DEL PACÍFICO Y SU TRATAMIENTO EN LA REGIÓN VALLECAUCANA.	13
CAPÍTULO 2. ENTRE EL ARCHIVO Y EL RIEL: EL FERROCARRIL DEL PACÍFICO EN LOS DOCUMENTOS BUGUEÑOS.	34
CAPÍTULO 3. CON DESTINO HACIA OTRO NIVEL: EL ROL FERROVIARIO EN EL DESPERTAR ECONÓMICO BUGUEÑO.	69
3.1. Del dicho al hecho: factores determinantes para el arribo del tren en Buga.	69
3.1.1. Las determinaciones jurídicas del Estado.	69
3.1.2. El interés por explotar el máximo potencial económico.	73
3.1.3. La lucha política por la integración territorial.	75
3.2. Ruta directa: la incidencia ferroviaria en la transformación de la economía bugueña.	83
3.3. Otros efectos colaterales del tren para Buga.	101
CAPÍTULO 4. ¡QUE NO SE TE VAYA EL TREN! EL IMPACTO DEL TRANSPORTE FERROVIARIO SOBRE EL CONTEXTO ECONÓMICO VALLECAUCANO.	108
4.1. Un tramo a la vez: la oportunidad estratégica del ferrocarril para el Valle del Cauca.	109
4.2. El Ferrocarril como el motor de la economía vallecaucana.	115
4.2.1. Beneficios para la agricultura.	115
4.2.2. El tren como un aliado estratégico para el despertar industrial.	122
4.2.3. La apertura comercial y de servicios.	126
4.2.4. La operación ferroviaria y su soporte mineral.	129
4.2.5. ¡Terrenos al alza! El papel del Ferrocarril en la valorización de predios.	131
4.3. Otros beneficios generados por el tren vallecaucano.	132
4.3.1. El ‘lobby’ empresarial de conexión interregional.	132

4.3.2. Más allá de lo económico. El Ferrocarril del Pacífico y sus efectos en la vida social vallecaucana. **136**

CAPÍTULO 5. EL TREN QUE NO LLEGÓ: LA FERROVÍA ESPINAL – BUGA Y EL CHOQUE DE INTERESES EN POR EL CONTROL DEL «PROGRESO» VALLECAUCANO. **138**

5.1. Punto de partida: instalación del Ferrocarril del Pacífico y sus problemáticas posteriores. **139**

5.2. ¡Directo al puerto! El interés intersectorial bugueño en la ferrovía hacia el Pacífico. **142**

5.3. ¿Un trazado hacia Bogotá? La obra ferroviaria Guamo – Tuluá. **148**

5.4. Los rieles de la discordia: la pugna discursiva entre Cali y Buga y la no aprobación de la ferrovía Espinal – Buga. **152**

CONCLUSIONES. **162**

FUENTES CONSULTADAS. **165**

BIBLIOGRAFÍA. **166**

LISTADO DE TABLAS Y FIGURAS

TABLAS

Tabla 1. Distribución de recursos provenientes de la indemnización norteamericana por Panamá.	31
Tabla 2. Comparación de resultados de explotación entre el Ferrocarril del Pacífico y el Ferrocarril de Antioquia 1915.	78
Tabla 3. Comparación de precios del mercado entre la década de 1920 hasta la década de 1930.	88
Tabla 4. Resumen del movimiento de tabaco en el Municipio de Buga durante los meses de junio y julio de 1931.	89-90
Tabla 5. Sumatoria de costos asumidos por el Estado colombiano en el marco de la celebración del contrato de la culminación de las obras de construcción del Ferrocarril del Pacífico.	110
Tabla 6. Total de cafetos producidos en el Valle del Cauca.	116-117

FIGURAS

Figura 1. División política del Departamento del Valle del Cauca entre 1908 – 1920.	15
Figura 2. Ferrocarriles y carreteras en operación para 1914.	16
Figura 3. Transporte de café a los puertos marítimos en 1932.	17
Figura 4. Conexiones ferroviarias colombianas hasta la mitad del siglo XX.	18
Figura 5. Nodos de transporte por ferrocarril.	25
Figura 6. Comportamiento de los precios del café.	29
Figura 7. Crecimiento anual de la economía colombiana.	29
Figura 8. Relación de la cuenta de los gastos hechos en las obras públicas, durante el transcurso del presente año del 1920.	40
Figura 9. Mapa del proyecto vial Alejandro Cabal Pombo.	50
Figura 10. Variante Espinal – Buga y croquis de la variante Buenaventura – Buga.	56
Figura 11. Itinerario de trenes de la Estación del Ferrocarril del Pacífico de Guadalajara de Buga.	57
Figura 12. Nueva tarifa de pasajes del Ferrocarril del Pacífico.	58

Figura 13. Puente férreo sobre el río Guadalajara. Década de los años cuarenta.	60
Figura 14. Estación del Ferrocarril del Pacífico en inmediaciones del terreno de San Juanito – Guadalajara de Buga.	60
Figura 15. Estación del tren.	61
Figura 16. Fotografía tomada por el autor. Cuenta por Valor 4 mts, balcistro (cúbico) para la calle 6ª que conduce a la E. del ferrocarril. 12. Enero 31 de 1920.	84
Figura 17. Fotografía tomada por el autor. Cuenta por Valor de reparaciones a la Estación del ferrocarril del Pacífico. 18 – 8865. Abril 21 de 1920.	84
Figura 18. Fotografía tomada por el autor. Cuenta por Valor de materiales invertidos en centro a la Estación del F. del Pacífico. 18 – 28860. Mayo 29 de 1920.	84
Figura 19. Fotografía tomada por el autor. Asignaciones presupuestales de obras públicas. Para terminar el camellín de la Calle 6ª, a partir de la esquina suroeste del parque “Cabal” a la Estación del Ferrocarril.	84
Figura 20. Plano 3957. Estación Buga. Triángulo de inversión.	91
Figura 21. Plano 3944. Estación Buga. Bodega de la Federación Nacional de Cafeteros en Buga.	91
Figura 22. Plano 3878. Proyecto de apartadero para "Merino Hermanos" en Buga, Km 241, norte.	93
Figura 23. Tarifa de pasajes del Ferrocarril del Pacífico desde Buga.	93-94
Figura 24. Balance de ingresos registrados por la Estación del Ferrocarril del Pacífico desde Buga durante el mes de julio de 1931.	94
Figura 25. Plano de la Estación de Buga: plano 1.	95
Figura 26. Cuadro estadístico de la Oficina de Correos de Buga, durante el segundo trimestre de 1931.	96
Figura 27. Estación de Buga (fragmento N° 1): Ferrocarril del Pacífico.	98
Figura 28. Estación de Buga (fragmento N° 2): Ferrocarril del Pacífico.	98
Figura 29. Plano 3645A. Proyecto ferrocarril, Bodegas Almaviva, Buga.	99
Figura 30. Plano 3926. Proyecto de apartadero para «Purina» en Buga.	100
Figura 31. Plano 1688. Localización de planta de materias primas en Buga, Compañía Nacional de Vidrios S.A.	100

Figura 32. Llegada de los peregrinos de Popayán a la Estación del Ferrocarril.	109
Figura 33. Plano 1332. Lote del Ferrocarril del Pacífico en el sector sur de Buga.	110
Figura 34. Fotografía actual del sector donde se encontraba el lote del Ferrocarril del Pacífico.	111
Figura 35. El Valle del Cauca y sus terrenos cultivados con café.	119
Figura 36. Estación del Ferrocarril del Pacífico en la población de La Paila.	123
Figura 37. Plano 3844. Proyecto de apartadero para Cartón de Colombia S.A. La Cumbre.	124
Figura 38. Plano 3736. Proyecto de apartadero para Industrias Textiles de Colombia Ltda. Cali.	125
Figura 39. Anuncio publicitario del Ferrocarril del Pacífico.	127
Figura 40. FHFCN Plano 1037. Estudio: Empalme carboneras – talleres.	130
Figura 41. Plano general del Ferrocarril del Pacífico y algunas de sus conexiones.	140
Figura 42. Fragmento del Plano reducido de la variante Espinal – Buga.	142
Figura 43. Fragmento del Plano reducido de la variante Espinal – Buga y el croquis de la variante Buenaventura – Buga.	143
Figura 44. Plano 1273. Ferrocarril del Pacífico. Variante Espinal – Buga.	147
Figura 45. Mapa recreación aproximada del proyecto del trayecto ferroviario Guamo (Departamento del Tolima) – Tuluá (Departamento del Valle).	150

RESUMEN

La puesta en marcha del sistema ferroviario en Colombia fue una apuesta emprendida desde el Estado colombiano con el objetivo de integrar al país en el auge del comercio internacional a partir de la exportación del café. En ese sentido, se propuso determinar cuál fue el impacto generado por el Ferrocarril del Pacífico en las dinámicas económicas de Guadalajara de Buga durante la primera mitad del siglo XX, cuya hipótesis parte que este sistema ferroviario incidió considerablemente en el crecimiento empresarial y comercial bugueño gracias a la conexión directa del municipio con Cali y el puerto de Buenaventura. Para demostrarlo, fueron utilizadas múltiples fuentes primarias provenientes de *Hemeroteca*, *Cabildo*, *Biblioteca* y *Mapoteca* provenientes principalmente del Archivo Histórico Leonardo Tascón de Guadalajara de Buga y de la Biblioteca Mario Carvajal de la Universidad del Valle, que permitieron reconstruir los procesos de construcción de tejido empresarial a partir de la existencia y cercanía con la vía férrea; resultando en el hallazgo de todo un proceso de crecimiento industrial y comercial que transformó la vida política y social no solo en Guadalajara de Buga sino en toda la región vallecaucana.

Palabras clave: Ferrocarril del Pacífico, tejido empresarial, integración territorial, Guadalajara de Buga, Valle del Cauca, siglo XX.

INTRODUCCIÓN

El siglo XX fue un periodo clave para la consolidación de procesos y tejidos empresariales que catapultarían el desarrollo integral de muchos territorios en todo el planeta. En medio de ese auge industrial, la inserción en los mercados internacionales se había convertido en una prioridad para todos los estados, quienes permitían, en diferente medida, el florecimiento de cada una de sus industrias. Para lograrlo fueron esenciales múltiples factores propios del comportamiento productivo y financiero, siendo la búsqueda de procesos de transporte que beneficiasen la rentabilidad de las mercancías comercializadas, ubicada entre los más importantes. Es allí donde entra en acción el sistema de ferrocarriles, el cual fue uno de los primeros medios de movilización masivo de cargamentos y de pasajeros, conectando rápidamente a muchos territorios, impulsando así la competitividad en el primer mundo. Este fenómeno se extendió hasta el seno de las jóvenes repúblicas latinoamericanas como Colombia, donde se contemplaron las construcciones de líneas férreas como una oportunidad valiosa para extraer el mayor provecho de nuestro ciclo económico más exitoso: la exportación del café.

En ese sentido, el Estado colombiano tomó la determinación de ejecutar varios proyectos ferroviarios con la intención de movilizar sus productos agrícolas y minerales hacia los principales puertos del país, como lo es especialmente el de Buenaventura. Desde allí nace el Ferrocarril del Pacífico, el cual fue uno de los más grandes en extensión y fue, con una alta certeza, el sistema ferroviario más importante en materia de logística estratégica en toda la República, puesto que el puerto de Buenaventura se encuentra a una distancia más favorable del interior del país respecto a cualquier otro, y sería este por donde se registraría la mayoría de operaciones de importación y exportación de productos de todo tipo. Por estas razones, los asuntos relacionados con el tren tomarían una amplia relevancia, puesto que con su llegada se daría inicio a múltiples procesos coyunturales que impactarían inevitablemente a todas las poblaciones por donde este registrara operación. A raíz de estos motivos, surge el abordaje del sistema ferroviario del Ferrocarril del Pacífico como un sujeto de estudio importante para el enriquecimiento de la historia económica de la región vallecaucana y, especialmente, el contexto local de un municipio pequeño como lo es el de Guadalajara de Buga.

Al igual que otras disciplinas, la historiografía ha abordado el tema ferroviario con mucho interés para explicar la importancia del ferrocarril en términos económicos, sociales y políticos. Desde diversas perspectivas se ha demostrado que el tren se constituyó como un medio de transporte que incidió directa y positivamente en el desarrollo de ciudades, regiones y países enteros, gracias a la disminución de costes de transporte tanto de pasajeros como de mercancías y correspondencia; promoviendo aportes al fortalecimiento de tejido social, comercial y empresarial en varias ocasiones. En política, por lo menos frente al caso colombiano, la construcción de ferrocarriles significó un hito modernizador ejecutado por gobiernos liberales. Mientras tanto, se han recopilado evidencias de cómo el ferrocarril ha sido capaz de modificar territorios ambientales enteros debido al poblamiento o la expansión de fronteras agrícolas y zonas industriales.

Cada ámbito mencionado anteriormente ha sido ampliamente estudiado desde una perspectiva nacional y macroeconómica, sugiriendo como problemática la necesidad de

abordar los efectos provocados por el transporte ferroviario desde una perspectiva de impacto regional y local, partiendo desde aspectos esenciales como el conocimiento las estructuras económicas y tejidos empresariales que pudieron surgir gracias a este sistema; la incidencia de los proyectos ferroviarios en el desarrollo de las dinámicas políticas; y otros efectos relacionados con el impacto social bugueño y vallecaucano. De igual manera, este trabajo servirá como apertura a nuevas y mejores investigaciones, pues se encaminará hacia el enriquecimiento de la historia económica local y regional.

En este orden de ideas, encontramos pertinente plantear el siguiente interrogante principal sobre el cual se sustentará nuestra base investigativa respecto al impacto económico generado por las operaciones del Ferrocarril del Pacífico en Guadalajara e Buga desde el año de 1915 hasta el ecuador del siglo XX: considerando que, de acuerdo con la literatura existente, el transporte ferroviario generó desarrollo de múltiples territorios, ¿cómo incidió la operación del Ferrocarril del Pacífico en el crecimiento económico de Guadalajara de Buga, en el periodo comprendido desde el año de 1920 hasta el de 1950? A partir de este interrogante surgen otros más específicos y útiles para determinar dicha incidencia, partiendo desde la indagación directa por: **1)** los factores que influyeron en la construcción del Ferrocarril del Pacífico en la ciudad de Guadalajara de Buga desde el año de 1915; **2)** los sectores que resultaron siendo beneficiados con la puesta en marcha de este proyecto ferroviario en Guadalajara de Buga; y **3)** los procesos económicos, sociales, políticos y de construcción que se desarrollaron como consecuencia de la puesta en marcha de las operaciones ferroviarias desde Guadalajara de Buga.

Como respuesta a estos interrogantes, en este proyecto de investigación partimos desde la incidencia directa que generaron las operaciones ferroviarias sobre la economía bugueña, planteando como hipótesis que el Ferrocarril del Pacífico se constituyó como un medio de transporte que conectó y dinamizó a Guadalajara de Buga a través de su posición geográfica central, lo cual terminó beneficiando al comercio e industria locales, debido a la ventaja económica que representó el ferrocarril sobre otros medios de transporte existentes y la conexión directa que tuvo la ‘Ciudad Señora’ tanto con el Puerto de Buenaventura como con Santiago de Cali. Lo anterior se afirma teniendo en cuenta el conjunto de fuentes primarias y secundarias que señalan efectos positivos que surgieron en las diferentes dinámicas económicas propias del municipio, cuyo análisis será presentado en los capítulos siguientes.

De igual manera, para sustentar de manera adecuada la hipótesis mencionada en el párrafo anterior, fijamos la consolidación de un objetivo general, el cual es determinar el impacto económico de la operación del Ferrocarril del Pacífico en la ciudad de Guadalajara de Buga, entre los años de 1915 y de 1950, principalmente. Para alcanzar este propósito, fue importante establecer hasta cinco objetivos específicos, los cuales funcionan como guía para determinar dicha incidencia económica: **1)** Elaborar un balance historiográfico sobre el ferrocarril y su incidencia en el desarrollo de la economía; **2)** Realizar una caracterización y catalogación de fuentes primarias disponibles sobre el Ferrocarril del Pacífico, las cuales se encuentran de manera física o digital; **3)** Determinar cuál fue la importancia económica del Ferrocarril del Pacífico para el caso de Guadalajara de Buga, en materia comercial, agrícola e industrial; **4)** Determinar la importancia económica del Ferrocarril del Pacífico desde Buga, con miras hacia la región del Valle del Cauca; y **5)** Identificar los proyectos que se tenía por parte del

Ferrocarril del Pacífico que beneficiarían a Buga y por extensión al Valle, pero no se llegaron a concretar por diferentes factores.

En términos de la ejecución de la metodología de trabajo nos propusimos establecer un análisis cualitativo sobre los impactos que ha provocado la llegada del Ferrocarril del Pacífico al municipio de Guadalajara de Buga durante la primera mitad del siglo XX. Por consiguiente, se ejecutaron una serie de acciones de trabajo específicas, enumeradas de la siguiente manera: **1)** El establecimiento de revisiones de literatura referente sobre el desarrollo ferroviario a nivel nacional e internacional; **2)** El inicio del rastreo de las fuentes primarias relacionadas con el Ferrocarril del Pacífico y su incidencia tanto en el municipio de Buga como en la región vallecaucana; **3)** La ejecución de un proceso de transcripción y análisis del contexto de cada una de estas fuentes primarias para, **4)** Generar una herramienta de clasificación de las fuentes compiladas a partir de la elaboración de una base de datos; y **5)** Establecer la selección de fuentes utilizadas para sustentar los hallazgos de este proceso investigativo, utilizando el sistema de clasificación de las mismas. De esta manera, fue posible ubicar y describir múltiples procesos de incidencia del Ferrocarril del Pacífico desde posiciones locales y regionales. Gracias a esta secuencia se logró demostrar que el alcance de los procesos de transformación ligados al sistema ferroviario vallecaucano se extiende más allá del ámbito económico, involucrando de esta manera a otros sectores dirigentes y sociales en ambos niveles territoriales mencionados.

Siguiendo dichos términos metodológicos, fueron abordadas múltiples fuentes primarias, cuyo contenido es determinante para alcanzar los objetivos de esta investigación. Entrando en materia, fueron varias las ubicaciones donde fue posible encontrar dicho material primario, tomando como lugar principal a los acervos documentales de la *Academia de Historia Leonardo Tascón de Guadalajara de Buga – AHLT*, en sus Fondos documentales de *Hemeroteca*, donde se extrajo la gran mayoría de notas periodísticas y columnas de opinión de medios impresos tales como *Kosmos*, *El Herald*, *El Nuevo Diario*, *Estadio*, entre otros; *Cabildo*, donde se destacan los *Registros de Ejecución Presupuestales* formulados por el *Concejo de Buga* entre los años de 1918 y de 1920, así como diferentes *cartas* redactadas entre esta Corporación y la Asamblea Departamental del Valle del Cauca en esa misma época; y *Biblioteca*, donde se destaca la presencia del libro *Almanaque de los Hechos Colombianos* del año 1929, de la autoría de *Eduardo López Jaramillo*, cuyo contenido pone en evidencia los avances regionales vallecaucanos donde el Ferrocarril del Pacífico se encontraba involucrado. De igual manera, esta investigación también fue nutrida gracias a los aportes existentes de manera digitalizada en los archivos digitales de *El Tiempo*, donde se puso en evidencia algunos problemas de funcionamiento del sistema ferroviario vallecaucano; la *Biblioteca Virtual del Banco de la República*, donde se encuentran disponibles mapas del Ferrocarril del Pacífico e informes como el publicado por *Luis Holguín* al *Ministerio de Obras Públicas* en 1916.

Por último, pero no menos importante, las obras contemporáneas, el archivo fotográfico y las apreciaciones planimétricas representaron una clave fundamental para la descripción de los impactos económicos generados por el Ferrocarril del Pacífico tanto en el municipio de Guadalajara de Buga como en otras municipalidades del departamento del Valle del Cauca. Como primer aspecto a destacar, las obras de alcance nacional como lo son *El Libro Azul de Colombia* del año de 1918, de la autoría de *Jorge Posada*; el *Manual Comercial e Industrial*

de Colombia del año de 1921, escrito por *P.L. Bell*; y el libro *Colombia Cafetera* del año de 1928, creado por *D. Monsalve*, permitieron establecer conexiones significativas entre las diferentes fuentes primarias ubicadas en las primeras dos décadas del siglo XX. Por su parte, el *Archivo del Patrimonio Fotográfico y Filmico del Valle del Cauca – APFFVC* proporcionó fotografías reveladoras sobre el funcionamiento del tren en el municipio de Guadalajara de Buga durante la primera mitad del siglo XX; mientras que la gran variedad de planos topográficos provenientes de la *Sección Mapoteca* de la *Universidad del Valle* arrojó múltiples indicios que señalan directamente al Ferrocarril del Pacífico en el desarrollo de la economía local y regional, a partir de la integración de las diferentes industrias con las redes ferroviarias principales, buscando favorecer la rentabilidad de sus operaciones comerciales y el acceso a mejoras que optimizaran sus producciones, contribuyendo de esta manera al abastecimiento general en el territorio.

En cuanto a las fuentes secundarias utilizadas en el marco de esta investigación, se seleccionaron decenas de artículos académicos de carácter nacional e internacional que señalan al sistema ferroviario de manera directa e indirecta en los procesos de desarrollo de ciudades y regiones enteras. Para efectos de ilustración, se destacan obras como *Manejo estatal de baldíos: factor de crecimiento en el Departamento del Valle del Cauca, 1910-1920*, de la autoría de *Juan Carlos Quejada Camacho*, donde se explica la forma como se adjudicaban terrenos considerados como baldíos para varios intereses, entre ellos la construcción del Ferrocarril del Pacífico, lo cual fue corroborado en las fuentes primarias a partir del cumplimiento de leyes y otras disposiciones nacionales que brindaban garantías a las entidades inversoras privadas y a las concesiones encargadas de administrar el sistema ferroviario.

La ejecución de estas obras es analizada a su vez por autores como *José Alberto Pérez Toro*, en su trabajo titulado *Auge Cafetero y financiación Internacional En Colombia, 1914-1934*, donde se atribuye la puesta en marcha del Ferrocarril del Pacífico (al igual que todos los circuitos ferroviarios del país) a efectos económicos derivados de la indemnización que recibió Colombia por cuenta de la pérdida del Istmo de Panamá; la explosión de la demanda del café, el banano y el carbón; y la adquisición de empréstitos extranjeros que terminaron otorgando cada vez más garantías de inversión para adelantar estas construcciones.

Desde perspectivas de integración geográfica, el artículo realizado por *Felipe Gutiérrez Flórez*, titulado *Dificultad geográfica y flujo comunicacional en el orto del siglo XX en Colombia*, sugiere que la existencia de los ferrocarriles contribuyó significativamente en el enriquecimiento de las conexiones intra e interregionales, permitiendo incrementar los niveles de abastecimiento de los pueblos, a través de la conformación de diferentes redes nodales que, en conjunto con las fuentes fluviales, las carreteras y caminos existentes, favorecieron los procesos de crecimiento económico en distintas regiones colombianas. Dicho desarrollo es considerado uno de los más cruciales para Colombia en toda su historia, debido a la manera como transformó los procesos de abastecimiento general en todo el territorio.

Esto a su vez es explicado por *Edmundo Pérez* en su artículo titulado *Los Ferrocarriles y el Desarrollo Regional y Urbano de Colombia*, a partir del análisis del desarrollo de las vías ferroviarias en Colombia y los impactos que este sistema generó especialmente en el área

agroeconómica del país, demostrándose a partir de la exposición de mapas que revelarían la relación que tuvo el ferrocarril con el incremento de la producción de productos agrícolas como el café, beneficiando finalmente a toda la economía nacional.

Los textos anteriormente mencionados forman parte del análisis bibliográfico realizado para brindar solidez a este proyecto de investigación, cuya totalidad del mismo se encontrará disponible en el Capítulo 1, donde se pueden apreciar diferentes artículos que abordan el desarrollo ferroviario de manera cualitativa y cuantitativa a nivel macroeconómico en países como Colombia, España y estudios realizados en Europa. Por su parte, en el Capítulo 2 se encuentra la exposición de muestras pertenecientes a las diferentes fuentes primarias que confirman y sustentan la existencia e importancia que representó el Ferrocarril del Pacífico tanto para Buga como para la región vallecaucana en general, respaldando de esta manera la metodología aplicada y los resultados demostrados a partir del Capítulo 3, donde se articulan múltiples documentos propios de la primera mitad del siglo XX para demostrar que las operaciones del Ferrocarril del Pacífico generaron un impacto grande sobre las dinámicas económicas, políticas y sociales del municipio de Guadalajara de Buga, promoviendo procesos de industrialización y el surgimiento del liderazgo político regional.

Adicionalmente, las fuentes primarias revelan en el Capítulo 4 que el Ferrocarril del Pacífico incidió significativamente en el desarrollo económico de los municipios vallecaucanos donde este operó directamente, lo cual se vio representado a partir de la conformación de industrias, el aumento de los procesos agrícolas y comerciales, fortaleciendo el tejido empresarial y generando alianzas con regiones vecinas; lo cual buscaría ser aprovechado por el tejido empresarial bugueño, cuyo protagonismo se encuentra en el Capítulo 5, donde se analiza la manera como se gestó y se orquestó una gran campaña por parte de Buga para acortar las distancias con Buenaventura a través de trazados ferroviarios nuevos, los cuales generaron discordias con Cali, que perjudicaron el buen término de este proyecto esperanzador para la sociedad bugueña. Por último, se encuentran las grandes conclusiones construidas a partir de los resultados obtenidos en cada uno de los capítulos ya mencionados.

CAPÍTULO 1. BALANCE BIBLIOGRÁFICO: EL FERROCARRIL DEL PACÍFICO Y SU TRATAMIENTO EN LA REGIÓN VALLECAUCANA

A continuación presentamos un balance bibliográfico en materia de los antecedentes encontrados para nuestra temática relacionada al impacto general provocado por las operaciones del Ferrocarril del Pacífico y su incidencia económica en Guadalajara de Buga. A razón de esto, vamos a ubicar una serie de autores y trabajos que abordan el tema sea de manera directa o indirecta y de forma cualitativa y cuantitativa.

Cabe destacar que este balance es construido a partir de la condensación de la información clasificada en la revisión bibliográfica previa sobre la cual se analizaron un total de veintiocho (28) trabajos, de los cuales veinticuatro (24) son artículos; mientras que se registran también con tres (3) tesis de pregrado y una (1) nota de reflexión. En materia de ubicación de las investigaciones, diecinueve (19) de estos trabajos corresponden a un análisis del sector al interior del territorio colombiano, enfatizando a cuatro (4) de ellos en el Valle del Cauca. Por último, al revisar sus años de publicación, es posible encontrar que veintidós (22) de estos proyectos fueron publicados durante la década comprendida entre los años 2011 y 2021, demostrando de esa manera la actualidad y pertinencia de las referencias utilizadas para este proceso investigativo.

En esta lista de trabajo comenzamos de manera aleatoria con el de Julio César Zuluaga Jiménez con su título «*La historiografía económica sobre el Valle del Cauca, siglos XIX y XX. Temas, espacios y tiempos: una aproximación cuantitativa*», el cual consiste en el abordaje de la historiografía económica del Valle del Cauca para los siglos XIX y XX de manera cuantitativa, pretendiendo ofrecer una aproximación sectorial a partir de la selección de una serie de variables como: temas, siglos y períodos, y espacios.

Este balance historiográfico arroja que la historia de los transportes y las comunicaciones vallecaucanas es una materia poco explorada a comparación de otras temáticas relacionadas con la Historia Económica. De acuerdo con Zuluaga¹, con tres publicaciones, un bajo 2% del total de obras, esta temática se caracteriza por un escaso desarrollo en términos cuantitativos, ocupándose de aspectos como la navegación a vapor por el Río Cauca y del papel de empresarios como C. H. Simmonds, y sobre los primeros vapores en el Alto Cauca; estudios temporalmente ubicados en el siglo XIX y limitados al terreno de la navegación fluvial a vapor. De acuerdo con este panorama, desconocemos aspectos y problemas centrales relativos a las formas de comunicación (carreteras, ferrocarriles, tranvías, caminos, etc.) que se crearon y establecieron, ayudando a formar e interconectar los pequeños mercados locales, permitiendo la consolidación de un mercado regional inserto en el mercado tanto nacional (con los otros mercados regionales) como internacional.

Dentro de este balance vemos una valoración cuantitativa sobre los trabajos desarrollados en la línea de historia económica regional para el caso del Valle del Cauca, donde Zuluaga resaltó que hubo avances significativos en la generación de conocimiento sobre esta disciplina para los siglos XIX y XX. Sin embargo, estos periodos se encuentran cubiertos

¹ Zuluaga Jiménez, Julio Cesar. 2009. «La historiografía económica sobre el Valle del Cauca, siglos XIX y XX. Temas, espacios y tiempos: una aproximación cuantitativa». *HiSTOReLo. Revista De Historia Regional Y Local*, 1 (2):203-27. <https://doi.org/10.15446/historelo.v1n2.10342>.

irregularmente, pues existen subperiodos abordados temáticamente y vacíos en el estudio de varios temas importantes para la economía de la región. A su vez, la mayoría de los trabajos se concentran en la ciudad de Cali como objeto de estudio. El norte del Valle carece de estudios pese a formar parte importante de la dinámica económica del departamento².

Por otro lado, los trabajos se caracterizan por abordar lapsos cortos. Esto impide el análisis de la continuidad y la discontinuidad en la historia económica. La periodización es irregular y el espacio es parcializado. Para contrarrestar esta problemática, el Zuluaga sugiere que la historiografía económica regional vallecaucana está constituida por un conjunto de piezas que deben ser, unas completadas y otras refinadas, de modo que podamos tener un cuadro más completo y coherente del desenvolvimiento económico de la región, subsanando los problemas que aún existen, y frente a los cuales se deben realizar investigaciones que apunten al establecimiento de un cuadro general de la historia económica de la región, para que sobre esta nueva base se avance en el estudio e investigación de nuevos problemas y perspectivas.

Desde el punto de partida ya mencionado, es posible abordar el tema de la construcción y puesta en marcha de los ferrocarriles a partir de diferentes elementos que se abordarán de manera aleatoria. Uno de ellos es el proceso de adjudicación de terrenos necesarios para iniciar las obras. Un primer texto adecuado para reflejar esta coyuntura ferroviaria es el artículo de Juan Carlos Quejada Camacho, «*Manejo estatal de baldíos: factor de crecimiento en el Departamento del Valle del Cauca, 1910-1920*»³, pues aborda de manera indirecta la temática. Este estudio propone dar una mirada al papel de la intervención estatal en la transferencia de baldíos en el Departamento del Valle del Cauca, entre 1910 y 1920.

Aunque existen estudios sobre el manejo de baldíos relacionados con la legislación y los conflictos por derechos de propiedad con un carácter nacional fue necesario aportar al tema estudiando cómo fue el manejo estatal en el momento de repartir y utilizar los baldíos en una región específica. Consecuentemente, la tierra es tomada como factor desde un postulado neoinstitucionalista (mercado de factores), siendo susceptible de transferencia en el marco de los estímulos del mercado interno y externo. El análisis permite identificar que el manejo regional de los baldíos se dio por varios mecanismos de transferencia y diversos usos, en los que la agencia del Estado resultó decisiva⁴.

Ubicando entonces las conclusiones y la directa relación que pueda tener con el tema en cuanto a la interventoría del ferrocarril, el manejo de los baldíos fue administrado en mayor medida por las autoridades departamentales y municipales (Asamblea del Valle y Consejos Municipales respectivamente) quienes quedaron facultadas por la ley 88 de 1910, de autonomía para mejorar el estímulo de oferta-demanda y los trámites requeridos en materia de baldíos. Dicho esto, se favoreció a la economía del departamento, pues los baldíos fueron

² Lo cual evidencia la necesidad de abordar estudios de historia económica enfocados hacia los medios de producción en el territorio, considerado también como parte del Eje Cafetero, del cual surgió la bonanza cafetera, la cual obligó a unificar las redes ferroviarias y a la construcción posterior de carreteras en la zona.

³ Quejada Camacho, Juan Carlos. 2016. «Manejo estatal de baldíos: factor de crecimiento en el Departamento del Valle del Cauca, 1910-1920». *Anuario Colombiano De Historia Social Y De La Cultura*, 43 (1):135-63. <https://doi.org/10.15446/achsc.v43n1.55067>.

⁴ A través de leyes, decretos y otras normativas con las cuales el Estado otorgaba beneficios a las compañías financiadoras y constructoras de las líneas férreas.

utilizados para diversos fines, entre ellos, la construcción del Ferrocarril del Pacífico entre Cali y Buenaventura.

Para ilustrar el panorama anteriormente mencionado, es posible tomar el mapa del departamento del Valle del Cauca correspondiente al periodo entre el año 1910 y 1920 construido por Quejada para interpretar la ruta por la cual podría construirse las líneas del Ferrocarril del Pacífico, pues en primera instancia, ya contemplaba la culminación de la línea Cali-Buenaventura, presumiendo la necesidad de conectar a la capital del departamento con el principal puerto del país, y a su vez con el interior a través de los diferentes municipios aledaños al río Cauca.

Figura 1. División política del Departamento del Valle del Cauca entre 1908 – 1920.

Figura 1. División política del Departamento del Valle del Cauca entre 1908-1920.



Fuente: *Quejada Camacho, Juan Carlos. Manejo estatal de baldíos: factor de crecimiento en el Departamento del Valle del Cauca, 1910-1920, p. 141.*

Tras la interpretación de este primer mapa en el marco de la consolidación de las comunicaciones terrestres en el marco del Ferrocarril del Pacífico se encuentra que la manera más factible para construir la infraestructura férrea sería ejecutar dicho proyecto de manera paralela al curso del Río Cauca, favoreciendo de cierta manera a la ribera oriental debido a la existencia de municipios considerados importantes para esa época, tales como Palmira, Guadalajara de Buga, Tuluá y Cartago, entre otras. Este trabajo supone la adquisición de terrenos tanto hacendados como baldíos en toda la zona mencionada para garantizar la ruta de abastecimiento vallecaucana en su región central.

Similar a lo planteado por Quejada el artículo de Edmundo Pérez titulado «*Los Ferrocarriles y el Desarrollo Regional y Urbano de Colombia*⁵» es una especie de relato sobre el proceso de desarrollo de los ferrocarriles en Colombia. De este artículo podemos situar lo que nos interesa, entre otras cosas, que el ferrocarril revolucionó la vida comercial y empresarial del país, pues este sistema de transporte se convirtió en un impulsor de la transformación económica y productiva del país, pasando de una sociedad de mulas y caminos de herradura, a un proceso de modernización que permitiera a Colombia su integración con el mercado mundial, en un primer período.

Figura 2. Ferrocarriles y carreteras en operación para 1914.



Fuente: Pérez, Edmundo. *Los Ferrocarriles y el Desarrollo Regional y Urbano de Colombia*, p. 3.

La importancia de los sistemas de transporte ferroviario es notable al analizar los mapas utilizados por el autor en dos etapas principalmente. Para 1914, siendo uno de los primeros momentos de modernización y explosión agroeconómica del país, se observa la operación de los primeros proyectos férreos en el territorio nacional, los cuales conectaban primordialmente a los puertos de Buenaventura y Santa Marta para efectos de la exportación de azúcar y banano, respectivamente. Si bien el café ya estaba consolidándose como el

⁵ Pérez, Edmundo. 1998. «Los Ferrocarriles y el Desarrollo Regional y Urbano de Colombia». *Bitácora Urbano Territorial*, 2 (1):8-19. <https://revistas.unal.edu.co/index.php/bitacora/article/view/18837>.

producto de exportación por excelencia del país, este llegaba a los puertos a través de las demás conexiones fluviales y terrestres -en menor medida- existentes⁶.

Figura 3. Transporte de café a los puertos marítimos en 1932.



Fuente: Pérez, Edmundo. *Los Ferrocarriles y el Desarrollo Regional y Urbano de Colombia*, p. 6.

Sin embargo, para el año 1932 es posible observar un aumento significativo de la red de líneas férreas, carreteras y cables aéreos que conectan a más ciudades capitales con las zonas de producción agrícolas y cafeteras. El Eje Cafetero se convierte en la zona más conectada del país, agilizando de esta manera el transporte de las mercancías hacia las ciudades y los puertos, lo cual terminaría reduciendo los costes de producción, de logística y de transporte de las mismas, maximizando las utilidades de este ciclo económico⁷.

⁶ Debido a que el Estado colombiano todavía se encontraba reponiéndose de diferentes procesos como la separación de Panamá o de las pérdidas económicas generadas por la Guerra de los Mil Días, así como tampoco contaba con una banca nacional ni un sistema financiero modernizado para ello adelantar procesos de adquisición de empréstitos extranjeros hasta 1925.

⁷ Conocido como la Bonanza Cafetera, el cual consistió en un proceso productivo donde el país recibe reconocimiento mundial por la calidad del café producido y, en consecuencia, representa el aumento radical de exportaciones en toneladas hacia países como Estados Unidos y Europa, generando utilidades en millones de dólares, permitiendo al país generar un aceptable rédito crediticio a nivel internacional.

Figura 4. Conexiones ferroviarias colombianas hasta la mitad del siglo XX.



Fuente: Pérez, Edmundo. *Los Ferrocarriles y el Desarrollo Regional y Urbano de Colombia*, p. 9.

Para el segundo, la Primera Guerra Mundial obligó al país a impulsar el desarrollo por sustitución⁸, al comenzar a priorizar el consumo interno, promoviendo el nacimiento de una industria nacional. Posteriormente, la indemnización por Panamá y algunos empréstitos hicieron posible la expansión de las líneas férreas hasta conectar a las ciudades principales de la región andina con los puertos de Buenaventura en el Pacífico y Santa Marta en el Caribe, principalmente. Por último, el desmonte surgió debido a la pérdida de influencia del ferrocarril sobre la primacía en medios de transporte. La carretera terminó dominando el espectro por “ser más eficaz y práctico”. No se pensó en un plan de transporte integral, sino que se propuso el desmonte y paralización de las líneas para dar paso exclusivo a las carreteras.

Otra investigación en materia de ferrocarriles es la de manera conjunta entre Pablo Martín Urbano, Aurora Ruiz-Rúa, y Juan Ignacio Sánchez Gutiérrez, denominada «*Los ferrocarriles suburbanos europeos: enfoque económico sobre el nuevo entorno general y operativo*»⁹. Este

⁸ Debido a que las exportaciones de carbón, café, banano y otros productos se vieron afectados por los efectos de la guerra en las economías de las potencias, así como el aumento del riesgo de pérdidas de mercancía por capturas y/o hundimiento de embarcaciones, lo cual afectó considerablemente los precios mundiales del café.

⁹ Martín Urbano, Pablo, Aurora Ruiz-Rúa, y Juan Ignacio Sánchez Gutiérrez. 2020. «Los ferrocarriles suburbanos europeos: enfoque económico sobre el nuevo entorno general y operativo». *Cuadernos De Economía*, 39 (81):1001-33. <https://doi.org/10.15446/cuad.econ.v39n81.78097>.

artículo pretende destacar los principales cambios ocurridos en los ferrocarriles suburbanos como resultado de los procesos liberalizadores emprendidos por la Unión Europea (UE) en las últimas décadas.

Para ello, en primer lugar, realiza un recorrido por los principales beneficios inducidos de este modo de transporte en las ciudades europeas, en clave social, económica, territorial y medioambiental. A continuación, analiza las transformaciones más destacables que han tenido lugar en el marco operativo de los ferrocarriles suburbanos europeos, desde la perspectiva de la prestación del servicio, la gestión de la infraestructura y la explotación del material móvil. Y si nos exigen una conclusión podríamos definir que el sistema ferroviario suburbano ha sido importante porque ha logrado cubrir la demanda del servicio en áreas densamente pobladas. Por otro lado, ha servido como un redistribuidor de rentas, situación que ayuda a la economía comunitaria gracias a las inversiones para mejorar la calidad del servicio y los puestos de empleo que este genera. Y en otra conclusión, se ha intentado abrir paso a procesos de liberalización para ingresar en el mercado. Sin embargo, esto no ha dado muchos resultados positivos en términos de calidad y costes del servicio, tal como ha sucedido en el Reino Unido, donde los costes se elevaron rápidamente, pasando a ser los tiquetes más caros de Europa, mientras que la calidad del servicio disminuía.

Por su parte, Francisco Posada Díaz en su obra *«La tentativa de revolución burguesa en Colombia y sus resultados»¹⁰* analiza los aspectos por los cuales no prosperaron los cambios estructurales propuestos por el naciente sector burgués en Colombia, los cuales son consecuencias del agitado clima económico y político de Colombia durante el siglo XX. Dicha discusión alude a las luchas de intereses reflejadas por los sectores políticos e industriales tanto colombianos como extranjeros, producto del inicio de la integración del país en el mercado internacional. En este trabajo se encuentra inmiscuido a la construcción de ferrocarriles colombianos como un elemento importante (al igual que la llegada de la aviación) para la consolidación agraria e industrial a partir de las exportaciones.

Este autor afirma que la historia de los ferrocarriles en Colombia ha sido la de una tensa pugna entre los intereses nacionales y las ambiciones de determinados intereses extranjeros, señalando así que el Estado colombiano, a través de sus reformas y decretos, promovió la adquisición de empréstitos para financiar las construcciones de los proyectos ferroviarios, los cuales fueron ejecutados por consorcios extranjeros quienes terminaron accediendo a beneficios tributarios, territoriales, de utilidades y de plazos de ejecución de los proyectos.

Posada, a su vez, contempla los resultados obtenidos por los principales proyectos ferroviarios colombianos a partir de la comparación entre los recursos públicos invertidos con las utilidades que las líneas ferroviarias generaban en sus primeros años. Dichos datos le permitieron llegar a la conclusión de la realidad económica de la mitad del siglo XX como de auténtica ebullición industrial y se percibe con claridad que en el país se estaba abriendo paso la etapa de la libre competencia, cuyo cumplimiento cabal es absolutamente indispensable para llevar a cabo un adecuado ciclo capitalista y para que el país se hubiera enrutado por el camino del desarrollo económico.

¹⁰ Posada Díaz, Francisco. 1967. «La tentativa de revolución burguesa en Colombia y sus resultados». *Ideas Y Valores*, n.º 27-29 (enero):125-70. <https://revistas.unal.edu.co/index.php/idval/article/view/28934>.

Esto debió desembocar en el desarrollo económico e industrial que nuestro país necesitaba para mejorar su realidad económica y social. Sin embargo, el autor confirma que esto no sucedió. Varios factores pueden contabilizarse como los más importantes que obraron desfavorablemente en relación al progreso capitalista del país. El primero podría resumirse diciendo que la revolución democrático-burguesa, que debe acompañar al citado desarrollo económico y cuya función consiste en crear las instituciones que faciliten, especialmente al llevar a cabo una reforma agraria que libere a los campesinos del yugo feudal, los involucre en el mercado de trabajo, convierta a la tierra en una mercancía, eleve el poder adquisitivo de las masas agrarias, tecnifique la agricultura y, junto con otras medidas, ponga las bases para la expansión industrial, no se cumplió en Colombia. La Revolución en Marcha del presidente López intentó ciertamente llevar a cabo algunas de estas transformaciones. Por causas que más adelante analizaremos, la revolución democrático-burguesa se detuvo y luego se deformó. El segundo factor es el de las modalidades de inversión de capitales foráneos, las cuales han aquejado y aquejan considerablemente un desenvolvimiento sano de nuestra economía industrial. Finalmente, la industria colombiana ha ido poco a poco derivando hacia una mayor concentración y centralización.

Continuando con la línea de inversiones para la construcción de sistemas de transporte relacionados con los rieles, José Wilson Márquez Estrada revela la manera como se implementó la construcción y el desarrollo de la primera red de tranvías urbanos del país en su artículo denominado «*El Tranvía eléctrico de Medellín (Colombia) y su aporte al proceso de modernización urbana: 1920-1951*»¹¹, el cual parte del análisis del tranvía eléctrico, del proceso de surgimiento, construcción y consolidación de este medio de transporte. Asimismo, examina su funcionamiento como proyecto empresarial oficial y las diferentes circunstancias que lo llevaron a ser el eje del sistema vial y las crisis que finalmente producen su declive y su cierre. Por último, el autor describe y analiza el impacto que tuvo esta obra en el proceso de modernización urbana que vivió la ciudad entre 1920-1951.

Este artículo hace referencia al desarrollo urbano que dio inicio al proceso de transformación de Medellín, pues empezó tras la construcción del Ferrocarril de Antioquia. A raíz de esto, la ciudad comenzó a crecer en todas las direcciones. La élite de Medellín estuvo interesada en comunicar todos esos puntos de la ciudad y optaron por apoyar al tranvía por constituirse como una solución moderna y económica. Esto justificaría la construcción de este sistema de transporte, donde cabe resaltar el carácter mixto de financiación inicial del proyecto del tranvía municipal, es decir, la llegada del apoyo económico tanto de la banca interna como de la banca externa; esta última fortalecería posteriormente el desarrollo futuro del tranvía, dentro del contexto histórico que en nuestra historiografía llamamos “la danza de los millones”¹², cuando el sector público se benefició del crédito externo, momento del país

¹¹ Márquez Estrada, José Wilson. 2012. «El Tranvía eléctrico de Medellín (Colombia) y su aporte al proceso de modernización urbana: 1920-1951». *HiSTOReLo. Revista De Historia Regional Y Local* 4 (7):129-56. <https://doi.org/10.15446/historelo.v4n7.28222>.

¹² Haciendo referencia a la gran cantidad de divisas que habían ingresado al país a partir de la indemnización estadounidense a Colombia por la pérdida del territorio panameño, la cual ascendía a una suma de US\$ 25 millones, los cuales terminaron siendo distribuidos en el marco del proceso de industrialización del país.

que Alfonso López Pumarejo denominó “prosperidad a debe”¹³. Circunstancia ésta que fue muy bien aprovechada por la élite política local y en beneficio de la ciudad.

Tras esa obra de infraestructura, la ciudad de Medellín comenzó a transformarse en materia económica, demográfica y urbanística. Sin embargo, tras las problemáticas sindicales, los efectos económicos de alta competencia del transporte público automotor, cuya demanda crecía aceleradamente, y el mismo crecimiento de la ciudad condujeron al tranvía a su cierre, pues ya era considerado lento, con capacidad de transporte limitada y se encontraba en mal estado.

Los efectos económicos, sociales, ambientales y políticos provocados por las operaciones de un sistema tan complejo como el de los ferrocarriles pueden ser explicados a partir de la implementación de los mismos. En ese sentido el artículo de Julián Rodrigo Quintero Gonzáles en su artículo «*Desarrollo Orientado al Transporte Sostenible (DOTS). Una perspectiva para Colombia*¹⁴» apunta a que los impactos de la implementación de los sistemas de transporte sobre los territorios son diversos, algunos atribuidos a la disposición de las infraestructuras del transporte y otros derivados de la prestación del servicio, los cuales trascienden a ámbitos de desarrollo social y económico. Esta presunción permite pensar que el funcionamiento del Ferrocarril del Pacífico modificó las dinámicas comerciales y económicas en general para la ciudad de Buga, pues las oportunidades de acceso a nuevos lugares y productos abriría nuevos mercados.

De hecho, para el autor resulta bastante factible implementar el uso de los sistemas ferroviarios para mejorar la eficiencia del transporte del carbón debido a su facilidad para transportarlo en recorridos a largas distancias con altos volúmenes, manteniendo unos topes de coste medianos y bajos a una velocidad considerablemente alta. A su vez, contempla la operación de las líneas férreas pertenecientes a El Cerrejón, la cual es la mina a cielo abierto más grande del continente y la posibilidad de ejecución de proyectos de líneas ferroviarias exclusivas para el transporte del carbón en todo el territorio nacional.

Este autor establece en sus conclusiones que el transporte se considera como un elemento estructurante porque es capaz de modificar las dinámicas de un territorio, aludiendo que el concepto de territorio-transporte hace referencia a cómo se organizan estas dinámicas a la llegada de un medio de transporte, como lo son el uso de suelo, la localización de actividades, patrones de crecimiento urbano, entre otros. Por lo tanto, el transporte sostenible comprende la protección al medio ambiente, la equidad social y el valor económico.

Para dar continuidad a los efectos económicos provocados por la operación de los ferrocarriles, se trae a colación el trabajo presentado por Martín Darío Arango Serna y sus colaboradores, titulado «*Identificación de oportunidades de mejora en la gestión del*

¹³ Fenómeno consistente en la adquisición colombiana de múltiples acuerdos con fondos internacionales de inversión, quienes concedieron créditos y empréstitos a cambio de su participación directa en el proceso de modernización de Colombia a partir de la creación del sistema financiero, la construcción de infraestructura industrial y ferroviaria, así como la extracción de recursos naturales.

¹⁴ Quintero González, Julián Rodrigo. 2019. «Desarrollo Orientado al Transporte Sostenible (DOTS). Una perspectiva para Colombia». *Bitácora Urbano Territorial* 29 (3):59-68. <https://doi.org/10.15446/bitacora.v29n3.65979>.

*transporte del carbón en Colombia con Six Sigma*¹⁵», donde refleja la importancia de este sistema de transporte en la cadena de producción y abastecimiento de minerales como el carbón, a través de la implementación de estrategias que garanticen la eficiencia de dicho proceso para satisfacer las demandas del mercado. Este artículo, presenta una aplicación de Six Sigma como técnica que facilita la identificación de oportunidades de mejora en la gestión del transporte del carbón, con el objetivo de obtener un desarrollo eficiente y buscando la satisfacción de las necesidades de los clientes. Se muestra la importancia del Six Sigma como técnica para reducir la variabilidad en la operación del cargue del carbón en el transporte, permitiendo reducir errores y contribuir a la satisfacción del cliente, basado en la identificación de factores críticos de calidad. Además, en el caso empresarial se representa el impacto potencial para contribuir a la productividad del sector de la minería del carbón.

Los autores trabajan esta estrategia mencionada anteriormente partiendo de la premisa consistente en que el transporte es un proceso logístico que permite desarrollar los flujos de productos en los diferentes eslabones de la cadena de suministro, a través del uso de diferentes medios como: Camiones, ferrocarril, barcos y aeronaves, buscando satisfacer las necesidades de los clientes en las condiciones pactadas y a menor costo posible. Finalmente, llegan a la conclusión de que el transporte del carbón es un proceso logístico que impacta en la satisfacción de los clientes, los costos de operación y la eficiencia. Por eso es importante establecer un diseño adecuado y en constante mejoramiento. Por ende, Six Sigma pretende “caracterizar el proceso, medir cuantitativamente su desempeño y capacidad a través de estadística industrial, además de la identificación de causas raíz que permite definir oportunidades de mejora que impacten en el cliente y la eficiencia del proceso logístico”, a través de estadísticas, mediciones y otros métodos cuantitativos.

En concordancia con los aspectos de eficiencia y economía de los transportes, principalmente los ferrocarriles, Isidoro Guzmán y José Luis Montoya en el artículo «*Eficiencia técnica y cambio productivo en el sector ferroviario español de vía ancha (1910-1922)*»¹⁶ investigan el rendimiento del ferrocarril español de vía ancha mediante el estudio de una muestra de compañías ferroviarias durante el periodo 1910-1922, que en aquel momento representaba prácticamente el 97% del trazado de la red nacional. A partir de la aplicación de la metodología DEA¹⁷, ellos obtuvieron los niveles de eficiencia y cambio productivo junto con el análisis de las causas de su variación.

Dicha investigación permitió revelar, en esencia, que las compañías ferroviarias españolas registraron indicadores positivos en materia de eficiencia técnica y cambio productivo en el

¹⁵ Arango Serna, Martín Darío, Rodrigo Andrés Gómez Montoya, y Karla Cristina Álvarez Uribe. 2011. «Identificación de oportunidades de mejora en la gestión del transporte del carbón en Colombia con Six Sigma». *Boletín De Ciencias De La Tierra*, n.º 30 (julio):23-38. <https://revistas.unal.edu.co/index.php/rbct/article/view/29291>.

¹⁶ Guzmán, Isidoro, y José Luis Montoya. 2011. «Eficiencia técnica y cambio productivo en el sector ferroviario español de vía ancha (1910-1922)». *Innovar*, 21 (40). <https://revistas.unal.edu.co/index.php/innovar/article/view/35137>.

¹⁷ Es una técnica que calcula una ratio multidimensional que proporciona un ranking de puntuaciones, sin que sea necesario un conocimiento previo de la forma funcional de la función de producción. Analiza organizaciones transformadoras de *inputs* en *outputs* según un determinado modelo de producción, de forma que a partir de los datos observados es posible trazar la denominada frontera envolvente sobre la que se encuentran las empresas consideradas eficientes (Guzmán, Isidoro; Montoya, José Luis, p. 223).

periodo comprendido entre el año 1910 y 1922. En este orden de ideas, los autores revelan que, en términos de eficiencia técnica, ha incrementado el número de empresas eficientes, que pasa del 39% al 50% de la muestra evaluada. en términos de output, la ineficiencia media alcanzada en el año 1910 fue del 23,37%, disminuyendo hasta el 15,87% en 1922, lo que indica que con los mismos recursos las compañías habrían podido conseguir un incremento de sus ingresos en dichos porcentajes para los años indicados; destacando que las empresas más eficientes regionalmente hablando se dedicaban fundamentalmente al tráfico de mercancías, con una frecuencia de más de ocho viajes al día y con una extensión de red muy elevada o de cobertura nacional, o bien muy localizada, y preferentemente en las zonas “este” o “norte”.

Asimismo, las investigaciones de estos autores corroboraron que en términos del cambio productivo, se constata un incremento medio anual del (+1,6%) debido fundamentalmente a una mejora de la eficiencia técnica (+3%), demostrando así que las empresas ferroviarias españolas lograron mejorar su eficiencia en dicho periodo pese a las condiciones económicas desfavorables en las que se encontraban, producto de las dificultades operativas, de mantenimiento de las redes y de los efectos producidos por la Primera Guerra Mundial.

Dicha eficiencia en términos de utilidad es reflejada en el impacto que genera el sistema de transporte en una ciudad o territorio determinado, independientemente del aspecto económico, urbanístico, industrial, demográfico, de prestación de servicios, entre otros, impactando de manera notable en la mejoría de la calidad de vida de las personas, puesto que los sistemas de transporte son importantes para el abastecimiento y la productividad que mueven a las ciudades y regiones. Rafael Pastor, Guille Sanz y Ernest Benedito en el artículo denominado «*Distribución urbana de mercancías: descripción y clasificación de soluciones existentes e implementación de dos soluciones novedosas*» sostienen que un sistema de transporte y distribución eficiente tiene un peso muy destacado en la competitividad de un área urbana y constituye, a su vez, un elemento crucial de la economía urbana, tanto por los ingresos que produce como por los niveles de empleo que genera y que mantiene.

Antes de continuar se hace necesario hacer énfasis en la importancia de los sistemas de transporte como el ferrocarril en la productividad y en las condiciones de vida de las poblaciones, repercutiendo en todos los aspectos y, por consiguiente, se estudia desde una perspectiva interdisciplinaria: historiadores, economistas, geógrafos y distintas aristas de la ingeniería analizan de cerca los impactos provocados por las operaciones ferroviarias en todo el mundo. En ese sentido, Enrique Ramírez Romero construye un repaso histórico de los esfuerzos realizados por la construcción de infraestructura en su artículo «*The reference setting of engineering in Colombia*¹⁸» o [*La ingeniería en Colombia. Entorno de referencia*¹⁹], señalando avances en la integración y expansión de los ferrocarriles gracias a las medidas adoptadas en el gobierno de Manuel Murillo Toro (años de 1872-1874 y 1864-1866). En consecuencia, el autor menciona la manera como estos avances permiten la consolidación de más y nuevas industrias, así como se aprovecha de una mejor manera la explotación de materias primas como el café o los minerales, los cuales terminaron de

¹⁸ Ramírez Romero, Enrique. 2011. “The reference setting for engineering in Colombia”. *Ingeniería E Investigación*, 31 (1SUP):21-28. <https://revistas.unal.edu.co/index.php/ingevin/article/view/33801>.

¹⁹ Título en español.

explotar el ciclo económico colombiano del siglo XX, a través de la inversión extranjera, afirmando que fueron los ingleses y alemanes quienes modernizaron las minas, establecieron empresas y fábricas, como las del hierro, que hacían tubos para el acueducto y rieles para los ferrocarriles; y la de cerveza, para ayudar a calmar la sed de sus obreros.

Otro aspecto por considerar en este estudio corresponde a las condiciones geográficas en las que se encuentra el territorio colombiano. Sus zonas montañosas de cordillera no impidieron el avance de los diferentes procesos comunicativos entre las poblaciones. Felipe Gutiérrez Flórez en el artículo denominado «*Dificultad geográfica y flujo comunicacional en el orto del siglo XX en Colombia*²⁰» sostiene que, si bien existe una dificultad geográfica²¹ para la construcción de redes de comunicación tangibles, no es posible hablarse de incomunicación en el país, puesto que la misma población se ha valido de diferentes estrategias para superar las diferentes barreras que, en teoría, complicaría la acción comunicativa. De acuerdo con Gutiérrez, esto se dio, entre otras cosas, gracias a las diferentes corrientes fluviales que atraviesan el territorio, siendo el río Magdalena el principal afluente.

No obstante, Gutiérrez Flórez no deja de lado la relevancia que tuvieron los sistemas de transporte ferroviario en la consolidación de las acciones comunicativas entre las diferentes regiones del país, puesto que, partiendo de un concepto como el de red y de los grafos como una herramienta para graficar el comportamiento de un sistema como el que se teje en el territorio colombiano, se puede mostrar que si bien existieron dificultades geográficas y físicas (y aún hoy en día se vive un fenómeno similar), los medios de comunicación que existieron: fluvial, ferrocarril, cables aéreos, caminos y telégrafos, iban conformando una estructura articulada, que por lo menos al momento de la irrupción de los motores de combustión interna y las carreteras, en las primeras décadas del siglo XX, comunicaban de una manera fuerte y dinámica inter e intrarregionalmente.

Siguiendo esta línea, para Gutiérrez los ferrocarriles también formaban parte de la integración nodal que robustece la red de comunicaciones nacionales, puesto que gracias a sus líneas en operación se transportaban y distribuían diferentes tipos de elementos correspondientes a los servicios postales, vitales para el desarrollo de los diferentes tipos de procesos llevados a cabo por las comunidades, el sector público, los sectores privados, entre otros. En ese orden de ideas, el autor analiza la noción de red, la cual propone el estudio de las configuraciones reticulares en el espacio geográfico, haciendo posible la circulación de todo tipo de elementos y, por supuesto, de personas. Bajo este concepto, una red se compone de puntos (o nodos) y líneas (vértices) que conectan dichos nodos; las estructuras reticulares que de allí se desprenden, pueden ser estudiadas y valoradas analizando sus propiedades como la forma, la jerarquía y la centralidad.

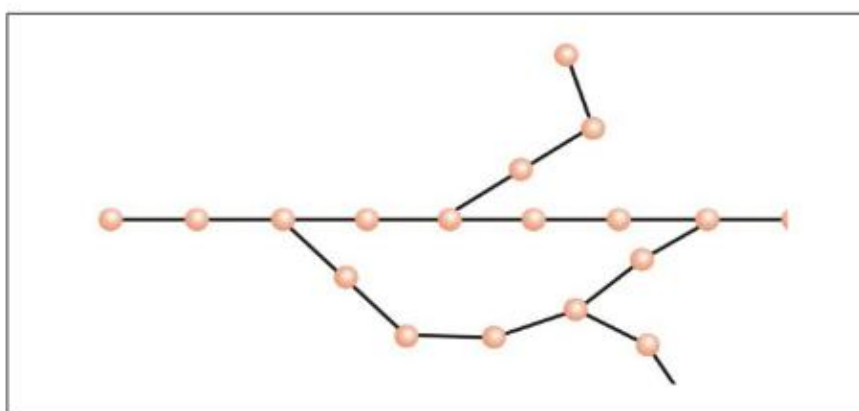
En aspectos de aplicación de este concepto, el autor analiza la red configurada por los sistemas ferroviarios y hace referencia a la similitud que tiene con otros nodos correspondientes a, por ejemplo, el transporte fluvial. Citando sus palabras, Gutiérrez afirma que se trata de una línea de distribución que enlaza una serie de nodos. Un grafo poco

²⁰ Gutiérrez Flórez, Felipe. 2014. «Dificultad geográfica y flujo comunicacional en el orto del siglo XX en Colombia». *Historia Y Sociedad*, n.º 27 (julio):49-70. <https://doi.org/10.15446/hys.n27.44583>.

²¹ Hace referencia a los desafíos geográficos propios de la conformación de los relieves montañosos que atraviesan al país, como lo hace la Cordillera de los Andes, lo cual dificulta la viabilidad de la ejecución de proyectos de infraestructura, sobre todo en zonas con mayor altitud.

centralizado, que al igual de lo que ocurre en un grafo circular, la desaparición de un nodo, modifica fuertemente la dinámica del flujo. Sin embargo, en este tipo de estructura, es clara la dependencia de los nodos con la línea de flujo, que tecnológicamente mantiene la primacía (determinismo geográfico) sobre un sistema técnico que se ha diseñado de forma idónea para transitar por él: en el caso del ferrocarril, las locomotoras. Dicho nodo terminó estableciéndose en lugares donde, principalmente, convergen los nodos del transporte fluvial, lo cual es atribuido a que en Colombia se instaló adaptándose a la lógica arborescente de comunicaciones, sus terminales alimentaban el flujo terrestre y el fluvial, amplificando así las oportunidades de conexión intrarregional en el país.

Figura 5. Nodos de transporte por ferrocarril.



Red ferroviaria

Fuente: *Gutiérrez Flórez, Felipe. Dificultad geográfica y flujo comunicacional en el orto del siglo XX en Colombia, p. 58.*

En síntesis, Este es un aporte de la geografía desde el ámbito de las comunicaciones desde una perspectiva tangible e intangible. Al analizar la primera se encuentra que la dificultad geográfica no es lo mismo que la incomunicación, sino que es un término que se debe aplicar a las redes de comunicación físicas, como lo son los caminos, ríos, cables aéreos y, por supuesto, los ferrocarriles. Desde la perspectiva intangible, donde entra el emisor, receptor, el medio, el mensaje y el código, la obra concluye que no existe una situación de incomunicación en Colombia, debido a la voluntad de las personas para atravesar las dificultades físicas para comunicarse y relacionarse entre sí. Estos sistemas de comunicación hallan como su eje fluvial principal al río Magdalena y son adaptativos al territorio, no siguen estructuras fijas y facilitan la intercomunicación con otros canales o caminos. Estas redes complejas funcionaban a partir de nodos que conectaban las centralidades tanto entre sí como hacia el exterior. Finalmente, estos sistemas pueden ser inherentes a todos los ámbitos de la vida cotidiana de las personas.

Desde la perspectiva del abastecimiento y la productividad es posible articular la noción de integración nodal con el crecimiento y aceleración productiva de las poblaciones, impulsando de esta manera su progreso en el tiempo. En palabras de Jenny Padilla Cabrera en su trabajo

titulado «*Empresas, inversiones y negociantes en Cali (Colombia) entre 1915 y 1929*»²², abordando el proceso de construcción del tejido empresarial formal en Cali entre 1915 y 1929, define la llegada del ferrocarril a la ciudad como un catalizador del proceso de crecimiento económico de dicha urbe, a partir de la generación de empleo y el aumento de las exportaciones de diversos productos.

De acuerdo con la autora, dicha situación proviene desde la creación del departamento del Valle del Cauca con Cali como su capital, lo que consolidó su control sobre las vías que comunican las regiones cafeteras con Buenaventura, ejerciendo como un puerto seco para el comercio y la dinámica regional. Esta conexión fue posible gracias al avance del Ferrocarril del Pacífico que conectó en 1915 a Buenaventura con Cali —y desde ahí Cartago— Popayán y Armenia. Esta infraestructura redujo el tiempo y los costos del transporte, a la vez que brindó un mayor aseguramiento a la carga movilizada. Casos especiales fueron el café de exportación y el cemento importado. Este último impulsó entre 1925 y 1929 la dinámica urbanizadora en Cali. Además, el Ferrocarril, mediante la creación del Taller de Chipichape en 1934, sirvió como un gran generador de empleo, centro de enseñanza técnica y de innovación tecnológica y organizacional.

Por otro lado, Padilla alude el desarrollo de las ofertas de empleo a, entre otras cosas, a la construcción de talleres y bodegas pertenecientes a la compañía del Ferrocarril del Pacífico, puesto que la vía férrea sirvió de referente para tal reubicación industrial, en búsqueda de accesibilidad a este medio y a la zona de bodegaje de mercancías²³.

Si bien esta lectura se enfoca más en el desarrollo de las redes empresariales de la ciudad de Cali, la autora comprende la oportunidad de desarrollo económico e industrial que tuvo la ‘Sucursal del Cielo’ de cara a la integración con el mercado global a través de sistemas de transporte como el ferrocarril, pese a que existieron dificultades para describir la composición económica de la ciudad debido a factores burocráticos, conexiones informales y la falta de normatividad sobre lo empresarial, pues se permitía que las relaciones sociales y de parentesco otorgaran soporte a los negocios. La acumulación de capital inició de manera tardía y acelerada. El año 1929 significó un drástico decaimiento empresarial y de inversiones. El comportamiento empresarial fue irregular y con inversiones efímeras. El poder adquisitivo de la población refleja una economía pequeña. Entre los años entre 1915 y 1929, Cali no se caracterizó como una ciudad dependiente del azúcar o el café sino de los servicios como el comercio por ejemplo, estimulados por el crecimiento poblacional y por las relaciones con el mercado interno e internacional.

Este cúmulo de perspectivas permite confirmar la idea contundente sobre la mirada interdisciplinaria del impacto económico generado por las operaciones del Ferrocarril del Pacífico. La adquisición de baldíos, las disputas políticas con los intereses nacionales y extranjeros, la integración comercial y poblacional tanto al interior del país como a las dinámicas globales, la estimulación de construcciones de infraestructura y los impactos

²² Padilla-Cabrera, Jenny. 2020. «Empresas, inversiones y negociantes en Cali (Colombia) entre 1915 y 1929». *HiSTOReLo. Revista De Historia Regional Y Local*, 12 (23):84-122. <https://doi.org/10.15446/historelo.v12n23.78359>.

²³ Aprovechando la ventaja competitiva que adquiriría Santiago de Cali al contar con el único camino trazado del Ferrocarril del Pacífico desde el interior del país hacia el puerto de Buenaventura, lo cual convertía a la ciudad en un paso “obligado” de convergencia entre personas y mercancía.

generados en la industria y los tejidos empresariales permiten estudiar a este objeto de manera integral en el marco del desarrollo e integración del Estado y la Nación colombiana con el resto del mundo. El siglo XX colombiano se caracterizó por la explosión de uno de los ciclos económicos más exitosos, aunque efímeros de la historia: la exportación del café. José Alberto Pérez Toro en el artículo titulado «*Auge Cafetero y financiación Internacional En Colombia, 1914-1934*»²⁴ estudia las tres primeras décadas del siglo XX, pues se convirtieron en el momento más auspicioso del país en su historia económica.

En palabras del propio Pérez, este crecimiento se debió al buen comportamiento del sector exportador del café y al despertar de otros productos del comercio exterior como el petróleo y el banano. El valor acumulado de las exportaciones de café entre 1923 y 1929 fue de US \$526 millones de dólares, el del petróleo, banano, oro y otros productos representó US \$190 millones. El autor señala las afirmaciones de Fred Rippey, mencionando que la inversión directa de capital que comenzó con US\$ 4 millones de dólares en 1913 tenía un valor acumulado de US\$ 230 millones al finalizar la década de los veinte, siendo el valor representado por los préstamos fiduciarios del orden de US\$ 170 millones, cifra a la que hay que unir el valor de la indemnización de Panamá por US\$ 25 millones. La importancia de estos recursos se asocia con el aporte que hicieron a la financiación de numerosos proyectos de desarrollo, en particular los ferrocarriles.

El autor relaciona cuatro aspectos fundamentales para el inicio del proyecto ferroviario colombiano durante el siglo XX: el pleito diplomático por la pérdida del Istmo de Panamá; la llegada de la Misión Kemmerer²⁵; la cantidad exorbitante de empréstitos adquiridos por Colombia ante fondos ingleses, principalmente; el crecimiento de la producción del café (sin desconocer el aporte del banano y el carbón a la naciente economía primaria colombiana) y su articulación con los mercados internacionales, propiciando la inversión extranjera en el país. Bajo esta premisa, la importancia de la presencia de la inversión extranjera y el apoyo de los créditos internacionales es que ayudó a construir en el país entre 1923 y 1930, cerca de 1.211 kilómetros de línea férrea, extensión que incluía líneas nacionales y departamentales, para lo cual se dispuso de más de doscientos millones de dólares en inversiones para atender esta necesidad.

Siguiendo lo expuesto, el punto que hizo posible la entrada al periodo conocido como la “prosperidad a debe” fue la disputa protagonizada por Colombia y los Estados Unidos de América con motivo de la pérdida del territorio panameño. El autor recuerda en su análisis el contexto sobre el cual se produjo la separación de 1903. El insoportable clima político, los estragos de la Guerra de los Mil Días y el evidente abandono estatal supusieron ser las razones por las cuales Panamá decidió convertirse en un Estado soberano. Sin embargo, este proceso refleja también el interés de las potencias mundiales por controlar, en el plano geopolítico, las rutas de comercio internacional. El Reino Unido ya había construido el Canal de Suez en Egipto y el impacto económico puso en alerta a franceses, alemanes y estadounidenses para

²⁴ Pérez Toro, José Alberto. 2012. «Auge Cafetero Y financiación Internacional En Colombia, 1914-1934». *Revista Análisis Internacional (Cesada a Partir De 2015)*, 1 (6):35. <https://revistas.utadeo.edu.co/index.php/RAI/article/view/848>.

²⁵ Fue la asignación de expertos en políticas fiscales y tributarias quienes se encargaron de analizar y de sugerir acciones y procesos de mejora en materia de recaudo y de distribución de los recursos económicos en varios países latinoamericanos, incluyendo a Colombia. En nuestro país, este proceso desembocó en la creación del Banco de la República y de la adopción de varias reformas fiscales.

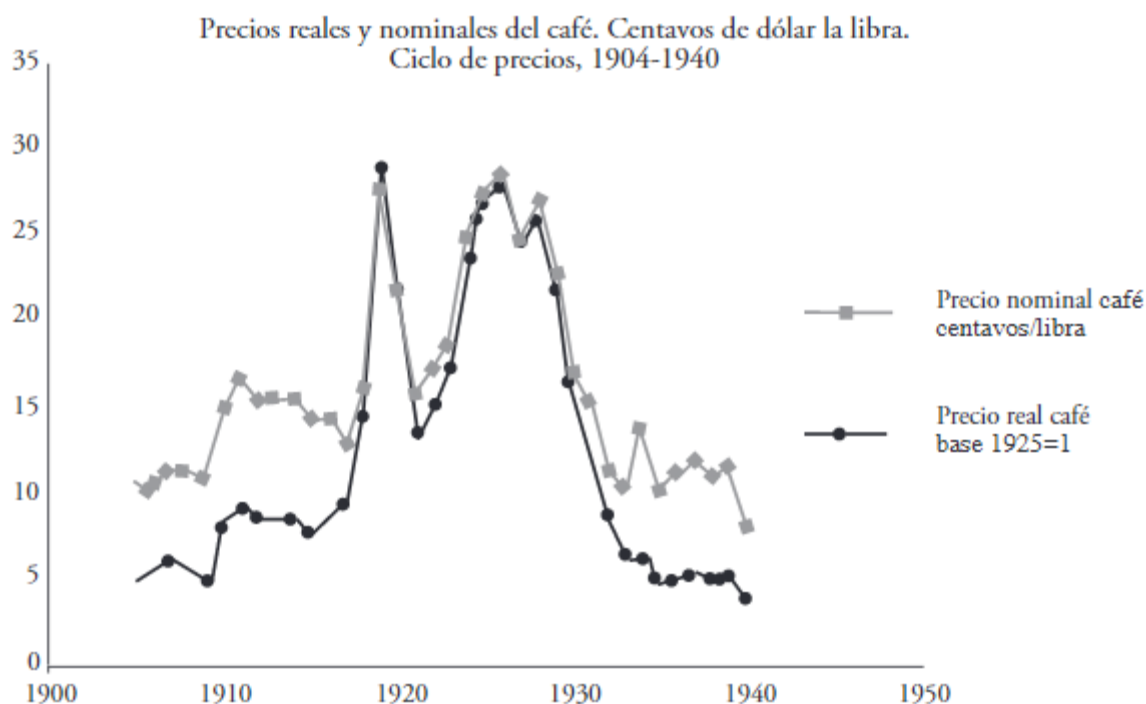
buscar sus propias oportunidades de expandir su hegemonía. Francia fue el primer país del Primer Mundo en apostar decididamente por construir el Canal de Panamá, pero dicho plan fracasó y Estados Unidos no se quedaría de brazos cruzados.

Esta irrupción desembocó en la pérdida de no solo el territorio, sino de la grandísima oportunidad de controlar uno de los cruces comerciales más importantes de la Tierra. Colombia, aturdida por la situación norteamericana en el Istmo, no logra consolidar su integridad territorial en Centroamérica e ingresa en un conflicto diplomático. Producto de diversas discusiones, finalmente el Estado colombiano acepta un acuerdo por el cual los estadounidenses indemnizan al país por un valor de US \$25 millones. Sin necesidad de ingresar en la polémica por la aceptación de dichos recursos, sino enfocando la situación económica y financiera, estos recursos fueron invertidos casi de manera inmediata en la construcción de las primeras líneas férreas del país, entre ellas el Ferrocarril del Pacífico, al cual, según el autor, se le asignaron US \$4.6 millones.

El Eje Cafetero (el norte del Valle del Cauca, Risaralda, Caldas, Quindío y el norte del Tolima) se convirtió en el pilar agroindustrial más importante del país desde comienzos del siglo XX. Debido a la alta cantidad de producto cafetero de gran calidad por exportar, se hizo necesario diseñar y ejecutar las construcciones de las rutas que unieran a este territorio tanto con los grandes centros comerciales del país (Bogotá, Medellín, Cali) como con los puertos existentes, como lo es Buenaventura, por citar un ejemplo. Para Pérez, en 1914, el primer ferrocarril a vapor llegó a Medellín articulando a este centro cafetero y comercial con Puerto Berrío. Posteriormente, la apertura de la vertiente ferroviaria del Pacífico fue consecuencia del auge cafetero. Sin duda el café fue el motivo de la conexión de las regiones productoras con el resto del mundo.

Explicar este fenómeno cafetero es posible gracias al análisis del comportamiento de los precios internacionales del café tanto de manera nominal como real en el periodo comprendido entre el año 1904 y 1940, el cual muestra un pico bastante alto justo en el año 1920, donde tanto el precio nominal como el real llegaban hasta casi los treinta centavos de dólar por libra. No obstante, se dice que este ciclo es efímero debido a la caída de dichos precios durante los primeros años de la década de los años 20, hasta volver a unos precios similares al principio para los últimos años de dicha década, culminando este ciclo con la caída abrupta de los precios en el año 1930, de la cual el precio del café no se logró levantar de nuevo, marcando el fin de la bonanza cafetera en el país.

Figura 6. Comportamiento de los precios del café.



Fuente: Pérez Toro, José Alberto. *Auge Cafetero Y financiación Internacional En Colombia, 1914-1934*, p. 96.

A su vez, esto puede reflejarse también en la tasa del crecimiento del PIB anual comprendido entre el año 1906 y el año 1940, donde la economía colombiana tuvo sus picos de crecimiento más altos justo en el año 1920 con un margen cercano al 10% anual, el cual concuerda con el pico de precio del café por libra más alto. Sin embargo, para el año 1930, la economía colombiana decreció hasta el punto de registrar un margen aproximado del -2% anual, concordando con la caída de los precios internacionales del café por libra. Posteriormente, el país intentaría estabilizar su crecimiento económico anual sin éxito debido a varios factores tanto internos como externos, provocando que el promedio de la tendencia de crecimiento se encuentre proyectada hacia la baja, pasando del 6% para el año 1910 a un preocupante 4% para la década de 1940, lo cual dificultaría la consolidación de los procesos de modernización del país.

Figura 7. Crecimiento anual de la economía colombiana.

Evolución de la tasa de crecimiento anual de la economía colombiana, 1904-1940
Tasa crecimiento anual del PIB 1906-1934



Fuente: Pérez Toro, José Alberto. *Auge Cafetero Y financiación Internacional En Colombia, 1914-1934*, p. 97.

Añadiendo a los aportes registrados por el autor, el alto volumen de carga que representaba el transporte del café unido al flujo comercial que generaba la actividad exportadora-importadora, se constituyó en la porción de compensación que alimentaba a la red de transporte. La garantía de las mercancías transportadas, significaba para los banqueros que por cada peso invertido en esta actividad, se conseguía un dólar de crédito externo, lo que ayuda a explicar la fiebre ferrocarrilera del país. Dicha fiebre ambiciosa hace referencia a que durante la década del veinte, se trató de agilizar el sistema ferroviario a través de la inclusión de líneas que alimentaron las tres grandes troncales. La primera, denominada vertiente del Pacífico, dependía del ferrocarril de Buenaventura-Cali e integró el occidente del país. La vertiente del Atlántico, correspondía a la línea que uniría a Medellín con Cartagena e integraría a Pasto con Barranquilla. Una tercera vertiente dada por el ferrocarril del Nordeste, vincularía a Bogotá con Santander, y esta última región con la costa Atlántica por medio del ferrocarril del Magdalena. Estas líneas nunca se completaron y fue un sueño del país de la época.

Estas ideas formaban parte de lo que el autor señala como un sueño de país, puesto que el sistema ferroviario significó ser la primera manifestación de una propuesta común que contara con el aval de toda la Nación, independientemente de las vertientes políticas en las cuales se encontrase la población colombiana, puesto que, en las primeras décadas del siglo XX, la nación no había logrado ostentar su poder económico en el ámbito regional. Para lograrlo, era necesario e imperativo establecer diversos tipos de reformas que permitieran alcanzar a los sectores económicos más relevantes de la época aprovechar el máximo rendimiento posible del ciclo económico cafetalero. Para ello, se desarrolló un proceso de reorganización fiscal a gran escala, la cual fue sugerida por la Misión Kemmerer y que tiene consecuencias hasta nuestros días. La aprobación de medidas que permitieran la inyección de divisas extranjeras dependía de la creación del Banco Central, así como la organización de los sistemas de recaudación de impuestos, los sistemas de ejecución de recursos públicos, entre otros.

Estas medidas desembocaron en una situación de fácil endeudamiento en el campo de los ferrocarriles, por lo cual los fondos inversores habían extendido préstamos para financiar dieciséis líneas diferentes en el año de 1927²⁶. Este contexto sumió a las arcas nacionales en una crisis de deuda, con la cual se hacía imperativo establecer negociaciones con los agentes de inversión extranjera para refinanciar las deudas. Según el autor, se aspiraba con esta política de refinanciación de los créditos de corto plazo, avanzar las obras de los ferrocarriles del Pacífico, Central del Norte y Troncal de Occidente y mejorar el Puerto de Bocas de Ceniza, refiriéndose a la manera como el gobierno intentó prorrogar los créditos de corto plazo en lapsos muchísimo más extensos, con condiciones de pago más favorables para Colombia. Simultáneamente, en 1928, los gobiernos departamentales de Antioquia, Cundinamarca, Caldas y Valle habían contraído deudas importantes en el exterior cuyo valor acumulado era de US\$ 30 millones, US\$ 12 millones, US\$ 10 millones y US\$ 8 millones respectivamente; acciones que revelan que los departamentos y municipios gozaban de autonomía para solicitar préstamos y adelantar inversiones para dichas obras ferroviarias.

El autor asegura que, entre los años de 1920 y 1928, el valor de los recursos externos recibidos, evolucionó de US \$36,4 millones de dólares a US \$88,2 millones anuales, es decir, que hubo una expansión en el nivel de ingresos de casi dos y medio veces en este corto periodo. Una substancial fuente de ingresos externos adicionales, provino de la indemnización de Panamá, cuya suma ascendió a US \$25 millones. Estos recursos otorgados a Colombia al inicio de la década de 1920, sirvieron para avanzar en la extensión de la red ferroviaria y fue gracias a las mejores condiciones del mercado del café, que existía la en los inversionistas extranjeros y en las autoridades colombianas en la confianza para desembolsar recursos aprobados por el gobierno de los Estados Unidos y extenderle a Colombia nuevos empréstitos.

Tabla 1. Distribución de recursos provenientes de la indemnización norteamericana por Panamá.

²⁶ Mensaje presidencial al Congreso Nacional, Bogotá, 1930.

Cuadro 1 Asignación de los recursos de la indemnización de Panamá	
	Total
Línea Puerto Wilches-Bucaramanga	US\$ 3,2 millones
Ferrocarril de Nariño (Tumaco-Pasto)	US\$ 2,4 millones
Ferrocarril del Carare	US\$ 2,0 millones
Ferrocarril del Norte	US\$ 3,2 millones
Ferrocarril del Pacífico (Buenaventura-Cali)	US\$ 4,6 millones
Ferrocarril de Antioquia	US\$ 1,2 millones
Ferrocarril de Caldas	US\$ 0,8 millones
Ferrocarril de Bolívar	US\$ 2,0 millones
Ferrocarril del Sur	US\$ 0,6 millones
Subtotal	US\$ 20,0 millones
Financiación del Banco de la República	US\$ 5,0 millones
Total	US\$ 25,0 millones

Fuente: PRO. Lee, CCA, p. 14.

Fuente: Pérez Toro, José Alberto. *Auge Cafetero Y financiación Internacional En Colombia, 1914-1934*, p. 98.

De igual manera, para el autor también fue importante el aumento de la inversión directa norteamericana, que en forma acumulada creció de US \$4 millones de dólares en 1913 a US \$230 millones al finalizar la década de los veinte. En solo préstamos sindicados, hasta el año de 1928 se habían efectuado desembolsos por valor de US \$170 millones, en tanto que para el año de 1930 en lo que respecta al petróleo, la inversión directa había superado los US \$45 millones. De todos estos recursos, se invirtieron un gran total de US \$209 millones de dólares, en la ampliación de la red ferroviaria y en el soporte de la naciente red vial nacional, que permitió poner en funcionamiento nuevos puertos y varias rutas terrestres.

Este estudio presenta un análisis financiero sobre el comportamiento de la economía colombiana entre los años 1914 y 1934. La producción masiva de café, y hasta algún punto, el banano, significaron una época dorada en la historia económica del país, pues esto representaba la integración de Colombia al mercado internacional, y un flujo de recursos jamás antes visto para ser utilizado en la construcción de carreteras y ferrocarriles. Otro factor que favoreció notablemente a esta renovación de las redes de transporte, fueron los USD\$ 25 millones de dólares con los cuales Estados Unidos indemnizó a Colombia por el territorio de Panamá. Sin embargo, esta bonanza se desarrolló como un fenómeno denominado “bonanza al debe”, pues nuestro país adquirió créditos con cifras estratosféricas, es decir, en millones de dólares y en libras esterlinas. Todo esto obligó a una reorganización de la banca, lo cual derivó en medidas como la eliminación del Banco Nacional para, tras varios años, dar paso al Banco de la República.

La banca interna y externa jugaron un rol determinante en la construcción de confianza crediticia para Colombia, situación que le facilitaba la adquisición de más y mayores deudas externas. Esto suponía un problema, debido a que la deuda crecía a un ritmo muchísimo más alto que el recaudo tributario, razón por la cual el país se consideró vulnerable. Sin embargo, el autor establece que toda esta serie de estrategias bancarias y búsqueda de activos extranjeros fue beneficioso para el país, pues con estos últimos se consolidaron varias de las obras de infraestructura más importantes, como lo fue el Ferrocarril del Pacífico.

En síntesis, este apartado revela en sus trece (13) trabajos citados el papel que desempeñó la implementación de los sistemas de ferrocarriles en el desarrollo integral de ciudades y regiones enteras, el cual resulta positivo debido a su influencia en la expansión de las urbes, la consolidación de sectores industriales y productivos, así como los impactos en la vida económica de las personas al facilitar el acceso a productos y servicios básicos. Lo anterior se afirma tras analizar un total de cuatro (4) trabajos enfocados de manera exclusiva en los funcionamientos ferroviarios, mientras que los nueve (9) restantes abordan perspectivas complementarias provenientes de la construcción de tejidos sociales y empresariales en torno a varios sistemas de transporte, incluyendo al ferrocarril.

El contenido de los artículos mencionados obedece a diferentes líneas de investigación, entre las cuales se destacan la historia económica regional en torno a la intervención estatal y de las empresas extranjeras para la financiación inicial de los proyectos ferroviarios a través de la adquisición de baldíos, el compromiso fiscal a través de la inscripción de empréstitos de fondos europeos y norteamericanos y las diferentes concesiones otorgadas por el Estado a las diferentes compañías constructoras en todo el territorio nacional. Por otro lado, la bonanza cafetera y las dinámicas de producción y exportación del café y los minerales aportaron la línea de trabajo más importante, debido a que desde allí se sustentarían las contribuciones en materia de comunicación, consolidación de tejidos sociales, comerciales e industriales y el interés político nacional sobre la puesta en marcha de cada uno de los proyectos ferroviarios en medio de la disputa bipartidista por el poder en Colombia.

En concreto, para el Valle del Cauca se concentra un total de dos (2) investigaciones de las once (11) enfocadas en los sistemas ferroviarios colombianos y sus contextos. Dichos trabajos de Zuluaga y Quejada específicamente abordan metodologías y perspectivas que si bien se relacionan con el trabajo ferroviario desde el marco de la historia económica regional, no toman al tren como foco de atención en sus aportes académicos. Retomando las afirmaciones de Zuluaga, es verídica la escasez de trabajos e investigaciones enfocadas hacia el Ferrocarril del Pacífico vallecaucano tanto de manera cuantitativa como cualitativa.

Finalmente, a manera de reflexión, se hace necesario amplificar el margen temático de investigaciones cualitativas y cualitativas en torno a los impactos positivos y negativos que pudieron desencadenarse de las operaciones de un sistema de transporte tan amplio (estructuralmente hablando) y masivo (refiriéndose a la movilización de cargas y pasajeros) como lo es el ferrocarril en una región como la vallecaucana, teniendo en cuenta que esta cuenta con ventajas geográficas y estratégicas debido a sus condiciones de valle y llanura al compás del Río Cauca. Siendo cada vez más específicos hace falta incrementar la profundización en materia de utilidad financiera, eficiencia, cambio productivo, relación entre el sistema ferroviario y el control de precios de productos básicos, el aprovechamiento tributario de los entes territoriales, la distribución demográfica de las poblaciones donde

funcionaba el Ferrocarril del Pacífico entre otros; asegurando que se analicen en periodos históricos más prolongados y utilizando los enfoques interdisciplinarios ofrecidos por la Economía, la Geografía, la Demografía, la Ingeniería Civil, la Administración de Empresas, la Ingeniería Industrial y el Derecho, principalmente.

CAPÍTULO 2. ENTRE EL ARCHIVO Y EL RIEL: EL FERROCARRIL DEL PACÍFICO EN LOS DOCUMENTOS BUGUEÑOS

En aras del adelantamiento de las labores investigativas pertinentes en el marco de la aclaración sobre la importancia económica que el Ferrocarril del Pacífico representó para la ciudad de Guadalajara de Buga durante la primera mitad del siglo XX, en el presente capítulo nos proponemos presentar al lector las diferentes fuentes primarias que estudiamos en nuestro barrido documental que soportaran la existencia y el funcionamiento operativo y/o administrativo del Ferrocarril del Pacífico para Buga. Consideramos pertinente alcanzar este objetivo, puesto que se ha considerado el estudio del Ferrocarril desde un plano nacional y desde un plano regional, más no desde un plano local, aduciendo una especie de falta de fuentes primarias²⁷.

En ese sentido, uno de los objetivos planteados se orientó a identificar e intentar recopilar las fuentes que permiten tener una especie de catalogación de estas fuentes que están disponibles en la misma ciudad de Buga, y que representaron un aspecto esencial para la construcción de esta investigación. Es necesario resaltar que, en el ejercicio de la historiografía, el estudio y análisis de las fuentes originarias de las temporalidades propuestas es importante para el mantenimiento del rigor y la científicidad que caracteriza a esta disciplina.

Por dichas razones, se presentará a partir de este momento el balance de fuentes primarias encontradas hasta el momento, las cuales se remontan desde el año 1911 hasta el año de 1989, las cuales intervienen directamente tanto en el aspecto ferroviario como su integración con los demás sistemas de transporte que surgieron en el país (carreteras y fluviales). Estas forman parte de diferentes acervos documentales tanto en formato físico como en formato digital. En cuanto a sus ubicaciones, este material fue hallado en su mayoría en las instalaciones de la Academia de Historia Leonardo Tascón de Guadalajara de Buga, en sus diferentes fondos: Cabildo, Hemeroteca y Biblioteca²⁸. El material restante se encuentra en la Antigua Estación del Ferrocarril; mientras que el material digital fue encontrado en el Archivo del Patrimonio Fotográfico y Filmico del Valle del Cauca²⁹, la Biblioteca Digital del Banco de la República³⁰ y en el Archivo del medio de comunicación El Tiempo³¹.

En total han sido transcritas y analizadas ciento treinta y cuatro (134) fuentes primarias, de las cuales ochenta y nueve (89) corresponden a notas de prensa de fuentes locales, regionales y nacionales, mientras que se encuentran dieciséis (16) imágenes, veintiún (21) fragmentos

²⁷ Las cuáles serán abordadas a detalle en este balance, en procura de su revisión.

²⁸ Página web de la AHLT: <https://www.academiadehistorialeonardotascon.com/>

²⁹ Esta es su página web: <https://audiovisuales.icesi.edu.co/communities/332c613c-d8ca-4a55-af05-65d311575b61>

³⁰ Dirección web disponible aquí: <https://www.banrepcultural.org/biblioteca-virtual>

³¹ Disponible en Google News: https://news.google.com/newspapers?nid=N2osnxbUuuUC&dat=19460727&b_mode=2&hl=es

de publicaciones impresas, y ocho (8) documentos pertenecientes a fondos de cabildo del Concejo Municipal de Guadalajara de Buga. La recopilación de todas estas fuentes resulta importante para reconstruir las dinámicas principalmente económicas, sin dejar de lado a los procesos políticos y sociales, que se configuraron a partir de la construcción y puesta en funcionamiento de las operaciones del Ferrocarril del Pacífico. Esto se explica a partir de las diferentes narrativas que se encuentran en los diferentes medios de comunicación examinados, los cuales permiten relacionar los destinos de la empresa ferroviaria con las determinaciones que se adelantasen desde el escenario político y que no solo afectaban a Guadalajara de Buga de manera particular sino a toda la región vallecaucana y, en segunda instancia, al país entero. Es por esto que, si bien este estudio tiene la intención de focalizar los hallazgos en Guadalajara de Buga, no es posible determinar un impacto sin analizar las perspectivas regionales, nacionales e internacionales.

Adicionalmente, es importante mencionar que la gran mayoría de fuentes encontradas se encuentran en un buen estado, pues los archivos encontrados en los acervos documentales de la Academia de Historia Leonardo Tascón han sido preservados en su mayoría. No obstante, muchos de estos documentos primarios se encontraban en proceso de clasificación al momento de la realización de las visitas de búsqueda y barrido y, por tanto, se advierte sobre la posibilidad de hallar más fuentes primarias relacionadas con el Ferrocarril del Pacífico a corto plazo. Por otro lado, se resalta la presencia de fuentes digitalizadas tanto de El Tiempo como del Archivo del Patrimonio Fotográfico y Fílmico del Valle del Cauca, que cuyas digitalizaciones pueden observarse en su mayoría con una buena calidad.

Estas fuentes primarias describen diferentes perspectivas del desarrollo de las operaciones ferroviarias del Ferrocarril del Pacífico, iniciando desde la construcción de las líneas y las estaciones, definiendo de manera estratégica a la ciudad de Santiago de Cali como el gran epicentro urbano de encuentro, pese a que la ruta más rentable para las operaciones comerciales con el exterior debió establecerse desde Guadalajara de Buga, por lo cual surgieron diferentes discusiones parlamentarias y rivalidades entre ciudades que tomaban las portadas de los diferentes medios de comunicación regionales.

Asimismo, es posible apreciar la manera como el Estado colombiano intervino en el sistema ferroviario de múltiples maneras, poniendo en evidencia procesos de apertura económica y de proteccionismo industrial a través de la implementación de normas y decretos, manteniendo así una alta participación en la concesión público privada que dirigía los procesos ferroviarios del pacífico. Adicionalmente, las fuentes indican cambios en las infraestructuras aledañas a la estación ferroviaria, motivando de esta manera el planteamiento de nuevas configuraciones de calles y conexiones desde la misma hasta el centro comercial del Municipio, lo cual ayudaría a robustecer los elementos discursivos en favor del término “progreso”, aludiendo así a la construcción de nuevos tejidos empresariales, industriales, comerciales y sociales no solo para Guadalajara de Buga sino para la región vallecaucana en su totalidad.

En ese orden de ideas, iniciaremos presentando el origen de cada una de las fuentes primarias encontradas, así como su pertinencia para este estudio regional sobre ferrocarriles y su posible impacto en el Valle del Cauca. El primero en nombrarse tras el barrido documental realizado es el *Almanaque de los Hechos Colombianos*. Esta es una publicación impresa

durante el año 1929 en su Volumen V, estuvo a cargo de la Editorial Arboleda & Valencia. A lo largo de sus más de novecientas páginas (900 páginas) del autor Eduardo López Jaramillo existe información bastante relacionada con las operaciones del Ferrocarril del Pacífico en cada uno de los municipios y ciudades donde se tenía información de su arribo. Esta cuestión es sumamente importante tener en cuenta, debido a que, en diferentes apartados se pone en evidencia la relación “*Ferrocarril es igual a Progreso*”; construyendo una narrativa sobre la cual se instalaron los sectores políticos, industriales, campesinos y comerciantes que terminó apoderándose de las expectativas de la totalidad de la opinión pública.

En dicha fuente, apreciamos en nuestra revisión la ilusión por la llegada de empresas, el abaratamiento de costos, la disminución de tiempos de trayectos entre ciudades y la proposición de iniciativas y proyectos a raíz del Ferrocarril del Pacífico se tomaron a todos los municipios desde Buenaventura hasta Cali, y desde Cali hasta Cartago. Bajo esta premisa se establecieron diferentes conexiones entre el sector público y privado, que van desde la concesión misma del ferrocarril hasta la instalación de ingenios azucareros cerca de las vías férreas para aprovechar el transporte de la caña hacia las ciudades y hacia el puerto de Buenaventura. Por otro lado, esta fuente brinda elementos que puede ayudar a reconstruir el manejo corporativo que se tuvo con la empresa ferroviaria, la cual, a fin de cuentas, determinó el éxito del inicio de las operaciones y el fracaso de su cierre en la segunda mitad del siglo XX. Un ejemplo de ello puede verse en fragmentos como este:

... por el ingenioso cartagüense don Pastor Gamba. Este reloj, que debiera estar funcionando todavía en otro sitio o que, al menos, debiera guardarse con el cuidado que exigen las reliquias, ha sido abandonado en el rincón de una pieza, lejos de las miradas del público y de la curiosidad investigadora de los visitantes. Es de esperarse que cualquier día rinda Cartago a don Pastor Gamba el culto de que se hacen dignos los ingenios.

Tiene la ciudad dos estaciones para trenes: la del Pacífico y la de Caldas. La primera es un bello edificio cuyas dimensiones, por desgracia, no corresponden al ingente movimiento de pasajeros y de carga, ya que Cartago ocupa el tercer puesto entre las estaciones de la gran línea occidental. Los trenes de Caldas entran a un edificio de madera que será en breve reemplazado por uno de cemento o ladrillo. Las estaciones se hallan situadas al oriente de la ciudad y se enlazan con el centro por calles bien encamellonadas que permiten fácilmente el tránsito de los numerosos vehículos de rueda que se destinan al servicio urbano.

Cuenta Cartago con numerosas fábricas de tabaco y de jabón, dos de bebidas gaseosas, modernos talleres de carpintería, varias estufas para café y dos trilladoras; tres imprentas, una de las cuales, la “Tipografía Comercial”, tiene elementos tipográficos modernos que prestan gran servicio a la ciudad. El comercio se surte de Manizales y de Cali y en gran parte del exterior y en los últimos años ha tomado notable incremento. (López Jaramillo, Eduardo. *Almanaque de los hechos colombianos*, 1929. p. 594).

Este ejemplo contiene elementos que permiten analizar la demanda del servicio de transporte por el Ferrocarril del Pacífico, y su relación con el crecimiento empresarial de los municipios por donde pasaba la línea férrea, pues esta fuente deja entrever que el sistema de transporte por trenes era bastante eficiente para cubrir la demanda del servicio de transporte tanto de pasajeros como de carga de múltiples productos agrícolas, industriales, energéticos y

comerciales, entre otros en la ciudad de Cartago, al igual que con el resto de ciudades por donde existía una estación ferroviaria. Cabe resaltar que esta ciudad se caracterizaba por contar con la presencia de dos empresas ferroviarias, lo cual convertía a la ciudad en un punto de encuentro interregional tanto para personas como mercancías del interior del país. Esto da pie a la presencia de múltiples empresas manufactureras, las cuales, probablemente, aprovecharían las dinámicas que se generaron a partir de la optimización del transporte gracias al transporte ferroviario.

No obstante, es importante dejar en claro que estos procesos ya se venían gestando desde la segunda década del siglo XX (1910 – 1919), gracias a la cantidad de movimientos económicos generados tras el proceso de indemnización por la pérdida de Panamá, la activación del primer sistema bancario nacional y los ciclos de “bonanza” cafetera (de nivel nacional) y bananera (especialmente en regiones como el Caribe colombiano), principalmente, que terminaron elevando la imagen de Colombia como un cliente potencial a la hora de adquirir empréstitos internacionales. Las grandes inversiones extranjeras fueron ejecutadas en su mayoría en la construcción de proyectos ferroviarios como el del Pacífico, cuya puesta en marcha y expansiones consideradas hacia el norte del Valle no tardaron en hacer eco entre la opinión pública a través de los periódicos y semanarios de la época. El primer medio impreso encontrado en este barrido fue el periódico *El Cable*, desde donde ya existían notas al respecto de la llegada del ferrocarril a la región:

FERROCARRIL DEL PACÍFICO

Muy pronto oiremos rodar sobre sus dos paralelas de hierro a este gigante de la civilización por nuestro hermoso y ubérrimo Valle y será entonces el despertar de un nuevo día. Indudablemente lo veremos con su penacho de humo en espirales ascendentes de caprichosas figuras, formar en la comba azul de firmamento clámides de esa combustión que luego disipan los vientos. Para qué la intervención de este agente natural podríamos preguntar? para que se extienda por todos los campos florestales la buena nueva y se alegre el árbol y se alegre la planta y se alegre también el campesino que mora en las montañas listo con sus aceros en las manos para el cultivo de la tierra de que se ha de alimentar este mensajero de la civilización. Con su estudente grito cuyo eco se repercutirá de cordillera a cordillera, hará poner en movimiento los espíritus dormidos, hará acallar los ánimos malintencionados; atraerá la idea de nuevas empresas y alejará nuestras contiendas fraticidas, para darle asidero al trabajo que honra y dignifica. Y sus dos filas de barras de hierro vendrán a quedar enlazadas todas las poblaciones de importancia desde las que miran hacia el mar de Balboa, hasta la ciudad de la histórica Cartago, asegurándoles a cada una un porvenir de futuro engrandecimiento.

Y acercados unos de otros los pueblos y aminoradas sus distancias, quedará resuelto uno de los grandes problemas, acaso el primero que, por muchos años ha venido preocupando.

Quedará resuelto sí, porque la agricultura tomará mayor incremento con la introducción fácil de nuevas y modernas máquinas para laborar la tierra; porque se multiplicarán las operaciones comerciales y se le dará ocupación a miles de brazos que aún permanecen inertes; porque las industrias y las artes tan atrasadas entre nosotros revivirán llenos de esplendor porque en el orden evolutivo de las cosas, las ideas sufrirán su mutación, y el progreso y la civilización Patrias, llegarán a su mayor grandeza. (Periódico *El Cable*, 23 de enero de 1915).

En *El Cable* este tipo de notas reflejan su importancia a partir de la construcción de una narrativa consistente en la aparición de una gran coyuntura que surgirá a partir de los procesos operativos del Ferrocarril del Pacífico en todo el departamento del Valle del Cauca, el cual se encontraba ya en construcción de varios tramos. Dicha llegada del sistema de transporte férreo es bien recibida por parte de diversos sectores quienes lo ven como una oportunidad de desarrollo económico del territorio vallecaucano. Y no sería para menos, pues el Valle del Cauca ya era un territorio caracterizado por su producción agrícola y su importancia estratégica para la salida comercial hacia el Océano Pacífico.

De acuerdo con dichas descripciones, la llegada del Ferrocarril supone el mayor avance tecnológico y económico jamás realizado en la región, debido a que gracias a él aumentarían notablemente las conexiones terrestres que permitirían la comercialización fluida de todos los productos y servicios ofrecidos por cada pueblo vallecaucano. La economía crecería gracias a la formación de empleos directos e indirectos en casi todos los sectores económicos, aumentarían los procesos de importación y exportación de mercancías, atraerían a más empresas nacionales e internacionales de todo tipo y ayudaría a que las ciudades crecieran de manera general; transformando radicalmente las dinámicas de vida del departamento recién conformado.

Por otro lado, este mismo periódico transmitía información a la esfera pública sobre el desarrollo de la construcción de las líneas del Ferrocarril del Pacífico. Dicho buen auguro económico no puede concebirse por sí solo, sino todo lo contrario, puesto que desde el gobierno, en sus diferentes niveles instaurados desde alcances tanto nacionales como regionales, tenían igual potestad para tomar decisiones e instalar debates sobre este gran proyecto. Desde allí surgió una disputa argumentativa entre las dirigencias políticas de Guadalajara de Buga y las de Santiago de Cali por los intereses económicos y de poder derivados de los trazados de línea del sistema ferroviario vallecaucano, tal como se puede apreciar en el siguiente fragmento:

LA ASAMBLEA DEL VALLE Y EL FERROCARRIL DEL PACÍFICO

Las poblaciones del centro y norte del Valle, acaban de ser sorprendidas y justamente alarmadas por la desacertada proposición que, *aprobada por casi total mayoría de la Asamblea*, trata de obtener del próximo Congreso la rescisión del contrato de construcción del Ferrocarril del Pacífico en la sección de Palmira a Cartago fundándose en razones de muy especiosa estructura. Verdaderamente parece como si una corriente de demencia, de imbecilidad y de inconciencia dominara en los cerebros de los ciudadanos elegidos por el voto de los pueblos con el propósito de representar sus legítimos deseos y aspiraciones dentro de la órbita de lo legal y de lo justo y burlando por tal modo de proceder las esperanzas en ellos fundadas y haciendo burla e irrisión del honor que se les discerniera al elegirlos entre todos quizás más dignos, de sus conciudadanos. ¿Y qué motivos razonables alegan en pró de la citada proposición, los intonsos diputados que la votaron y la aprobaron? Pasamos a manifestarnos tal cual nos lo han sido transcritos por la prensa de Cali; a saber: *Que la actual difícil situación fiscal de la República hace necesarias muchas economías; que el Contrato con la actual Compañía Constructora es en extremo ruinoso para la Nación; y por último que las poblaciones centro y norte vallecaucanas no necesitan hoy por hoy de la prolongación de la ferrovía por estar admirablemente servidos por la vía fluvial del río Cauca.* ¡Qué parches de razones! Hecha excepción de los H. H. Diputados Holguín Lloreda y Hurtado O., a quienes felicitamos por haber tenido el suficiente carácter y dignidad de no plegarse ante el ominoso carnerismo de la mayoría, bien alcanzamos a ver, por la filiación del Diputado autor de ella, los únicos y verdaderos móviles de la proposición aludida, que no

son otros que los que han sido siempre; anular, destruir comercial e industrialmente las poblaciones verdaderamente productoras de aquecde el Cauca, convertir a sus pobladores en siervos pobres y harapientos de un odioso bajalato constituido por la fuerza de la intriga con el irrisible título de Capital del Departamento del Valle. Nada más, ni nada menos.

Vamos a analizar los considerandos de la proposición pesando sus razones a la luz de un criterio amplio y verdaderamente nacional: ¿Por qué ahora no más, y cuando el contrato está para terminar con la construcción de su tercera parte, es que vienen a caer en cuenta que es gravoso para la Nación? ¿Por qué no lo glosaron cuando llegó a Caldas, a Yumbo y cuando un derrumbe de consideración hechó a perder casi la cuarta parte de lo más difícil del trayecto entre Buenaventura y Yumbo? ¿Por qué no lo glosaron y lo denunciaron como costoso para la Nación y gravoso para los intereses del comercio centro y norte del Valle y de los Departamentos de Caldas y Antioquia, cuando al llegar a Punta de Yumbo no fue bifurcado en dos ramales, uno en línea sur hacia Cali y otro en dirección oriental hacia Palmira, como la economía de tiempo y de dinero como la más fácil construcción y conservación de la línea oriental así lo exigió? Porque no convenía a los absolutos intereses de Cali, afirmamos nosotros. ¿De cuando datan lo vituperios, insultos y acusaciones de peculado, de estorcionismo y otros dirigidos por la prensa de Cali y por sus autoridades locales contra la Compañía Constructora y su actual Gerente señor Camacho? Desde que, contra el expreso querer de la ciudad sultana, dejó ella de ser estación primera del Ferrocarril en el Valle, por el establecimiento de la intermedia en Punta de Yumbo, éste es el motivo único que tuvieron para hacerle el asco al puente sobre el río Cauca con la placa que trajera gravado el nombre de “Puente Camacho” mucho más justificable que él por los mismos caleños indicado de “Murillo Toro” In i de Demolición como si dijéramos. Y finalmente la razón expuesta de no necesitar estas poblaciones la prolongación de la ferrovía hasta Cartago por tener la fluvial del Río Cauca encubre muy malamente, el ahínco de favorecer los intereses pecuniarios de los hijos de Cali, investidos en no escasa suma en las Compañías de navegación del Río Cauca y del Tranvía de Juanchito a Cali. En esto está toda la lora que nos ha dado el Diputado Zamora....no, y sus serviles acólitos de la Asamblea.

Para terminar nos hacemos esta pregunta: ¿Tendrán certeza los Honorables proponentes y votantes de la proposición, de si el Gobierno nacional está en capacidad *en la actual difícil situación fiscal*, de pagar al contado la enorme suma que le adeuda a la Compañía Constructora y cuyo cobro inmediato por parte de ésta a aquel sería la consecuencia precisa de la recision del contrato vigente? Caye(¿)nt consuies! (Periódico El Cable, 23 de marzo de 1915).

Este texto nos permite apreciar la manera como los poderes económicos y políticos abordaban el proceso de inclusión y expansión del proyecto del Ferrocarril del Pacífico en el marco de un contexto de industrialización y anexión del país al mercado internacional. Existieron múltiples intereses para las ciudades a donde llegaría el ferrocarril, no solamente por cuenta de los ingresos que percibirían las mismas sino por las oportunidades de expansión territorial, crecimiento demográfico e incluso, influencia política en la región y el país. El Ferrocarril del Pacífico implicó una serie de beneficios comerciales y económicos para las ciudades que formaban parte de la red ferroviaria.

En ese sentido, Santiago de Cali, en su condición de capital departamental, quería acaparar el mayor beneficio posible del acceso al Océano Pacífico al establecer una sola ruta que la conectara de manera exclusiva con el puerto de Buenaventura, separando a la zona sur del Valle del resto de municipios del centro y del norte. Si bien el río Cauca representaba un buen medio de transporte y convergencia general de la región, no podría ser en ningún momento la única conexión interregional existente, lo cual perjudicaría enormemente las dinámicas sociales y económicas de esas zonas separadas. De allí parte la molestia evidente presentada

Las siguientes fuentes primarias encontradas provienen de los acervos documentales de Cabildo, correspondientes más específicamente hacia la *Corporación Concejo Municipal de Guadalajara de Buga*. En ella se encuentran algunas fuentes escritas de correspondencia, así como documentos oficiales de registro de asignaciones presupuestales del Municipio, las cuales se remontan a los años 1919 y 1920. Entre otros elementos, se encuentran incluidas algunas asignaciones presupuestales en el ornato del municipio, donde se destinan recursos para la adecuación de espacios y calles que parten desde el centro de la ciudad y conducen hacia la Estación del Ferrocarril.

[illegible]

40

Este tipo de fuentes nos ilustra sobre las gestiones que se realizaron en la ciudad de Guadalajara de Buga para adecuar y embellecer las calles y conectar la estación del Ferrocarril del Pacífico con el centro de la ciudad una vez sido construida y se encontró en operación para el público. También permite inferir que se puede destacar la manera como el municipio de Guadalajara de Buga distribuía los recursos públicos en múltiples obras de infraestructura en general, sin dejar de lado la adecuación y el mantenimiento de los espacios aledaños a la estación del Ferrocarril del Pacífico. Normalmente, las inversiones en espacios se realizan cuando estos son utilizados con regularidad o cuando existen intenciones de explotar de alguna manera una zona específica, a la cual se le haya atribuido una rentabilidad. Esto permite afirmar que la adecuación de estos espacios concretaría una ventaja para el comercio puesto que las mercancías pueden llegar hasta los puntos comerciales con mayor eficiencia.

Tal como se había mencionado en el primer capítulo, una parte importante para la reconstrucción de este proceso económico local y regional es la participación de los obreros que hicieron posible las operaciones ferroviarias en cada una de las ciudades a donde llegaba el tren. Notamos que las filiaciones ideológicas también podían afectar en cualquier medida las operaciones de la compañía, ya sea desde sus Juntas Administrativas o desde los mismos bloques de maquinistas, asistentes y demás obreros de las instalaciones. Un semanario titulado *La Voz del Obrero* nos aporta una fuente que puede demostrar cómo las profundísimas disputas ideológicas podrían afectar las operaciones el sistema ferroviario, impactando de manera negativa en todos los sectores económicos de la región:

EDITORIALES

Sectarismo Apolítico?

Tensionados los ánimos y abatido el espíritu por la incesante lucha por la vida, viene como una culminación de la iniquidad y la injusticia, en esta hora de miseria de hambre, de cierre de todos los horizontes económicos y fiscales para las clases menesterosas y las falanges obreras, a ensañarse contra ellas, el cruel y criminal sectarismo político en las empresas nacionales como la del Ferrocarril del Pacífico, en la que por desgracia han fijado sus actividades los merodeadores de los sufragios populares, victimarios del derecho y sayones de la democracia.

Hasta ayer, bajo el amplio y ponderado régimen conservador no se había producido malestar alguno entre los empleados y obreros de la primera arteria férrea del país. Allí el amparo de un gobierno tolerante, cristiano y comprensivo, tuvieron cabida desde los más ardientes apóstoles del radicalismo hasta los humildes y sencillos peones que encontraban el pan para sus hijos sin ser constreñidos por sus opiniones políticas, sin el condimento amargo y repugnante de la imposición en materia de ideas. Las tres cuartas partes del personal empleado en el Ferrocarril del Pacífico eran de filiación liberal y a tal extremo se llegó en materia de tolerancia por parte de los Gerentes conservadores, que la pasión política vino como a diluirse en el diario ajetreo del ciudadano que busca el bienestar para los suyos y el honrado medio de ganarse la vida. No se recurría entonces a la encrucijada canallasca de dar salario al obrero a trueque de violentar su conciencia y pervertir su criterio. A tal punto, decimos, se alejó la política de la empresa del Ferrocarril, q' cuando la ola amenazadora de las huelgas y del socialismo criollo quiso sentar sus reales por aquí, encontró cerradas las puertas de ese inmenso núcleo de trabajadores que con un hondo sentimiento del momento y honradez que lo enaltece sobre toda ponderación, rechazó este sistema corrompido que lleva el fermento de los métodos condenados por toda la sociedad medianamente civilizada.

Pero además se hizo frente a la empresa del Ferrocarril del Pacífico un sectario que atrapó ese puesto, a trueque de las monedas que arrojó en forma de empleo y que bien pueden servir para comprar un nuevo campo de HACELDAMA, y como por encanto hubo entonces d' desaparecer la tranquilidad en ese organismo nacional. El eterno disociador de la empresa, que de años atrás viene acariciando la idea de formar allí una fortaleza de ravacholismo rabioso, encontró la manera de entrarse a horcajadas sobre el nuevo gerente, y aunando su esfuerzo al de las directivas radicales empezó -A ESPALDAS DEL SEÑOR MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS- su obra nefanda de barrer todo elemento conservador sin consideración alguna, sin parar mientes si quiera en la hora de angustia y misera porque atraviesa el proletariado entre nosotros.

Cogidos con las manos en la masa, se han dado a cohonestar su atención páfida, inhumana y cobarde con la cantilena de LAS ECONOMÍAS que son una solemne impostura, puesto que sí en algo les preocupara esto, no habrían abandonado el edificio amplio, cómodo, técnicamente localizado y que costó un dineral al gobierno, en el cual funcionaban perfectamente todas las oficinas del Ferrocarril del Pacífico, para tomar en arrendamiento todo un piso de otro edificio retirado de la estación del Ferrocarril, pero muy acorde con las pretensiones y aparatosas ínfulas del quijotismo que prima entre los altos dirigentes de la empresa.

La economía, pues, estriba en sacar todo elemento conservador de la empresa del Ferrocarril del Pacífico para colocar, a renglón seguido, fichas electorales. Se paga así servicios políticos, a costa de la miseria, del desamparo, del hambre y aún de la desesperación de quienes no tienen otro pecado que el de pertenecer a una causa que sació de garantías y ahitó a sueldos, a quienes hoy pretenden borrarla del haz de la república, y que nunca hizo el distinguo entre rojos y azules, a la hora de dar trabajo a los hijos del pueblo y a los hombres capacitados para servir a la patria.

Pero como toda acción trae su reacción, y las injusticias se pagan tarde o temprano, tenemos que el fermento antisocial que se está cultivando por quienes debían empeñarse en ayudar al Gobierno Nacional en su patriótica empresa de apaciguar los ánimos y volver el equilibrio al país, va tomando proporciones y forma en la conciencia de los humildes que a la postre perderán el control sobre la bestia humana y se echarán por el atajo de las supremas reivindicaciones, empujados por el espectro del hambre y aguijoneados por el instinto de conservación que los impele a llevar un pedazo de pan a sus hogares, pedazo de pan que es mendrugo cuando se arroja con dureza, liberación cuando se da a ganar con hidalguía y seguridad social cuando se encuentra en el surco sagrado del trabajo honesto y de la igualdad republicana que no tiene fueros especiales para nadie.

El problema que están planteando en el Valle del Cauca y más allá del Valle, los presuntuosos que aun creen que la república es feudo de un partido y que no han podido civilizarse bajo los amplios pliegues de la bandera democrática que plantó en el capitolio nacional el partido conservador, mientras gerenció los destinos de la república, tiene repercusiones incalculables, y quizá, si el Gobierno Nacional no se opone a esta serie incalificable de injusticias, cuando quiera remediar el mal ya será tarde, pues el resurgimiento integral de los derechos es como las grandes avenidas de los ríos, que se sabe cómo empiezan, pero jamás como terminan.

J. M. (La Voz del Obrero, 28 de febrero de 1931).

Esta fuente nos brinda indicios para inferir la manera como se ejercían las dinámicas de contratación de obreros y personal directivo de la empresa del Ferrocarril del Pacífico en el Valle del Cauca en medio de una crisis económica generalizada y agudizada por los efectos de las disputas bipartidistas en todo el territorio colombiano. Esta columna es escrita desde un medio de comunicación abiertamente conservador. Esto se puede apreciar en la manera como se destacan cualidades alusivas a los buenos valores provenientes de una visión

cristiana y tradicional. El Partido Conservador conservaba el poder ejecutivo hasta el año de 1930, donde sale ganador de las elecciones el liberal Enrique Olaya Herrera. Esto significó un revolcón administrativo en múltiples entidades y empresas del país, tal como se describe en este texto, donde se afirma que despidieron, casi de inmediato a todas las personas de ideología conservadora, acentuando crisis sociales y de desempleo que podrían desestabilizar al país.

En el contexto internacional, el mundo estaba atravesando la Gran Depresión, fenómeno económico que arrasaría con las dinámicas comerciales y de inversión del momento, así como con la política económica de las potencias tanto europeas como la americana, golpeando seriamente el flujo de exportaciones colombianas, las cuales habían brindado tiempos de prosperidad gracias al café, el banano, el carbón y otros productos considerados como materias primas. Por su parte, la Segunda Guerra Mundial acentuaba más la crisis global, razón por la cual países productores como Colombia se verían afectados en materia económica y política, provocando inestabilidad interna. El Ferrocarril podría presentar problemáticas para ser sostenido de mantenerse la tendencia decreciente en el ritmo y en los precios de las exportaciones, lo cual haría colapsar a la región si esta no llegase a contar con otros medios de transporte y producción para hacer frente a la crisis.

Durante la década de los años 20, antes del estallido de La Gran Depresión, el gobierno colombiano podía exponer ante el mundo su prosperidad novedosa gracias a la bonanza cafetera. Este proceso económico seguía incrementando su furor al momento de la inversión de más ferrocarriles. De acuerdo con el *Bisemanario Kosmos*, el Ferrocarril del Pacífico constituía un actor de suma importancia para la consolidación de una integración regional que incrementase los réditos económicos producidos por la ganadería, el comercio y la industria tanto locales como regionales. Este alto dinamismo desencadenaría una demanda que luego provocaba problemáticas de tráfico y cobertura que ralentizaban el proceso de integración. Por ello, desde Guadalajara de Buga se alzaron propuestas de ruta complementaria que partieran desde la ciudad hasta el puerto de Buenaventura, las cuales por razones burocráticas no lograron ser ejecutadas.

Amarga realidad

No queremos decir que nuestra voz haya tenido eco en personas autorizadas, pero sí es motivo de satisfacción ver en notas editoriales del importante periódico “Diario del Pacífico” de Cali (edición de Marzo 18 No 528) que se diga al General Vásquez Cobo “Ud. no es un simple empleado nombrado por la Junta Directiva del F. del P., Ud. es en primer lugar el Gerente por antonomasia y, además consta de documento público que hemos transcrito, que tiene como Gerente atribuciones de Ministro es decir, atribuciones *extraordinarias*. Ud. Está en situación de obtener del Gobierno cuanto exija para el mejor servicio del ferrocarril”.

Es una maravilla que el hombre que ha tenido más rieles en Colombia demostrando una actividad sorprendente, no haya recabado cien veces de la Junta de Licitaciones que active los pedidos de material rodante para el ferrocarril.

Es muy raro que ni el clamor general, ni lo que sus propios ojos han visto tan de cerca, lo hayan movido a dar pasos para solucionar de manera definitiva la interminable congestión del Puerto de Buenaventura.

Puesto que la congestión es un hecho que nadie niega, por qué no ha doblado el servicio de movimiento de trenes haciéndolo también nocturno? Tomar esta medida jamás se hubiera calificado como un exceso de las atribuciones extraordinarias, concedidas al nombrado Gerente en amplísimo telegrama de 25 de Noviembre 1926, del Sr. Ministro de Obras Públicas.

Nada más desconsolador que leer los conceptos del Dr. Lourido Jefe de Tráfico, en síntesis “que no se puede descongestionar a Buenaventura con el actual material rodante” Eso es lo que hemos pensado o sea la insuficiencia del F. del P. el q’ está transportando ahora menos de 400 toneladas diarias de Buenaventura al interior.

Pero ya algo va ganado. Siquiera ya se van convenciendo hasta *los más de cerca* de la amarga realidad. Ojalá así se aproxime el remedio.

SAULO PATIÑO B. (Kosmos, abril 2 de 1927).

Esta fuente pone en evidencia las diferentes falencias en materia de cobertura, gestión logística de despacho de las mercancías y de gestión del tráfico de los trenes que ponía en aprietos a todo el sistema ferroviario y, con él a todos los sectores comerciales, industriales y ganaderos de Guadalajara de Buga. Esta columna de Saulo brinda detalles sobre posibles actos de negligencia por parte de las directivas de la compañía, en cabeza del gerente Vásquez Cobo. La preocupación por este tema se había convertido en un tema de la opinión pública nacional debido a la importancia que tenía este sistema de rieles para el transporte, siendo este el medio más utilizado para dicho fin. Se puede apreciar la manera como diversos sectores pueden sentirse representados con esta columna, debido a que dichas fallas del servicio solo pueden ser resueltas a través de la gestión para la toma de medidas y la inversión para ampliar los sectores del proyecto que se consideren necesarios, con el apoyo del gobierno nacional de ese entonces.

Paralelamente, ocurrían problemáticas de dimensiones similares al colapso del tráfico de los sistemas ferroviarios en el país. La manera más determinante de solucionar este problema fue comenzar a ejecutar la construcción de nuevos tramos y ramales que permitieran aliviar los represamientos del sistema. Sin embargo, varios de estos procesos se vieron truncados por la negativa de propietarios a vender sus terrenos o negociarlos con valores por encima de los estimados por el gobierno. Por ello, en 1929, el interdiario conservador *Pro-Patria* sacó a la luz columnas como la que se puede apreciar a continuación:

LOS HOMBRES SON LOS MAYORES OBSTÁCULOS PARA EL PROGRESO

Toda persona que haya intervenido en la ejecución de obras públicas llega siempre a una conclusión dolorosa: **los hombres son los mayores obstáculos para el progreso.**³²

En nuestras montañas colombianas la naturaleza ha puesto vallas formidables al avance de los ferrocarriles y de las carreteras, pero las hemos vencido. En el Dagua, en Sinfaná, en los cerros que

³² Negrillas propias de la fuente primaria.

hay entre Zipacón y Facatativá en el Boquerón de San Cristóbal, en la Quiebra, la montaña abrupta parecía decir imperturbable: de aquí no pasarás. Y pasamos triunfadores a fuerza de energía.

Las orillas de nuestros mares y de nuestros grandes ríos, llenas de lagunas mortíferas y asesinas, parecían definitivamente infranqueables. Pero llenamos las lagunas con cadáveres y por sobre ellos pasaron los rieles.

Hemos vencido a la naturaleza trayendo el progreso a nuestras ciudades del interior, tan alejadas del mar, inaccesibles en las cimas de las cordilleras. Para citar un sólo caso, Manizales nos muestra el más estupendo ejemplo de la energía de un pueblo.

Y va el riel venciendo obstáculos y la carretera trepando por los cerros y el acueducto viene trayendo el agua libertadora, y el urbanista va planeando ciudades, cuando de pronto se levanta un hombre y dice: «No hay paso». Y la obra se detiene, se demora años, que son siglos en la vida de los pueblos, mientras el hombre debe sus condiciones, y el estado, maniatado por la ley y por el «santo derecho de propiedad», tiene que dejarse explotar vergonzosamente.

Y así se ve casi todos los días: que el estado por la faja para un camino, mucho más de lo que valiera la propiedad entera; que el derecho del particular prima sobre el derecho del estado; que un hombre egoísta puede impunemente oponerse al progreso de un pueblo; que uno vale más que un millón.

Esto no puede seguir así. Hay que luchas contra los hombres estorbos. ¿Cómo? Primero: con la opinión pública. Segundo: con leyes especiales.

Ya Manizales dió el ejemplo, privándolos por un acuerdo municipal de todos los servicios públicos.

Está muy bien que a un propietario que pierda íntegro su haber o perjudique notablemente con la construcción de una obra pública se le retribuya generosamente.

Pero no está bien que un propietario cuyo deber se duplica, cuadruplica o deduplica con la construcción de la obra, quiera todavía dinero, y mucho dinero encima.

Eso va contra toda ley, contra toda ética, y contra todo. Eso no sucede en los países civilizados. En Colombia debiera haber una legislación que impidiera esa monstruosidad.

Hay que luchar contra los hombres estorbos. Esos hombres estorbos son el mayor obstáculo para el progreso de Colombia.

Ricardo Olano (Pro-Patria, noviembre 6 de 1929).

Fuentes como la de Olano brindan elementos para comprender la importancia que adquirió el sistema de ferrocarriles y la llegada de otros medios de transporte para los diferentes procesos de modernización que se gestaron en las regiones productivas del país. Esta nota constituye un hecho crítico que se manifestó durante los inicios de los procesos de ocupación de los espacios tanto rurales como urbanos del país en el marco del proceso de industrialización colombiana, el cual confirma, de acuerdo con dicha fuente, el hecho de la relación existente entre la construcción de los sistemas de ferrocarriles con la llegada de industrias, la expansión de ciudades y el auge de nuevas modalidades de comercio y/o distribución de las tierras, ya que catalizó dichos procesos de transición que conectaron a una buena parte del país.

Por consiguiente, este documento sirve también para revisar las acciones que ejecutaron los entes territoriales del momento para abordar el manejo de las tierras tanto baldías como las ya controladas por terratenientes de la época. En ese sentido, Juan Carlos Quejada ya había analizado una parte de estos procesos de adjudicación de terrenos (los baldíos, en este caso) desde la mirada del mercado de factores, aludiendo a la susceptibilidad de adjudicación de terrenos dependiendo de las dinámicas existentes de mercado tanto interno como externo, sustentado en los marcos jurídicos existentes en dicha época, lo cual permitió a los Concejos Municipales disponer de estas tierras mediante decretos o actos administrativos.

Hay que tener en cuenta de igual manera que gracias a la integración de los centros urbanos a través de los sistemas de transporte como el ferrocarril, Buga logró atraer empresas y construir tejidos comerciales y empresariales, obligando a la ciudad a hacer esfuerzos para seguir modernizando las infraestructuras y la apertura de servicios que comienzan a considerarse como básicos y esenciales, como lo es el suministro de energía eléctrica. Para el año 1951, de acuerdo con el semanario *Avanzada*, Buga estaba teniendo muchos problemas con el suministro de este servicio y, teniendo en cuenta que ya se estaba comenzando a hacer oficial la construcción de la carretera Buga – Buenaventura (que pretendería complementar el transporte por ferrocarril y evitar el trayecto hasta Cali), se hacía necesario ejecutar un proyecto de energía hidroeléctrica que satisficiera las necesidades crecientes de la modernización del municipio, evitando así poner en riesgo la llegada de las nuevas industrias o la salida de las que habían llegado gracias a las operaciones del Ferrocarril del Pacífico:

Sin energía eléctrica, Buga se halla amenazada al fracaso

Los ciudadanos vinculados a esta cara ciudad de Buga, y que anhelamos con entusiasmo y con sinceridad su progreso y su prosperidad general, venimos pensando y contemplando, casi con desesperación, el serio problema de la limitada e insuficiente energía con que cuenta la ciudad, copada de su capacidad en momentos en que se avecina la ola de su adelanto industrial.

En efecto, sabemos que, con motivo de la muy pronta realización de la carretera Alejandro Cabal Pombo al puerto marítimo, y, teniendo en cuenta la corta distancia entre Buga y dicho Puerto, varias empresas industriales, y capitalistas, han pensado en la instalación de sus negocios en esta ciudad, a fin de obtener muy apreciables economías en los transportes de las materias primas que sea menester importar, como en artículos que deban ser importados. En realidad, que no les falta razón, porque, el recorrido en kilometraje, por la carretera Buga Buenaventura, viene a quedar reducido a la mitad casi, contra el recorrido actual de la línea envolvente Buenaventura – Cali – Buga.

La labor de los señores encargados de los destinos de Buga, debe encaminarse de tal manera activa, a todas las diligencias que sean menester para conseguir aumento de energía eléctrica para las actuales empresas que están para venir en un futuro muy próximo.

Nuestro inolvidable Alejandro Cabal Pombo, hondamente preocupado por la solución del problema que contemplamos, nos refería alguna vez, que los señores empresarios de la Cía: Colombiana de Electricidad le hicieron la oferta formal, de que, al ser notificados de la necesidad del aumento de la energía para atender la demanda de las nuevas empresas, ellos tomarían de la Hidroeléctrica de Nima, toda la energía que fuera necesaria, atendiendo a la vez mejoramientos importantes en la planta de Buga.

Pero, si esas promesas no llegaren a cumplirse, o su no se les viene un observare voluntad para darles cumplimiento de los mencionados empresarios, habría que pensar en que una nueva compañía

capitalista y experta en esas materias, montara una nueva planta, bien fuera comprando a la actual compañía sus planos levantados ya en forma completa sobre el boquerón del Calima, o mediante nuevos estudios sobre el mismo lugar, o mejor todavía, llevando a efecto el famoso proyecto de trasladar, o cambiar el curso del río Calima hacia El Valle, aprovechando las grandes facilidades que ofrece el proyecto, por la depresión de Calimita, la más baja de todas las depresiones de la cuchilla que separa los dos valles, Calima y Cauca.

En efecto, *el río Calima, tributario del mar Pacífico, puede pasar a ser fácilmente tributario del Atlántico, mediante un corte o túnel en la depresión de Calimita.* El río Calima cruza el valle de su nombre con rumbo Norte a Sur y, al terminar el valle, desarrolla una curva de oriente a occidente con rumbo hacia el Pacífico. En su recorrido, dentro del hermoso vallecito, se aproxima bastante a la cuchilla en donde se halla la depresión denominada Calimita. Esta depresión está determinada por una altura sobre el nivel del mar, de 1480 metros y Calamita frente a dicha depresión, el río Calima registra una altura de 1420 metros sobre el mar, lo resultaría a dar una diferencia de nival de 60 metros. En el mismo frente existe una planicie que se incrusta en la cuchilla avanzando hacia la citada depresión; planicie que se denomina «La Virginia». Frente a la citada depresión se halla por el lado...

(Pasa a la página 3a.)

Sin Energía...

Viene de la 2ª. Página

...oriental de la cuchilla referida, ya en el Valle del Cauca, otra planicie en la margen derecha del río Mediacaño, que también avanza hacia la misma depresión de tal manera que, entre las grandes planicies – La Virginia –, por Calima y por Mediacaño por el Valle estrechan en la colina, en el punto mismo en donde se halla la depresión citada. El sitio terminal de la planicie Mediacaño, se denomina «Los Chorros» sitio al cual vendrían a salir las aguas del río Calima, si se llevara a la realidad el proyecto de una planta hidro eléctrica en el sitio de Mediacaño Los Chorros, con una caída no menor de 300 metros.

Estas mismas aguas serían aprovechables, por otra parte, para irrigaciones de zonas secas hacia el Norte, y más todavía hacia el Sur hasta Vijes cruzando comarcas extensas desprovistas de aguas corrientes por encima.

Se hace presente que desde el sitio del desvío del río Calima hacia el Valle del Cauca, sus aguas no hacen falta a propiedad ninguna, pues, de uno y otro lado abajo brotan muchas fuentes y quebradas pequeñas afluentes del mismo río.

Tenga o no acogida, alguno de los proyectos planteados, por una nueva Compañía, el problema esencial y que requiere una pronta solución es, que Buga necesita otra planta eléctrica que resuelva la situación planteada de que no tenemos el suficiente fluido eléctrico para ofrecerles a varios empresarios industriales que ya se han presentado a solicitarlo para la instalación de sus negocios en esta ciudad, convencidos de que Buga se halla en condiciones de llegar a ser Puerto de Mar y por consiguiente, importante centro comercial de distribución, completada la obra de la gran carretera Troncal Transversal en pleno desarrollo, Bogotá – Roncesvalles – Buga – Calima – Buenaventura. Más, si la Compañía Colombiana de Electricidad se compromete formalmente con el Municipio de Buga, a suministrarle sus reservas de fluido eléctrico que actualmente tiene en su Hidro-eléctrica de Nima, el problema quedará resuelto desde luego y Buga no irá al fracaso perdiendo las oportunidades de la afluencia de capitales y de empresas industriales que proyecten su establecimiento en ella ¡Alerta capitanes de los destinos de Buga! Evocad el espíritu de Alejandro Cabal Pombo para que no desmayéis y que podáis salir triunfantes ante este decisivo problema de la suerte de nuestra cara ciudad.

Isaías SAAVEDRA S. (Avanzada, 9 de junio de 1951)

Esta fuente sirve para señalar relaciones entre otros procesos dinamizadores de la modernización e industrialización de Guadalajara de Buga, en el marco de la integración comercial colombiana con el extranjero, a partir de la generación de oportunidades derivadas del funcionamiento de los sistemas de transporte existentes, tales como el ferrocarril y las nacientes carreteras, principalmente. A mediados del siglo XX se adelantaban múltiples proyectos de comunicación vial por el territorio colombiano. A este punto se pueden evidenciar las consecuencias de no permitir la ejecución de la línea férrea que conectaría a Buga con El Espinal, para iniciar el trayecto hacia Loboguerrero y llegar así hasta el puerto de Buenaventura.

En este momento se puede apreciar una oportunidad similar desde la perspectiva de la carretera, puesto que, tal como se afirma en esta nota periodística, la carretera representaría un ahorro de al menos la mitad del recorrido actual de la línea férrea existente entre Buenaventura, Cali y Buga. La importancia estratégica para la instalación de industrias y empresas de todo tipo en Guadalajara de Buga se mantenía vigente. Sin embargo, ante la expectativa de la ejecución de dicha obra vial (la cual, de haberse construido junto a la línea férrea ya mencionada, habría incrementado el impacto económico en nuestro Municipio de manera mayor), se presentaban otras problemáticas propias del proceso de transformación urbana del casco urbano: la generación de electricidad. Ante ello, se estaban articulando esfuerzos para buscar soluciones que permitieran mejorar el abastecimiento eléctrico del Municipio, en especial para el funcionamiento de las industrias existentes y las que se instalarían en la ciudad.

El Ferrocarril del Pacífico también se habría constituido como un elemento importante para la organización de ferias y espacios de exposición ganadera y agricultora de los principales municipios del Valle del Cauca. Un ejemplo de esto se puede apreciar en el periódico *Azul*, donde se encontraron anuncios provenientes de la Junta Organizadora de la Exposición para invitar a las personas de todo el departamento a participar del evento para solemnizar la llegada del Ferrocarril del Pacífico a la ciudad de Palmira, describiendo este hecho como uno sin precedente alguno. Uno de esos anuncios dice de la siguiente manera:

**LA JUNTA
ORGANIZADORA DE LA EXPOSICION,**

avisa al público, que ésta se verificará en los días 20, 21, 22 y 23, de Julio próximo. Por tanto, invita a los habitantes del Departamento del Valle del Cauca y a los de los demás Departamentos para que concurran a solemnizar con su presencia este certamen de progreso que se prepara para celebrar el arribo del Ferrocarril a esta ciudad.

Palmira, Mayo 20 de 1917.

El Presidente, *Olimpo Zapata*. – El Vice-presidente, *Eduardo González T.* – El Vocal, *Israel Hurtado*. – El Vocal Tesorero, *Clímaco Romero*. – El Vocal Secretario, *Ramón Barona*. (*Azul*, 24 de mayo de 1917).

Gracias a este tipo de fuentes es posible afirmar que la narrativa de progreso y las esperanzas de los diferentes sectores de la sociedad civil y económica no se trataba de un caso aislado de Guadalajara de Buga, sino que este hecho representaba un salto enorme para los destinos de cada uno de los municipios, pues daban a entender que gracias a este sistema de transporte, el tejido comercial y las conexiones con Cali podrían consolidarse en favor de la sociedad palmirana.

Existen otro tipo de fuentes que amplían un poco más el panorama sobre los sistemas de transporte en la región vallecaucana y la importancia de los mismos para complementar o reemplazar a los ya establecidos, como el ferrocarril. También se permite apreciar a algunas personas cuyos roles o gestiones apoyaron los procesos generados por el Ferrocarril del Pacífico como compañía. Un ejemplo de ello se trató del Doctor Rafael Renjifo O., el cual se encontró retratado con una nota de homenaje con motivo de la celebración de sus bodas de oro en el medio impreso llamado *Acción*, perteneciente al Club de Leones:

ACTA DEL CLUB DE LEONES

Presidencia del C. José J. Martínez V.

En Buga, a los 22 días del mes de noviembre de 1955, siendo las seis de la tarde, previa citación del Compañero Presidente, se reunió, en sesión extraordinaria, la Junta Directiva del Club de Leones de la ciudad en el salón acostumbrado para estos casos.

A dicha Junta asistieron los CC. José J. Martínez, Gerardo Cárdenas Martínez, Luis Carlos Bejarano, Rómulo Holguín Pastrana, Leonel Arana V., Conrado Montoya Botero, Rodolfo Lozano L., Marino Corrales Jaramillo, Mario Martínez V., Martín Estrada Martínez, Arnulfo Pardo y el Secretario de la Corporación.

Acto seguido, el C. Presidente, para dar a conocer los motivos de la reunión extraordinaria de la Junta Directiva del Club, manifestó lo siguiente:

El 22 de noviembre de 1905 el doctor Rafael Renjifo Ospina, optó por el título de doctor en Medicina y Cirugía de la Universidad Nacional y desde esa fecha hasta la presente, ha ejercido su profesión con verdadero apostolado, con abnegación sin límites, con perseverancia cristiana, con amor profundo, que enaltecen su figura como ciudadano ejemplar y honran a la sociedad que lo respeta y quiere.

El doctor Rafael Renjifo Ospina, aparte de sus grandes merecimientos como científico y como hombre humanitario dentro de su profesión, le ha consagrado a su ciudad las mejores épocas de su brillante existencia, desde 1909 hasta nuestros días, en el Concejo Municipal, en el Acueducto Público, en la creación de la Junta de la Empresa de Energía Eléctrica de la ciudad, en la fundación y sostenimiento del Hospital San José, en la construcción del Teatro Municipal como Empresa Particular, en la construcción de la actual Basílica Menor consagrada al Señor de los Milagros, en la prolongación hasta la ciudad de la línea del Ferrocarril del Pacífico, y en todas aquellas obras de adelanto que la ciudad necesitaba y en las cuales podía intervenir como Concejero Municipal, como Diputado a la Asamblea Departamental o como miembro de la Honorable Cámara de Representantes.

Además, el doctor Renjifo Ospina, como poseedor de una brillante inteligencia y de una bien cimentada capacidad científica, vinculó su nombre a la educación pública y desde la cátedra del Colegio Académico, dio a luz a sus discípulos e imprimió carácter y dió prestancia al amado claustro. En ese campo de la Educación, sirvió con cariño y con preocupación de maestro la rectoría de la Educación Pública local, levantando el nivel moral e intelectual de los educadores del Municipio.

El doctor Rafael Renjifo Ospina, en el curso del presente año, intervino de forma decisiva en la organización y realización de una semana cívica dentro de la ciudad, a fin de recolectar fondos para continuar la obra del Hospital Infantil que construye nuestro Club. En dicha semana, mostró las energías de que aún es capaz como hombre de acción y de empresa y nos dejó ver cuáles fueron sus bríos durante medio siglo de vida al servicio de la humanidad.

Por todos estos motivos, queridísimos compañeros, tuve a bien reunir en forma extraordinaria la Junta Directiva del Club de Leones, para que la Institución le testimoniara en esta fausta fecha, al ilustre galeno, su admiración y su respeto, al cumplir él sus bodas de Oro Profesionales.

Para ello, someto a vuestro estudio y consideración la Resolución siguiente:

EL CLUB DE LEONES DE BUGA
CONSIDERANDO:

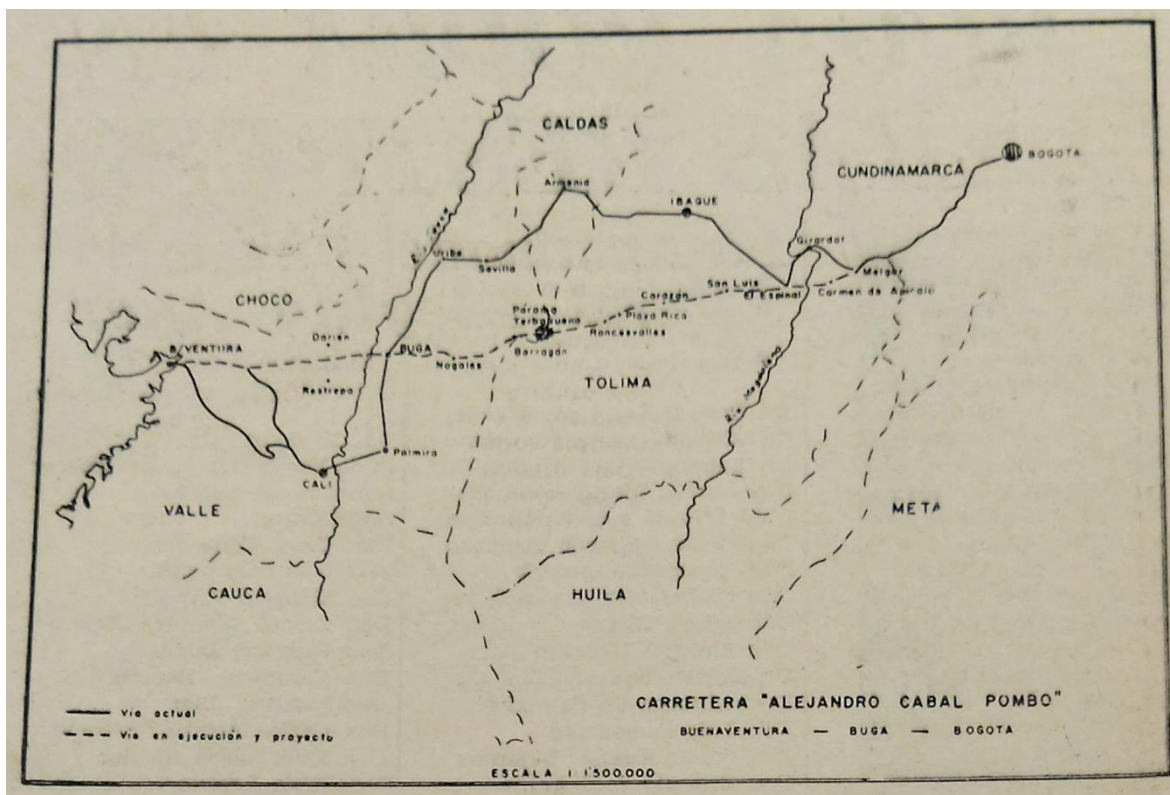
- a). - Que en esta fecha cumple sus Bodas de Oro profesionales el distinguido galeno doctor

(Pasa a la página 7a.) (Acción, 8 de diciembre de 1955).

La utilidad de fuentes como esta radica en que, gracias a ella, es posible identificar a los actores clave en el proceso de extensión de las líneas ferroviarias y de quienes alcanzaron logros destacables al interior de la compañía, cuyo impacto se vería reflejado en las dinámicas sociales y económicas de la ciudad de Buga y de toda la región vallecaucana. De igual manera, se puede apreciar la labor realizada por los integrantes de las élites del municipio de Guadalajara de Buga, quienes realizaron las gestiones necesarias desde el ámbito político en los distintos procesos de modernización e integración de Buga en la región y en el país.

El sector transporte en el territorio colombiano ha terminado de tomar importancia total para la dinamización social y económica de cada una de las regiones del país. En la segunda mitad del siglo XX se estaban estudiando y ejecutando alternativas de transporte por carretera para sustituir al sistema ferroviario. No obstante, este seguía funcionando en el Valle del Cauca pese a sus constantes limitaciones técnicas y logísticas que ralentizaban la calidad del servicio prestado. En el auge de las carreteras, Buga no quería repetir la historia que vivió frente a Cali por cuenta de la tan anhelada ruta Buga – Buenaventura, por lo cual sus élites locales comenzaron a unir fuerzas para proponer y asegurar la ejecución de la carretera Alejandro Cabal Pombo. El semanario llamado *Orientación* brinda información sobre este gran proyecto que terminaría siendo importante para el desarrollo de Guadalajara de Buga:

Figura 9. Mapa del proyecto vial Alejandro Cabal Pombo.



Fuente: *Semanario Orientación*, 21 de noviembre de 1965, p. 2. Fondo Hemeroteca. Archivo Histórico Leonardo Tascón de Guadalajara de Buga.

El croquis nos permite destacar aspectos técnicos, geológicos y geográficos importantes para tener en cuenta en los procesos de planificación de proyectos viales o ferroviarios y la ejecución o no de los mismos. En Guadalajara de Buga, al menos desde la perspectiva mediática, se estaban considerando las ventajas de ahorros y rentabilidad en tiempos y distancias que tendría Guadalajara de Buga para conectar vía terrestre (y ferroviaria incluso) a la ciudad con el puerto de Buenaventura y con la capital del país. Esto supone una ventaja importantísima porque se establecería una ruta directa hacia Bogotá sin tener la necesidad de atravesar el Eje Cafetero, lo cual podría impactar también en la economía local, regional y nacional. Las mismas fuentes confirman la ventaja de atravesar la cordillera de esta manera. Sin embargo, cabe recordar los desafíos que representa la misma para la construcción de complejos sistemas de caminos, carreteras y líneas férreas; complicando así la ejecución de cada uno de estos proyectos que hubiesen implicado coyunturas mayores generales en la ciudad y la región vallecaucana.

Este tipo de proyectos fueron promovidos desde la misma primera mitad del siglo pasado. El semanario llamado *Reconquista*, para el año 1948, expone a la luz pública la gestión de un proyecto vial que partiría desde Buga hasta Buenaventura, reforzando así el posicionamiento de Guadalajara de Buga como un cruce de caminos importante para el desarrollo económico del país no solo de tipo ferroviario sino desde la perspectiva de un nodo comunicacional sirviendo tanto a las regiones productoras como al puerto de Buenaventura sin obligar a los usuarios a entrar a Santiago de Cali, reduciendo tiempos de desplazamiento que se traducirían al final en ahorros en materia de costos:

MARGINALES

LA CARRETERA BUGA-MADROÑAL-BUENAVENTURA

Ahora sí es una realidad la carretera Buga – Madroñal – Buenaventura, pues el contrato de construcción se acaba de perfeccionar con el actual ingeniero encargado de los trabajos de construcción pues se nos informa que fue llamado a Bogotá a firmar contrato y constituir la fianza.

Todo está ahora en que exista cooperación de los hijos de la ciudad para ver esta realidad muy pronto, la cual proporcionará al occidente colombiano una gran economía en la introducción de la mercancía, pues acortará la distancia notoriamente.

El ingeniero debe conservar en cuanto sea posible el personal técnico y especializado ya al servicio de la obra, con el fin de que no se presente un caos en la continuación de ella con la presencia de personal no técnico al servicio de esa gran obra nacional.

Buga está de plácemes, pues sus obras de aliento tienden a cumplirse, no obstante la mortal indiferencia de la mayoría de los hijos de la ciudad, que ahora se han tornado fríos en las realizaciones para la ciudad nutricia.

Ojalá algún día despertarán en Buga sus viejos entusiasmos constructores para regresar como en los viejos tiempos a ejecutar obras de ornato y de aliento comercial para la ciudad, que quede como legado de esta generación a los hombres del mañana. Buga tiene que salir de ese ritmo de egoísmo y de odios y propender a ejecutar todos unidos, una reivindicación de sus glorias. (Reconquista, 21 de noviembre de 1965).

Pese a no mencionar de manera directa al sistema ferroviario existente, esta fuente resalta las proyecciones económicas esperadas desde Guadalajara de Buga en materia de desarrollo a partir de la ejecución de diferentes procesos de obra de infraestructura en transporte, tales como carreteras o ferrocarriles. El enfoque de los medios de prensa en esta época se encuentra dirigido hacia el aprovechamiento de la ventaja geográfica representada en Guadalajara de Buga, al poner a la ciudad como un cruce de caminos importante para el paso de personas y mercancías desde y hacia el puerto de Buenaventura, debido a las diferencias existentes en la trayectoria de cada proyecto, demostrando una menor distancia entre Buga y Buenaventura, a comparación con las vías y ferrocarriles existentes hacia Santiago de Cali. Esta fuente permite también inferir sobre la cantidad de obstáculos burocráticos que terminarían superando las condiciones técnicas presentadas por los equipos profesionales, las cuales terminarían ya sea retrasando o cancelando los proyectos planteados en cuanto a carreteras y ferrocarriles desde el puerto hasta Buga.

Las fuentes encontradas hasta el momento marcan una diversidad de perspectivas sobre las cuales es posible estudiar las dinámicas ferroviarias del Pacífico desde la localidad o desde la regionalidad. El semanario llamado *Estadio* contiene fuentes con las que se puede identificar algunas dinámicas del servicio prestado por la compañía Ferrocarril del Pacífico en la estación ubicada en Guadalajara de Buga, así como situaciones administrativas propias de la misma concesión, las cuales pudieron repercutir en la cobertura y en la calidad misma del servicio, tales como el a bordo de los pasajeros, los conflictos protagonizados por las

clases políticas de Buga y de Cali en la Asamblea Departamental del Valle del Cauca, despachos de carga, entre otras:

CALI Y SUS HERMANAS

Parece que un hado fatídico se hubiera empeñado tesoneramente en hacer de la ciudad de Cali un obstáculo para el progreso de las demás ciudades del Valle del Cauca. Piénsese en una empresa de aliento en alguna de las poblaciones, y ya está la Capital del Departamento oponiéndose y queriendo para sí sola el adelanto y la civilización.

Para probar nuestro aserto, hagamos un poco de historia. El puente llamado hoy *Carlos Holguín*, estaba destinado para el paso de *El Guayabal*, y en la mente del legislador vallecaucano era esa idea como una consagración; pero vino una Asamblea con mayoría de caleños, y dispuso su erección en Puerto Mallarino, contra la oposición que un Diputado bugueño hizo a ese Proyecto, sosteniendo con magníficos argumentos la necesidad de prestar apoyo a la sufrida provincia de Roldanillo, uniéndola con la civilización oriental del Cauca. Pero Cali necesitaba dar comodidades a sus hacendados de la banda oriental del río y atrapar para su mercado las ricas fuentes de la ciudad de Palmira. El hecho se consumó, Roldanillo quedó abandonada y Palmira fue una de las primeras víctimas.

Pide Cartago, con argumentos irrefutables, que sea de allí de donde parta el ferrocarril hacia Armenia, y entonces Cali, viendo un peligro para ella, por la enorme importancia que la ciudad de Cartago podría obtener, se opone violentamente y hablando en nombre de todo el Departamento, sin que para ello se le hubiera concedido personería, consigue dejar aislada aquella ciudad, haciendo triunfar su tesis de las líneas cortas.

Viene la Asamblea de 1925 y dispone sabiamente, después de lucha tenaz con elementos caleños, que la Sucursal del Banco Agrícola Hipotecario sea establecida en la ciudad de Tuluá, reconociendo con esta medida la importancia agrícola de esa región y el aporte inmenso con que ella contribuye para llenar las cajas del Tesoro Departamental; y esa sucursal no ha podido establecerse porque Cali, a pesar de lo dispuesto por la Asamblea, continúa trabajando por dicha sucursal.

Apenas se tiene conocimiento en Buga de que la Junta Directiva del Ferrocarril pensaba sacar de Dagua los talleres, se apresuró el Consejo Municipal a hacer liberales ofertas con el fin de favorecer al obrerismo de la ciudad con la instalación de esa escuela del trabajo; pues Cali, haciendo una campaña sucia y valiéndose de armas ruines, saltó a la arena y convirtió el trivial asunto en un verdadero problema. Se presenta a la consideración de la Nación por dos Representantes del Valle del Cauca la solución de otro importante problema, cual es el del acortamiento de la enorme distancia al puerto del Pacífico en más de ciento veinte kilómetros, y los señores de Cali, que quieren ser amos no solamente del Departamento sino del país, sostienen la pintoresca tesis de que Cali no puede ser abandonada y que hay necesidad de hacer recorrer al país una enorme distancia para darse el lujo de pasar por Cali, estando esta última tesis en oposición franca con la sostenida cuando defendían la vía Zarzal – Armenia, abandonando a Cartago.

Hoy es Buenaventura la nueva víctima. Valiéndose de ciertas conocidas influencias, han conseguido que el Ministro de Hacienda y Crédito Público presente a la consideración de la Cámara un proyecto que dispone trasladar la aduana de Buenaventura a Cali. A nadie se escapa lo disparatado de esta disposición que abriría las puertas al fraude y establecería una competencia en favor del comercio de Cali con perjuicio enorme para el comercio del resto del Departamento y de Caldas. H(ilegible) mismo se observa esa preferencia en la liquidación y entrega de las encomiendas postales que se hace en la oficina principal de correos de esa ciudad. Además de la retirada de la Aduana del Puerto de Buenaventura, aniquilada la importancia que hoy tiene que daría la soberanía de la República en las costas del Pacífico seriamente amenazada.

Roldanillo, Palmira, Cartago, Tuluá, Buga, Buenaventura... muy larga se haría ya este listado de víctimas si continuáramos y ha llegado el momento de la defensa; es necesario que todas las ciudades del Valle se ap(...). (Estadio, 12 de septiembre de 1925).

La visión de Guadalajara de Buga y de otros municipios vallecaucanos describe la forma como Santiago de Cali aborda la situación económica y social de toda la región, la cual se enfoca desde el centralismo en la capital vallecaucana, dejando probablemente privado al resto de la región del desarrollo social y económico que cada una esperaría de este proceso de industrialización nacional, reflejando así los diferentes conflictos de intereses y disputas burocráticas existentes entre las dirigencias de Santiago de Cali y el resto de ciudades del departamento del Valle del Cauca, durante los diferentes procesos de planificación y ejecución de proyectos que contribuirían al desarrollo y la modernización de la región, incluyendo al propio Ferrocarril del Pacífico. En esta ocasión, la fuente permite ampliar más la manera como las diferentes disputas ejercidas por las élites políticas de Santiago de Cali, la joven capital vallecaucana, determinaban el curso de las diferentes obras, proyectos y procesos administrativos que impactarían de manera positiva o negativa en los procesos de modernización y de industrialización del Valle del Cauca en general. No obstante, debe tenerse en cuenta que, al ser Buenaventura el único puerto existente sobre el Océano Pacífico, dichos procesos podrían beneficiar o perjudicar al país entero.

Nuestra fuente transcrita sugiere una dura crítica y queja proveniente desde Guadalajara de Buga, debido a las dinámicas abusivas que adoptaron varios integrantes del sector político y dirigente de Cali, para entorpecer e impedir las diferentes iniciativas de desarrollo general que beneficiasen a las demás ciudades de la región vallecaucana, explicando así el porqué de las modificaciones, dilataciones e incluso cancelaciones de proyectos ferroviarios como el de Buga – Espinal – Buenaventura, lo cual pudo influir de manera negativa en la continuidad del desarrollo económico y social de Guadalajara de Buga.

El Ferrocarril del Pacífico no solo se habría convertido en una puerta para la llegada de oportunidades de desarrollo, empleabilidad y consolidación de tejido social para los pobladores de municipios como Guadalajara de Buga, sino que se extendía hacia una ventana de oportunidad enorme para los sectores empresariales e industriales del Valle del Cauca. En ese sentido, *El Nuevo Diario* expone visiones de estos sectores quienes querían impulsar nuevas rutas hacia departamentos como el Tolima, así como interconectar varios sectores productivos ubicados en varios puntos del departamento, como las montañas de la cordillera occidental, la zona de ríos de Calima o la misma selva del pacífico vallecaucano. De igual manera, comienza a adentrarse en aspectos que resultaron importantes para las operaciones de la compañía como lo fueron los pagos de aduanas del puerto de Buenaventura, los cuales se encontraban regulados por el Estado colombiano y cuyas determinaciones se configuraban desde el Congreso de la República:

CRONISTAS DE “EL NUEVO DIARIO”

Hatopelao, Spbre. 15 de 1923

El distinguido publicista que ha llamado la atención, pregunta al Presidente de la Cámara de Comercio de Cali, en famosa oración, *Pro agricultura*, si ésta ha decaído en el Valle del Cauca, pero don Isaías – (y yo sigo con la obsesión de los nombres) como los profetas, sigue abstraído en su problema y no contesta, peregrino por el Valle del Cauca al lado del Maestro Valencia, ocupado en luchar por la conservación de las 50 unidades de Aduana para el Ferrocarril del Pacífico, nos hace evocar el recuerdo de la sombra de Virgilio al lado de Dante. D. Isaías ha vivido largos años en la costa del Pacífico, donde es de fama la afición a la jurisprudencia, y si llegare a responder, nada de raro tiene que lo haga como Excmo. señor Presidente, Ingeniero Civil de una de las Universidades de los Estados Unidos, que irónicamente respondía a ciertos caballeros de Cali, negándoles la legitimidad de la personería, en momentos en que llevaban a su lado un chico pleito de intereses personales.

En el comedor del hotel tomaba asiento en la mesa, llegado por el tren, un grupo de viajeros; allí se encontraba la figura homérica del general Vásquez Cobo, quien dictaba una conferencia sobre hulla o carbón mineral; otro ingeniero, cuyo nombre no pudimos saber, casi rubio, de frente y pecho a cual más espaciosos, y que conocía el ferrocarril como si lo estuviera haciendo, habló de la necesidad de colonizar nuestras montañas, de las industrias, entre otras la del trigo – que debería surgir en la ruta de *Las Hermosas*; hizo el elogio del filántropo José María Rivera, que al tratar de comunicar el Valle del Cauca con el Tolima, realizaba el belle pensamiento liberal de asegurar para todos los hombres su puestecito debajo del sol, sin preocuparse cómo se deben distribuir las riquezas; otros hablaron de las montañas adyacentes al Dagua y de la región del Dagua, donde hay cacao espontáneo, entre otros productos, y de la riqueza imponderable y de las inmensidad de las selvas, de los ríos que con el Calima y el San Juan van a morir al Pacífico. Sorprendidos de que a ninguno de estos caballeros le oíamos hablar de que realmente no cupiéramos los labriegos en el Valle y montañas (ilegible) emprendimos regreso a nuestra casa.

Celebrando la reconciliación de los cajistas de su importante periódico, con la Ortografía, me repito amigo afectísimo,

ROQUE PORRAS. (El Nuevo Diario, 18 de septiembre de 1923).

Estos mensajes por telegrama son importantes para describir los procesos que se estaban adelantando alrededor de las medidas de aduanas (modificaciones en los pagos, inconvenientes con los mismos, entre otros) y las visiones empresariales e industriales que podrían surgir tanto en pro como gracias a la operación y expansión de las líneas férreas del Ferrocarril del Pacífico, a través de la conexión directa de cada una de las zonas productoras y agrícolas. Ambos fragmentos hacen referencias a personas destacadas por sus labores desempeñadas desde las áreas administrativas (y tal vez políticas) del Ferrocarril del Pacífico.

Estas personas se encontraban muy atentas a todas las situaciones que se presentaban con las reformas y planes de expansión de estas vías de tren, y planteaban planes que se relacionasen con la construcción de múltiples proyectos en las montañas del Valle del Cauca, para aprovechar esas posibles utilidades a partir del transporte de productos y/o servicios a través del ferrocarril. Por eso, para ellos la conexión con el Tolima era un tema importante para discutir, pues sabían que la disminución de precios y tiempos hacia Bogotá y hacia el puerto

de Buenaventura les ayudaría considerablemente a aumentar sus productividades y rentabilidades; transformando radicalmente los entornos y dinámicas poblacionales de cada una de estas zonas.

En concordancia con la visión de integración productora planteada por los sectores económicos del departamento, se hallaron algunos mapas que respaldan dichas proyecciones. Desde Guadalajara de Buga se planificaron proyectos ferroviarios que pudieron representar un impacto mayor en la economía del municipio, pues terminaría convirtiendo a la ciudad en un gran cruce de caminos hacia el puerto de Buenaventura, lo cual representaría una gran ventaja para todo el país considerando que dicho puerto es el más importante para el comercio internacional colombiano. En la *Academia de Historia Leonardo Tascón* se encontró el siguiente mapa que muestra dos trazados distintos sometidos a estudio, con los cuales se quería demostrar el acortamiento de distancia desde Buga hasta Buenaventura, tal como se puede apreciar en la siguiente figura:

Figura 10. Variante Espinal – Buga y croquis de la variante Buenaventura – Buga.



Fuente: Ferrocarril del Pacífico, agosto de 1928. Fondo Hemeroteca. Academia de Historia Leonardo Tascón de Guadalajara de Buga.

Esta imagen es un croquis construido a mano por el equipo técnico de ingenieros encargados de construir la nueva ruta del Ferrocarril del Pacífico, la cual saldría desde Guadalajara de Buga hasta el puerto de Buenaventura. Fue dibujado en el año 1928 y pone en evidencia varios aspectos importantes relacionados con la topografía, la ubicación geográfica de los pueblos y los diferentes cuerpos hídricos (incluyendo al Rio Cauca) que acompañan el

relieve. Entre sus detalles más relevantes se encuentra la proposición de dos trazados (resaltados en color rojo). El primero se trata de una ruta directa hacia Buenaventura, la cual atravesaría toda la zona del Calima y descendería por la selva del pacífico para llegar directamente hasta el puerto. El segundo trazado es, efectivamente, la variante Espinal – Buga, la cual consiste en la construcción del tramo desde El Espinal (cordillera occidental, km 68) hasta Buga. De acuerdo con la escala y los cálculos realizados por el equipo encargado, el ahorro del trayecto ferroviario desde Buga hasta el puerto de Buenaventura a través de El Espinal sería de hasta ochenta y siete (87) kilómetros, representando así un recorte de distancia considerable que pudo repercutir en el flujo de mercancías y pasajeros y, por tanto, en la economía no solo local sino también regional y nacional.

El ferrocarril tuvo un papel importante en el proceso de industrialización del país. Durante los años treinta, pese a la crisis económica global en la cual se encontraba el mundo, este medio de transporte seguía siendo el principal pese a la llegada de los vehículos a motor. El uso del sistema ferroviario en Buga era considerable y, por ello, sus itinerarios y tarifas se encontraron publicados en medios periodísticos como *El Radio*, donde se encontraron dichas notas para el año 1931. Además de ello, existe información que permite establecer inferencias sobre recaudación de impuestos, implicación en el envío de correos e incluso en situaciones que se presentaron en los sistemas ferroviarios de otras regiones del país, las cuales servirían para establecer comparaciones en materia del impacto generado por el tren en Colombia. A continuación se presentará una muestra de los itinerarios y tarifas que se publicaban en dicho medio:

Figura 11. Itinerario de trenes de la Estación del Ferrocarril del Pacífico de Guadalajara de Buga.

Ferrocarril del PACÍFICO		
Itinerario de trenes		
— S U R —		
6½ a. m.	Buga — Cali.	
10 a. m.	Buga — Cali.	
4½ a. m.	Buga — Cgli.	
	Lunes, miércoles, jueves y sábado:	
10 a. m.	Buga — Buenavenra	
" "	Buga — Popayán.	
— N O R T E —		
8 a. m.	Buga — Manizales	
" "	Buga — Armenia	
2 p. m.	Buga — Cartago	
" "	Buga — Armenia	
6 p. m.	Buga — Tuluá	

Fuente: *El Radio*, junio 18 de 1931. Fondo Hemeroteca. Academia de Historia Leonardo Tascón de Guadalajara de Buga.

Esta imagen permite identificar que las rutas ferroviarias desde Buga contemplaban hasta siete (7) destinos, tres (3) hacia el sur y cuatro (4) hacia el norte. Se considera la ruta hacia Buenaventura como sur debido a que se debía pasar por Cali para llegar hasta el puerto, situación que se quiso corregir con las propuestas como el proyecto Buga – Espinal. Se puede apreciar que la mayoría de servicios se prestaban en horas de la mañana. Esto puede explicarse a partir de la cantidad de locomotoras puestas en funcionamiento durante esa época. Estos factores pudieron repercutir en las tarifas de servicio, las cuales se muestran a continuación:

Figura 12. Nueva tarifa de pasajes del Ferrocarril del Pacífico.

Estaciones	Primera	Segunda	Tercera
Buenaventura	\$ 7.25	\$ 4.65	\$ 2.30
La Cumbre	" 3.20	" 1.95	" 0.95
Popayán	" 6.65	" 4.00	" 1.95
Cali	" 1.75	" 1.05	" 0.60
Guanabana	" 1.50	" 0.90	" 0.45
Palmira	" 1.10	" 0.65	" 0.35
Cerrito	" 0.65	" 0.40	" 0.20
Guacarí	" 0.40	" 0.25	" 0.15
San Pedro	" 0.35	" 0.20	" 0.10
Tuluá	" 0.65	" 0.40	" 0.20
Andalucía	" 0.90	" 0.55	" 0.25
Bugalagrande	" 1.05	" 0.60	" 0.30
La Paila	" 1.45	" 0.85	" 0.40
Zarzal	" 1.65	" 1.00	" 0.50
La Victoria	" 2.05	" 1.20	" 0.60
Obando	" 2.25	" 1.35	" 0.65
Cartago	" 2.80	" 1.65	" 0.80
Sevilla	" 2.15	" 1.30	" 0.65
Caicedonia		" 1.55	" 0.75
La Tebaida		" 1.80	" 0.90
Armenia	" 3.45	" 2.15	" 1.05

Fuente: *El Radio*, junio 18 de 1931. Fondo Hemeroteca. Academia de Historia Leonardo Tascón de Guadalajara de Buga.

Acá se apreciaba una particularidad relacionada con la distinción de pasajes a la venta de acuerdo con la categoría en la cual viajaban las personas, siendo la primera clase la localidad con mayor costo, mientras que la tercera clase es la localidad con menor costo. Respecto a las clases (Primera, Segunda y Tercera) podrían corresponder a la posición social de las personas que utilizaban este servicio, y se organizaría de una manera similar a la compra de tiquetes de avión actuales. Sin embargo, este punto se encuentra como uno de los pendientes a la hora de realizar el análisis exhaustivo de cada fuente. Por último, el Ferrocarril del Pacífico fijaba tarifas para cargamento, las cuales, si bien no se encontraron plenamente en este medio impreso, sí se encuentran indicios de que el Estado regulaba las mismas en situaciones específicas:

PARA LOS VÍVERES FUERON REBAJADAS LAS TARIFAS EN LOS FERROCARRILES

RESOLUCION EJECUTIVA NUMERO 48 DE 1931

(Agosto 18)

por lo cual se establece en los ferrocarriles nacionales tarifa transitoria para algunos productos agrícolas del país. El presidente de la República de Colombia, en uso de sus facultades legales,

Decreta:

Artículo único. Establécese en los ferrocarriles de propiedad de la nación una tarifa transitoria de 3 centavos por tonelada kilómetro, para el transporte de los siguientes frutos en el país:

CEREALES: arroz, trigo, maíz, cebada.

FRUTA.

HARINAS.

HORTALIZAS: arracacha, yuca, plátano, etc.

LEGUMBRES: arvejas fríjoles, etc.

PANELA Y AZÚCAR.

TUBERCULOS: papas y semejantes.

Los artículos anteriores tendrán preferencia para el transporte, el cual se procurará hacer en los trenes de pasajeros.

Esta tarifa comenzará a regir quince días después de publicada la siguiente resolución.

Comuníquese y publíquese.

Dado en Bogotá, a 18 de agosto de 1931.

E. Olaya Herrera

El ministro de obras públicas.

Germán Uribe H. (El Radio, 20 de agosto de 1931).

Resoluciones como la anterior ponen en evidencia otra de las formas por las cuales el Estado intervenía en el desarrollo económico en momentos específicos, con el fin de garantizar el abastecimiento de los productos de primera necesidad para las familias locales y regionales, utilizando el ferrocarril como instrumento principal en la nueva dinámica económica y de precios. Pensando un poco en ello, se puede pensar que el Gobierno colombiano, en su afán por mantener la fuerza operativa de los ferrocarriles (que parecen debilitarse por diversos motivos), así como por mitigar los impactos de la crisis económica de 1929, decide rebajar las tarifas de los viajes por tren para el transporte de todo tipo de víveres de la canasta familiar. Se presume que dicha medida debió influir en el descenso de los precios de cada uno de los productos de primera necesidad mencionados en la fuente, y que esto se vio reflejado en los procesos de oferta y demanda en cada una de las ciudades del país.

Como complemento del desarrollo de este capítulo, algunas fotografías permiten enriquecer el panorama sobre el cual se desarrollaron las operaciones del Ferrocarril del Pacífico, las

cuales se encontraron tanto en el archivo de la *Academia de Historia Leonardo Tascón*, la *Antigua Estación del Ferrocarril de Guadalajara de Buga* y el *Archivo del Patrimonio Fotográfico y Filmico del Valle del Cauca*, y permiten apreciar de manera visual las dinámicas de uso del servicio ferroviario en el municipio, ayudando de esta manera a corroborar las fuentes escritas encontradas en los diferentes medios de comunicación impresos encontrados. En el primer sitio, se encontró una fotografía de un tren atravesando el río Guadalajara:

Figura 13. Puente férreo sobre el río Guadalajara. Década de los años cuarenta.



Fuente: *Academia de Historia Leonardo Tascón de Guadalajara de Buga.*

Esta imagen nos revela la existencia de un puente construido sobre el Río Guadalajara, el cual es funcional para las operaciones ferroviarias que transitaban desde y hacia el puerto de Buenaventura. Se observa el tránsito de un tren de carga (posiblemente, pues no es posible determinar la vista de más vagones), cuya maquinaria funcionaba a base de carbón y, de acuerdo con la orientación de la fotografía, se puede afirmar que esta locomotora se dirigía en el sentido norte – sur hacia Santiago de Cali. La estructura, si bien parece albergar un solo carril, es sumamente resistente y aparentaba presentar un estado óptimo para el paso de estos trenes de carga.

De igual manera, otra fotografía donde se parecía la espera de las personas pasajeras por ingresar a la Estación del Ferrocarril para comparar los pasajes y abordar el tren. Hay varias particularidades que ya fueron mencionadas en una de las fuentes escritas, las cuales se tratan de la clasificación de los pasajes de primera, de segunda y los de tercera clase:

Figura 14. Estación del Ferrocarril del Pacífico en inmediaciones del terreno de San Juanito – Guadalajara de Buga.

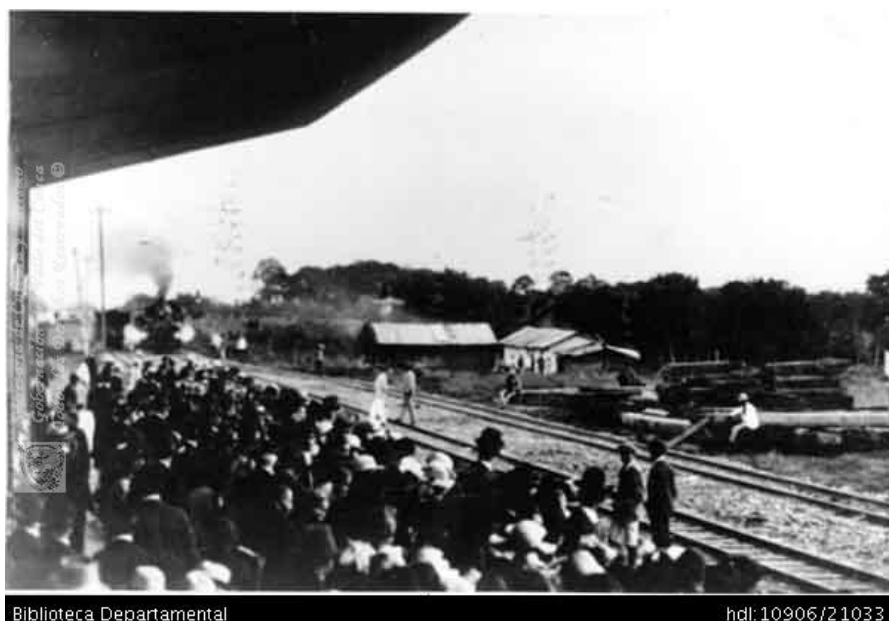


Fuente: *Antigua Estación del Ferrocarril de Buga, 1919 – 1921.*

Relacionando la fuente descrita del medio impreso *El Radio* que menciona la existencia de tres (3) tipos de pasajes para abordar el tren, esta fotografía permite corroborar dicha información teniendo en cuenta los avisos desplegados (color blanco) en cada uno de los extremos de la estación, tanto el izquierdo como el derecho, así como la estructura central de dos pisos, donde posiblemente se encontraban las oficinas administrativas y los espacios para los trabajadores de la compañía. Dichos tipos de pasajes podrían estar relacionados con el estatus social o económico de los usuarios, lo cual parece ser confirmado por el tipo de vestimentas que predominan en la fila de las personas esperando su pasaje de primera clase.

Otra fotografía que pone en evidencia el furor que ocasionó la llegada del Ferrocarril del Pacífico a Guadalajara de Buga se encuentra en el *Archivo del Patrimonio Fotográfico y Filmico del Valle del Cauca*, en la cual se pueden apreciar varios elementos adicionales a todo lo presentado hasta este momento:

Figura 15. Estación del tren.



Fuente: Archivo del Patrimonio Fotográfico y Fílmico del Valle del Cauca. 1939.
URI: <http://hdl.handle.net/123456789/44993>

En esta fotografía se pueden apreciar varios detalles para tener en cuenta sobre las dinámicas del préstamo del servicio de transporte por ferrocarril desde la Estación de Buga. En primer lugar, se puede observar varias decenas de personas expectantes de la llegada del tren, el cual se encuentra frenando y alertando con sus expulsiones de vapor sobre su arribo a la estación.

En segundo lugar, esta es una muestra existente sobre la aceptación ciudadana del funcionamiento del Ferrocarril del Pacífico en la ciudad, pues si bien probablemente no todas las personas llegaron hasta allí para utilizar el servicio, el contexto les brindaba un panorama esperanzador sobre el futuro tanto del territorio como de la gente misma. Por otro lado, la vía férrea se encontraba operando de manera óptima.

Por último, en el margen derecho se aprecian varios elementos que pueden aportar significativamente al desarrollo de la investigación en materia logística, pues en la fotografía se revela la existencia de varias estructuras alrededor de la línea ferroviaria, las cuales permitirían la recepción de algunos elementos de carga que llegasen a la estación, así como una especie mini plataforma que serviría para la recepción de maderas o bultos pesados.

Este gran proyecto ferroviario vio la luz desde las primeras dos décadas del siglo XX. Sin embargo, su construcción y puesta en marcha iniciales representaron desafíos arduos para las finanzas de la Nación, debido a la alta inversión que debió realizarse, así como otros factores relacionados con la contratación de las obras, el efecto de la Primera Guerra Mundial y los incumplimientos en la entrega de materiales esenciales para la construcción de las vías ferroviarias del Pacífico. El *Informe rendido al Ministerio de Obras Públicas por el Visitador Fiscal de Ferrocarriles* del año 1916³³, menciona varios elementos importantes que permiten

³³ Disponible en la Biblioteca Virtual del Banco de la República, bajo este enlace: <https://babel.banrepcultural.org/digital/collection/p17054coll10/id/1265>

explicar el funcionamiento tanto administrativo como contable y operativo de la compañía Ferrocarril del Pacífico, iniciando por el hecho de que esta red es una concesión público privada, donde su conformación funciona a partir del capital colombiano en obediencia a las leyes de la República, aterrizándose en términos prácticos de la siguiente manera:

El ferrocarril construido y equipado es de exclusiva propiedad nacional, pero la Nación no puede administrarlo y explotarlo sino por conducto de la Compañía concesionaria, quien tiene derecho a la mitad de los beneficios netos y deber correlativo de contribuir con la mitad de las pérdidas netas, si llegare a dejarlas la explotación. Esta especie de usufructo en participación dura por cincuenta años a contar de la fecha en que la construcción quede totalmente pagada a los concesionarios, y se extiende no sólo a la obra hecha por ellos, sino también al trayecto existente al otorgarse la concesión, trayecto comprendido entre Buenaventura y el kilómetro 46+600 (Holguín, Luis M., 1916. p. 4).

Este tipo de informes nos permite analizar los métodos de financiación y soporte fiscal del aparato ferroviario del Ferrocarril del Pacífico para garantizar sus operaciones en la región vallecaucana, los cuales dependían exclusivamente de las determinaciones que tomase el Estado colombiano para dirigir los términos en los cuales se organizaría la concesión, las distribuciones de las ganancias o las pérdidas, así como el proceso de rendición de cuentas presentado por la empresa concesionaria; tomando en cuenta tanto las ventajas que conllevaría conectar a las zonas productoras y capitales como Cali con el puerto de Buenaventura y el interior del país, como las dificultades topográficas, climáticas y económicas que provienen de la instalación de un proyecto tan grande como el ferroviario regional.

Para finalizar, se realizó un barrido por el archivo digital del diario *El Tiempo*, el cual, siendo un medio de comunicación de carácter nacional, contiene una muy rica y variada información sobre la situación administrativa del Ferrocarril del Pacífico y el panorama ferroviario nacional durante esas primeras dos décadas del siglo XX. De acuerdo con sus fuentes, el Ferrocarril del Pacífico mantenía una posición como uno de los sistemas ferroviarios colombianos más “desarrollados y estables” a comparación de otros sistemas como los existentes en el altiplano cundiboyacense. Los términos anteriormente mencionados se encuentran entre comillas puesto que este mismo medio profundiza a través de sus entrevistas las graves crisis en las cuales la compañía Ferrocarril del Pacífico se encontraba en dicha época: negligencia administrativa, baja inversión en mantenimiento y renovación de equipos, disminución de la calidad del servicio, entre otras hacían mella en la compañía:

EL F.C. DEL PACÍFICO ATRAVIESA UNA GRAVE CRISIS

Desde Bogotá no se puede manejar el ferrocarril – Desorganización y beneficencia. Se necesita un remedio inmediato – El nuevo gerente

Cali, agosto 14 de 1927.

TIEMPO – Bogotá.

Les transcribimos un sensacional reporte tomado hoy por “Relator” al gerente del ferrocarril del Pacífico, rogándoles, en nombre de los altos intereses del ferrocarril del Pacífico, publicarlo en su importante y prestigioso diario. Dice así:

“En la gerencia del ferrocarril.

Acudimos hoy a las oficinas de la gerencia del ferrocarril en busca de una información más clara respecto de la situación general de esta empresa. Después de un momento de conversación con el señor gerente, doctor Lourido, pudimos comprender que lo que pasa es ya de una gravedad no sólo alarmante sino funesta, que amenaza la misma vida de la ferrovía, con el peligro de paralizar el tráfico, al tiempo que se teme, fundadamente, que debido a la manera como se desatiende en Bogotá este negocio nacional, estamos ya al borde de que el ferrocarril empiece a dar pérdida en su explotación, a pesar de operarse de acuerdo con tarifas altísimas. Ante las declaraciones alarmantes del doctor Lourido, que a pesar de ser un hombre de nervio está ya bajo la influencia del desconcierto, le propusimos:

—Doctor: ¿Convendría usted en responder unas preguntas, en forma de reportaje, para decir, sin reticencias, toda la verdad sobre lo que ocurre?

—No tengo inconveniente, aunque bastaría publicar los telegramas dirigidos por mí a la junta de Bogotá, y que con mucho gusto se los doy en copia.

—Bien, doctor. Al final de estas preguntas y sus respuestas ofrezco publicar todos estos documentos pero para que ellos sean bien entendidos por el lector, se necesitan algunas explicaciones.

El conflicto que ofrece la carga de importación.

Por tanto, díganos, doctor: ¿Cuál es la realidad de lo que pasa en Buenaventura al ferrocarril, en relación con la aduana, los comisionistas y las agencias navieras?

—En el tiempo que he estado de gerente he llevado muy buenas relaciones con el administrador de la aduana, señor Chavarriaga, como con el señor Alberto Corral Suárez, encargado de la administración, en ausencia de Chavarriaga. Lo que pasa es que no se puede movilizar, en algunas circunstancias, toda la carga para los trenes disponibles, porque muchas veces no han pagado los derechos de aduana los señores comisionados, a pesar de estar ya nacionalizada y reconocida. De ahí que en el tiempo en que estuve en Buenaventura hubo ocasiones de quedarse cuatro locomotoras sin prestar servicio, por falta de carga. La

(Pasa a la cuarta página)

(Viene de la primera página)

descarga de buques se hace dispendiosa y lenta por falta de muelle, en primer lugar, y en segundo lugar por falta de lanchas y grúas. La disposición de líneas férreas en el patio de la estación trastorna y perjudica el descargue por las grúas existentes. Cualquier persona que vaya a Buenaventura verá inmediatamente veinte, treinta y cincuenta vehículos cargados, los cuales no se pueden descargar por falta de espacio: hacen de bodegas ambulantes. Entonces, ¿por qué los cargan? Para desocupar o descargar buques o lanchas, a efecto de que estas últimas reciban nuevos cargamentos de otros barcos.

—Entonces, ¿por qué no salen en los carros así cargados para el interior, en vez de esperar la complicación de una nueva descarga y nueva carga?

—Ese es el problema. Porque la aduana no los deja movilizar hasta que no paguen sus derechos, es decir, nacionalice y reconozca la carga. El ferrocarril está listo a movilizar, aun sin pagarle a (*) los fletes férreos, como en realidad lo hice en el tiempo que estuve en Buenaventura con cargamentos de automóviles de varios introductores, quienes pagaron mientras venía la carga en camino, maniobra que permitió desocupar más de veinte plataformas inmediatamente.

—¿Y por qué no continúa haciéndose eso con toda la carga?

—Este sí es un asunto puramente de la aduana. En general es muy factible, teniendo en cuenta el cuidado de verificar con todo control la descarga de buques y lanchas, como se hizo en el caso referido. Mientras esto no se haga, la compañía permanecerá siempre en su punto. Si el señor administrador de aduana abriera un libro de cuentas corrientes de carga para ser movilizada y entregada en el Valle a su orden, o sea cuando el comercio esté en paz y salvo con la aduana, el problema de la congestión quedaría resuelto en su mayor parte. Con este sistema no se perjudica en nada la aduana, porque los cargamentos vendrían consignados a sus bodegas en el Valle. El ferrocarril no entrega la carga mientras no llega la respectiva orden de la aduana. Habría congestión en estas bodegas, pero es ineludible que esta congestión sería menos grave, y además la mercancía no quedaría sometida a los efectos del puerto, y por tanto podría activarse muchísimo la descarga de buques y lanchas para descongestionar la bahía, que es donde está la parte grave del problema. Podríamos poner dos clases de trenes de carga: unos para movilización de cargamentos nacionalizados y pagados los fletes del ferrocarril, y otros para el transporte a bodegas de la carga en mora. Así, el ferrocarril podría transportar el máximo de su capacidad. Esta solución es dispendiosa y requiere mucha atención tan de parte del ferrocarril como de la aduana, pero es la única en la actual emergencia.

La falta de material rodante.

—¿Cómo ve el asunto de la provisión de locomotoras?

—Por los telegramas que le doy puede verse la situación actual. En el momento hay en los talleres las siguientes: en Dagua, siete; en Cali, seis; total trece locomotoras, que son las mejores del ferrocarril, por ser las más potentes.

—¿Por qué demoran las locomotoras tanto tiempo en los talleres?

—En primer lugar, por la deficiencia de los mismos, y en segundo lugar, porque no hay repuestos. Se complica más la situación, porque como hay un verdadero museo de marcas, cada máquina requiere repuestos especiales, que no sirven para las otras. Sobre cuarenta y cuatro máquinas que tiene el ferrocarril, hay las siguientes marcas: Baldwin, que en concepto de la gerencia, del jefe de los talleres, de los ingenieros y de los maquinistas, son las mejores, con las Schuwarskoff, también muy buenas; otras marcas son las Garrat, Kingston, American, Mikado, y ahora se anuncian las Checoslovacas. Las locomotoras 2, 4, 6, hasta el número 28, son Baldwin, y todavía prestan servicio. Allí está la número 2, con los trenes Pradera-Palmira; está la 4, que arrastra 300 toneladas en el Valle, etc. Las máquinas son las fundadoras del ferrocarril. En cambio, las Garrat, como la 29, hace más de un año están en los talleres, y la número 30 no rinde viaje nunca en la línea de Occidente. El estado actual de las restantes no es, ni mucho menos, satisfactorio. De allí proviene que el movimiento de trenes de pasajeros sea deficiente, pues no hay tiempo para dejar ninguna máquina en el taller para hacerle todas las reparaciones necesarias. Por esta causa ocurre que un tren que sale de Cali u otra estación se “vare” a poca distancia y sea preciso enviar otra máquina en su auxilio.

—¿Y a qué se debe esta situación de las locomotoras?

—A que el servicio a que se someten es excesivamente fuerte, puesto que las grandes, de tráfico, hacen un recorrido diario de doscientos veinte kilómetros y no tienen tiempo de repararse ni máquinas para reemplazarlas. Si esto no se hiciera así, el tráfico no podría mover los trenes de carga y pasajeros que actualmente se mueven. Al ferrocarril no se le suministran locomotoras, vehículos y repuestos, que oportunamente se han pedido a Bogotá. Según la técnica, por cada diez kilómetros debía haber una locomotora. Es decir, debíamos tener sesenta locomotoras para el tráfico únicamente, y sólo hay cuarenta y cuatro, entrando en este número las máquinas de construcción, conservación, patios y tráfico, de las cuales existen en los talleres diez.

—¿Y por qué no reclaman esta necesidad a la junta de Bogotá?

—En primer lugar, la gerencia no tiene autorizaciones para hacer estos pedidos, y el ministerio y la junta directiva están muy al corriente de lo que pasa.

El molondrismo capitalino.

—¿Y es que no hay dinero?

—El ferrocarril del Pacífico tiene en el exterior un crédito extraordinario. Son constantes los ofrecimientos que hacen los bancos de aquí, como las casas del exterior, para financiar los pedidos. A propósito, la United Eteed Products Company, de las más respetables de los Estados Unidos, ofreció despachar los elementos que necesitara el ferrocarril, en las condiciones de plazo que fijara la gerencia. Si la gerencia tuviera autorizaciones para proveer al ferrocarril de material rodante, aquí no faltaría nada. Y el ferrocarril pagaría todo con sólo limitar un poco, siquiera un cincuenta por ciento, el movimiento de carga y pasajeros libres, que es ya alarmante, pavoroso.

—Pavoroso — agrega el doctor Romero, jefe de tráfico, que presencia la entrevista, anotando que estas exenciones se refieren a recorridos de cuatrocientos y más kilómetros, lo cual grava al ferrocarril de modo muy fuerte.

Un ferrocarril de beneficencia.

—¿De modo que el ferrocarril se ha convertido en una obra de beneficencia?

—Así parece. En el mes de abril, por ejemplo, se transportaron siete mil quinientas toneladas libres, cuyo flete hubiera dejado a la empresa treinta y ocho mil ochocientos ochenta y siete pesos con sesenta y cuatro centavos. La proporción es, más o menos, la misma cada mes. En mayo se transportaron ocho mil quinientas toneladas libres, por valor de cuarenta y dos mil quinientos veinticuatro pesos cincuenta y cuatro centavos.

—¿Y qué hacen en Bogotá con estos reclamos, con estas cifras y con esta situación?

—Nada. Ni siquiera tengo aviso oficial del nombramiento del nuevo gerente. Sólo he recibido un telegrama particular muy galante del doctor Vargas Vásquez.

La falta de talleres.

—¿Ya están montando los talleres, que tanta falta hacen al tráfico?

—Todavía no, porque la junta o el ministerio no han dado las órdenes respectivas. Por mi parte, está hecho lo que me corresponde, como es el levantamiento del plano de todo el globo de Chipichape, y el proyecto de los talleres hecho en forma muy completa, que llena todas las necesidades del señor Leroy. De acuerdo con este jefe de talleres, convinimos en principar la construcción haciéndolo en ramadas provisionales, de manera que en tres o cuatro semanas los talleres quedarán concentrados en Chipichape. En estos términos me dirigí a la directiva, y me contestaron que estaban en la consecución de un técnico del exterior, cosa que, a mi manera de ver, es inoficioso o redundante, desde luego que el ferrocarril tiene un componente técnico en la materia. Anotar la urgencia de esta instalación nunca estará de más. El servicio de tráfico jamás estará completo sin los talleres, los cuales reducirían los gastos al respecto en un cincuenta por ciento. Con las autorizaciones del caso, los talleres ya estarían funcionando. Es imposible la labor eficiente de una gerencia en las condiciones actuales.

El papeleo negativo.

La tramitación existente es el origen del papeleo, de que tanto se habla, y la causa de tanto inconveniente y deficiencia. A este respecto, se puede citar un caso gráfico —insinúa el doctor Rebolledo, secretario del ferrocarril: —es el de la pintura. Necesitó la empresa cinco mil galones de pintura para puentes. Pidió cotizaciones aquí a varias casas. Todas las cotizaciones fluctuaron entre doscientos treinta y doscientos treinta y cinco mil pesos; se envió luego el negocio a la junta de licitaciones, por orden del ministerio. Allá adjudicaron el pedido a una casa que ofreció el artículo a un peso ochenta y ocho centavos. Llegó la pintura, se empleó en los puentes, y con el primer aguacero quedaron sin pintura, lavados. La gerencia reclamó a la casa, y ésta contestó que “despachó pintura de ese precio, y que si quería mejor, valía más.”

Situación que no puede durar:

—En síntesis, doctor: ¿Pueden continuar así la marcha del ferrocarril?

—No, dice, porque es muy deficiente, y antes que dar rendimiento alguno estamos caminando hacia el déficit, porque con transportes libres, con tarifas inconvenientes, son material rodante, sin talleres y sin autorizaciones para defender la empresa, no se puede llegar a otro resultado que al fracaso. Sería conveniente que se ordenara el traslado de la directiva al Valle, siquiera por seis meses, lo mínimo, para que se den cuenta de la situación. Todas estas anomalías se traducen, como es lógico, en un mal servicio de trenes, que ni siquiera cumple los deficientes itinerarios actuales. La verdad es que no se explota la ferrovía en debida forma, y que el servicio de trenes está reducido a su más simple expresión, con visible perjuicio para la empresa, para el público y para el país. Esta es la hora en que, según las demandas del tráfico, debía haber cuatro trenes diarios de pasajeros en la línea del Norte, dos en la línea Santander-Timba-Cali, y cuatro en la línea de Occidente. Lo mismo ocurre con la carga, que sufre demoras y trastornos que hacen imposible su transporte, como sucede con los materiales de construcción.

Lo increíble.

La gerencia experimenta verdadero dolor al contemplar el caso del ferrocarril del Pacífico, con una carrilera de seiscientos kilómetros y con el desarrollo occidental cada día creciente, que demanda intenso tráfico, tenga que limitarse a ver reducidas las diferencias del material rodante.

—Tiene el ferrocarril — concluimos nosotros — una excelente organización; hay control, contabilidad, orden total, de modo que los dineros de la empresa están protegidos en forma ejemplar. Pero todo esto encalla en la organización de Bogotá; que a trueque de conservar un centralismo irrevocable, no repara que este gran organismo no puede funcionar acéfalo, o con una cabeza ajena, situada fuera de la órbita de sus operaciones y necesidades. Pedimos, pues, de modo clamoroso, una visita del congreso al ferrocarril, pero una visita minuciosa y concienzuda, acompañada por la comisión de la junta directiva de la empresa, para que sin pérdida de tiempo se tomen las medidas del caso, principiando por reconocer a la gerencia de esta empresa la autonomía que reclaman su magnitud, su organización y su situación en el país.”

Corresponsal. (El Tiempo, agosto 16 de 1927).

Esta nota periodística es útil para analizar las diferentes dificultades técnicas, tecnológicas, logísticas, geográficas y económicas que provocaron y/o incrementaron las fallas en la cobertura y calidad del servicio de transporte de carga del Ferrocarril del Pacífico en la región vallecaucana; determinando sus impactos negativos en el municipio de Buga. Dicha crisis se centra en la manera como la Junta Directiva que administra las operaciones de la concesión desde Bogotá y no desde Cali, toma determinaciones que parecen estar en contravía de los intereses propios de una organización con ánimo de lucro. La negligencia administrativa

reflejada en la poca inversión en infraestructura y maquinaria, el déficit cada vez más grande de material rodante y la nula voluntad para buscar soluciones a estas problemáticas pone en jaque a esta compañía ferroviaria, pues la calidad y la cobertura del servicio de transporte se ven gravemente afectadas con el paso de los años, revirtiendo todos los beneficios que un sistema como este podría representar para la economía de las regiones del país.

En síntesis, el Ferrocarril del Pacífico fue un sistema bastante importante en el marco del proceso de industrialización regional y una ventana de oportunidad para integrar a Colombia en el mercado internacional a través de la comercialización de productos agrícolas y minerales, conectando a las diferentes áreas productoras con el puerto de Buenaventura, el más importante del país; representando un sinónimo de progreso para las regiones productoras y para las ciudades que contaron con este sistema de transporte. Todo esto fue un justificante suficiente para ser un tema ampliamente cubierto por los medios locales, regionales y nacionales durante el siglo XX. No obstante, este sistema representó también varios desafíos y confrontaciones entre ciudades que casi ponen en vilo el propio funcionamiento de la concesión. Asimismo, pese a las grandes inversiones que el Estado comenzó a disponer para la construcción de estas líneas férreas, hubo distintos inconvenientes operativos y administrativos que entorpecieron el funcionamiento óptimo del sistema en general.

Las fuentes primarias presentadas en este balance abordan diferentes perspectivas que permiten expandir el panorama historiográfico en el ámbito económico, social y político en el Valle del Cauca, a partir del análisis del contexto relacionado al sector de transporte como motor de los procesos de industrialización y de transformación de alcances locales y regionales. Dicho esto, las labores de recopilación, clasificación, preservación y digitalización de las mismas que se adelanten en la *Academia de Historia Leonardo Tascón – AHLT* serán cruciales para el enriquecimiento de la historia económica vallecaucana; mencionando que si bien muchas de las mismas se encontraban en buen estado, su material se encontraba en estado vulnerable frente a daños (por el polvo y manipulación errónea) y pérdidas (extracciones no autorizadas de material), debido a que la cantidad de personas idóneas no alcanza a suplir de manera óptima las necesidades que las labores mencionadas requieren. De igual manera, muchas de estas fuentes disponibles en físico se encontraban todavía en proceso de registro y clasificación, lo cual dificultó considerablemente la obtención de las mismas durante la etapa de recopilación en el marco de esta investigación. No obstante, es posible afirmar que al interior de los archivos de la *AHLT* se encuentran más fuentes que robustezcan los hallazgos de nuestro proceso indagatorio.

En cuanto a las fuentes primarias extraídas de acervos digitales, se puede afirmar que existe una amplia variedad de las mismas, las cuales han sido enriquecidas año tras año, evidenciando de esta manera avances en los procesos de caracterización y digitalización en entidades como el *Banco de la República* o el *Archivo Fotográfico y Fílmico del Valle del Cauca*. No obstante, en especial en la base de datos de la *Biblioteca Virtual del Banco de la República*, varios de estos ejemplares solo se encontraban caracterizados en las bases de búsqueda, más el contenido solo se encontraba disponible en formato físico de las sucursales culturales de la entidad. Esto representó una dificultad de acceso a más indicios que permitieran enriquecer el material ya consultado, debido a la disponibilidad en ubicaciones lejanas a Guadalajara de Buga, lo cual exige una mayor inversión para la investigación.

Sin embargo, cada una de las fuentes primarias encontradas son muy importantes para abordar el impacto económico generado por las operaciones del Ferrocarril del Pacífico no solo para Guadalajara de Buga en el sentido más estricto, sino para todo el departamento del Valle del Cauca; el conocimiento que contiene cada fuente tampoco se limita únicamente al abordaje de los procesos de transformación concretados por influencia de la llegada del tren, sino también pone en evidencia las aspiraciones territoriales de progreso respecto a la construcción de nuevas obras. Por ende, y con el ánimo de brindar claridad a la persona lectora, se desarrollarán tres próximos capítulos con los siguientes enfoques presentados a continuación: **1)** El impacto generado por las operaciones ferroviarias en las dinámicas económicas locales en el municipio de Guadalajara de Buga; **2)** El impacto generado por las operaciones ferroviarias en las dinámicas regionales en departamento del Valle del Cauca; y **3)** Las observaciones sobre los proyectos ferroviarios futuros promovidos desde Guadalajara de Buga y apoyados a nivel regional e interregional.

CAPÍTULO 3. CON DESTINO HACIA OTRO NIVEL: EL ROL FERROVIARIO EN EL DESPERTAR ECONÓMICO BUGUEÑO

Tras culminar el repaso sobre el contenido hallado en nuestras fuentes primarias en el capítulo anterior, encontramos que el Ferrocarril del Pacífico se constituyó como un medio de transporte que revolucionó las maneras como se adelantaban los procesos comerciales y de producción en municipios como Guadalajara de Buga. No obstante, estos cambios se extendieron también hacia la vida política y otras dinámicas sociales emergentes a partir del incremento de las operaciones comerciales y la llegada de empresas al territorio bugueño. Por esta razón, resulta pertinente reconstruir el contexto sobre el cual se integró la sociedad bugueña en torno al primer gran proyecto ferroviario nacional, señalando los aspectos que beneficiaron de manera directa e indirecta al recién conformado tejido empresarial, a la clase política y, de paso, a la población en general.

Así las cosas, el propósito de este capítulo es analizar la manera como las operaciones de transporte del Ferrocarril del Pacífico terminaron enriqueciendo las dinámicas económicas; transformando puntos estratégicos de la urbe; y promoviendo el liderazgo e influencia política de los dirigentes políticos bugueños, a partir de la integración del primer sistema verdaderamente masivo que conectó a Guadalajara de Buga con el resto del territorio nacional.

3.1. Del dicho al hecho: factores determinantes para el arribo del tren en Buga

Para hacer realidad la operación del Ferrocarril del Pacífico en Guadalajara de Buga se tuvo que tener en cuenta varios factores, los cuales se destacan fácilmente: determinaciones jurídicas de inversión y operación ejercidas por el Estado colombiano en el territorio nacional; los intereses económicos derivados de la integración regional terrestre; y la influencia o voluntad política conveniente a los intereses que se mencionarán a continuación y representan los apartados en los que está dividido este capítulo.

3.1.1. Las determinaciones jurídicas del Estado:

La construcción y puesta en marcha del Ferrocarril del Pacífico, al igual que las demás arterias ferroviarias colombianas fue una determinación ejercida por el Estado colombiano,

producto de un interés nacional por integrar al país a las dinámicas comerciales globales; cuyas obras fueron aprobadas por el aparato legislativo y sancionadas por los gobiernos de turno. Los resultados de este proceso se evidencian a partir de la promulgación de Leyes de la República³⁴ que oficializaban de manera técnica y jurídicamente los trazados a construir, los presupuestos asignados a cada obra y las condiciones contractuales sobre las cuales se definían las concesiones encargadas de operar el funcionamiento de las redes ferroviarias como el Ferrocarril del Pacífico. En ese orden de ideas, el factor legal/normativo desempeñó un rol vital para la puesta en marcha de este sistema y su llegada a municipios como Guadalajara de Buga. Por esta razón, se presentan aspectos esenciales relacionados con el cumplimiento de estas leyes colombianas que sustentan las operaciones presupuestales realizadas³⁵ y las condiciones de operación del sistema ejercidas por parte de las concesiones autorizadas por el Estado colombiano.

Durante las primeras dos décadas del siglo XX, Colombia experimentó un proceso de integración masiva al comercio internacional, gracias al lucrativo ciclo económico de producción de productos agrícolas y minerales, encabezados en gran medida por el café, el banano y el carbón, entre otros. Con el objetivo de optimizar los procesos de transporte de estos productos estrella, así como de otros productos agrícolas y minerales necesarios tanto para el consumo interno como el externo, los gobiernos determinaron priorizar la construcción de varios sistemas ferroviarios en el país. Para lograrlo, se sancionaron leyes que reglamentaban las inversiones y las maneras en las cuales debían operar estos medios de transporte masivo de personas y de carga.

En el naciente departamento del Valle del Cauca se encontraba ubicado el puerto principal de la Nación, concretamente, en la ciudad conocida hoy como Buenaventura. La construcción de la obra ferroviaria que conectara a este puerto marítimo con el interior del país se consideraba de vital importancia para la economía y el desarrollo nacional. De esta manera nació la compañía Ferrocarril del Pacífico, cuya inversión y operación se reglamentaron a partir del establecimiento de la figura de concesión, determinándose tal como lo indica el siguiente *Informe Rendido al Ministerio de Obras Públicas* del año 1916:

El ferrocarril construido y equipado es de exclusiva propiedad nacional, pero la Nación no puede administrarlo y explotarlo sino por conducto de la Compañía concesionaria, quien tiene derecho a la mitad de los beneficios netos y deber correlativo de contribuir con la mitad de las pérdidas netas, si llegare a dejarlas la explotación. Esta especie de usufructo en participación dura por cincuenta años a contar de la fecha en que la construcción quede totalmente pagada a los concesionarios, y se extiende

³⁴ Situando aquí como ejemplos importantes la Ley 104 de 1892, la cual autorizó al gobierno contratar la construcción de las vías férreas que estime conveniente establecer y dictó otras disposiciones referentes a las reglas de juego de cada contratación y las consideraciones técnicas que el gobierno mismo podría implementar para la definición de los trazados y la asignación de partidas presupuestales o empréstitos. Véase en: Congreso de Colombia, «Ley 104 del 26 de diciembre de 1892. Sobre Ferrocarriles»: <https://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1639179#:~:text=35%20de%201915-.LEY%20104%20DE%201892,ESTADO%20DE%20VIGENCIA%3A%20Vigente.%20%5B>

³⁵ Haciendo referencia a los procesos de financiación y sus diferentes fuentes: inversión, empréstitos locales o extranjeros, emisión de bonos de deuda, aportes regionales, recaudos aduaneros, la indemnización americana por cuenta de la pérdida del territorio panameño, entre otras.

no sólo a la obra hecha por ellos, sino también al trayecto existente al otorgarse la concesión, trayecto comprendido entre Buenaventura y el kilómetro 46+600.³⁶

Dentro de este informe, se nos permite apreciar la manera como el Estado colombiano procuraba estimular la construcción de obras ferroviarias y de controlar su participación en la toma de decisiones relacionadas con la operación del sistema ferroviario, la distribución de las utilidades, las maneras de responder ante las eventuales pérdidas y la determinación definitiva sobre la ejecución de proyectos ferroviarios futuros. Señalar este ámbito es importante para comprender las discusiones tanto locales como regionales que se adelantarían en años posteriores a raíz de los diferentes intereses expresados por ciudades como Guadalajara de Buga y Santiago de Cali en buscar el máximo provecho posible de la conexión ferroviaria.

Al mismo tiempo, el Estado colombiano brindaba diferentes facilidades y/o garantías a las firmas concesionarias, las cuales formaban parte de la celebración de los contratos de concesión y ejecución de las obras. Existen dos fuentes que coinciden en dichos otorgamientos generados por parte del Estado colombiano, los cuales estaban consagrados en las Leyes de la República, específicamente, al mencionar la entrega de terrenos baldíos, la subvención de partes considerables del valor de los costos de construcción tramos de vías ferroviarias, la posibilidad de prorrogación de los contratos de concesión, entre otros.

No debe olvidarse que el gobierno de Colombia subvenciona la construcción de ferrocarriles con \$10,000 por kilómetro, y concede baldíos a uno y otro lado de la vía.

La ley otorga privilegio a la compañía constructora para explotar el ferrocarril durante 50 años, prorrogables por 25 más, al cabo de los cuales tiene derecho el gobierno para comprar el ferrocarril.³⁷

La anterior cita proveniente del *Libro Azul de Colombia* es importante para el análisis del desarrollo de las operaciones del Ferrocarril del Pacífico a lo largo de la extensión del departamento del Valle del Cauca, puesto que con ello se le brinda oportunidades a la concesión encargada de extender los kilómetros de vías ferroviarias para comunicar al puerto de Buenaventura con municipios como Guadalajara de Buga, en el marco de la integración regional e interregional que permitiría al municipio y a toda la región desarrollar procesos de industrialización que representarían luego una coyuntura total en cada población. Esto puede representarse a partir de la construcción no solo de las vías ferroviarias, sino también para el

³⁶ Luis M. Holguín. *Informe rendido al Ministerio de Obras Públicas por el Visitador Fiscal de Ferrocarriles. Ferrocarril del Pacífico. Marzo de 1916.* (Bogotá: Imprenta Nacional, 1916), 22 pp.

³⁷ J. Posada, «Oportunidades excepcionales para la inversión de capitales extranjeros», en *Libro Azul de Colombia* (New York, U.S.A. The J.J. Little & Ives Company, 1918), 36.

desarrollo de toda la estructura ferroviaria necesaria: «la conformación de la zona de seguridad del ferrocarril y para las instalaciones del mismo como estaciones y talleres».³⁸

Siguiendo esta línea, no se puede dejar de lado las condiciones económicas y fiscales en las cuales el Estado colombiano a la hora de sancionar este tipo de normativas. Para hacerlo, el gobierno buscaba financiación de la mano de firmas bancarias extranjeras, dependiendo del devenir internacional respecto al desarrollo de la Primera Guerra Mundial, la cual terminaría condicionando la financiación de los ferrocarriles. Existen varios ejemplos sobre esta dinámica en fuentes de alcance nacional en aquel tiempo. Por ejemplo, se presentará un caso mencionado para el año 1917:

Mediante la Ley 77 de 1917, el Congreso autorizó al ejecutivo para contratar un empréstito extranjero de 15.000.000 de dólares colombianos para utilizarlos en la sanidad de los puertos marítimos y en otras obras públicas. El producto de las minas nacionales de sal y otros ingresos garantizaban el pago del capital y de los intereses. El privilegio de la liquidación en cualquier tiempo estaba reservado para el gobierno. Nada de esto resultó debido a las condiciones generales que surgieron con la guerra.³⁹

De acuerdo con el estudio de fuentes primarias realizado, Colombia se encontraba en un momento donde podía gozar de un buen rédito crediticio gracias a su potencial comercial en torno a la explotación del café, el banano, entre otros productos principalmente agrícolas antes del inicio de la Primera Guerra Mundial. No obstante, estos proyectos ferroviarios también encontraron sustento a través de acuerdos de concesión con el Banco Central, quien compró ese derecho:

Este Ferrocarril, iniciado en 1.858, anduvo con suerte varia, de vaivén en vaivén, pasando de las manos de un concesionario á las de otro, sin que jamás se viera cercana la probabilidad de llevarlo á término, hasta que en virtud de contratos celebrados por el Banco Central con los concesionarios Alfredo y Eduardo Mason, el mismo Banco compró la empresa. Dueño de ella, organizó una Compañía anónima con el nombre de Ferrocarril del Pacífico, con un capital de \$ 1.400.000 oro, como consta en la escritura pública número 65 de 17 de Enero de 1908, otorgada ante el Notario 3. ° del Circuito de Bogotá. La mayor parte del capital ha sido pagado hasta ahora, por las acciones que tiene la Compañía, la suma de quinientos mil pesos oro.⁴⁰

La toma de control de la compañía por parte del Banco termina siendo un reflejo de las dificultades de culminación de las obras para iniciar las operaciones del ferrocarril, las cuales obedecían a otros factores técnicos, económicos y de compromisos contractuales de

³⁸ Juan Carlos Quejada Camacho, «Manejo estatal de baldíos: factor de crecimiento en el Departamento del Valle del Cauca, 1910-1920», *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura* 43.1 (2016): 135-163.

³⁹ P. L. Bell, «Finanzas Nacionales», en *Colombia. Manual Comercial e Industrial* (Washington D.C.: Imprenta del Gobierno, Departamento de Comercio, Oficina de Comercio Exterior y Doméstico, Estados Unidos de América, 1921), 91.

⁴⁰ Jorge Holguín, «Informe del Gerente del Banco Central», *Archivo El Tiempo*, (1911): 2-3.

cumplimiento de ejecución que se alejan un poco del margen analítico de este trabajo. No obstante, es un buen indicador para poner en evidencia las formas con las cuales se financió este proyecto, y sus posteriores extensiones, las cuales pretendían conectar a la capital de la República con el puerto de Buenaventura:

Este banco es dueño de 8,142 acciones de las 14,000 que constituyen el capital de la Compañía del Ferrocarril del Pacífico, que unirá directamente a la ciudad de Bogotá, capital de la República de Colombia, con el principal puerto marítimo sobre el Pacífico, que es el puerto de Buenaventura.⁴¹

De esta manera es posible determinar el rol que desempeñó el Estado colombiano para permitir la construcción de ferrocarriles, y con ello propiciar la llegada de las operaciones ferroviarias a Guadalajara de Buga, cuyo tren arribó a la ciudad para el año 1920⁴². Estas determinaciones jurídicas ayudaron considerablemente a la posterior integración de las ciudades, sembrando esperanzas de progreso entre las distintas esferas de la opinión pública y catalizando todo un proceso de industrialización local y regional.

3.1.2. El interés por explotar el máximo potencial económico:

En Guadalajara de Buga, al igual que en otras urbes del departamento, la palabra «Progreso» tomó un papel protagónico entre las diferentes esferas de la opinión pública, gracias al gran cubrimiento que los distintos medios de comunicación impresos de la ciudad le brindaron al proceso de construcción del proyecto ferroviario, una obra considerada como la más revolucionaria e importante de los últimos tiempos. La razón para explicar el gran interés que se generó alrededor del Ferrocarril del Pacífico va mucho más allá del plano discursivo para persuadir masas; radica en el contexto económico en el cual se encontraba el municipio, cuyas actividades económicas principales se sustentaban gracias a las actividades agropecuarias y ganaderas, así como un grado de comercio «menor», enfocado en satisfacer las necesidades de consumo interno durante las primeras dos décadas del siglo XX⁴³:

La industria pecuaria es a la que con especialidad se dedican las personas acaudaladas; algunas poseen ingenios con grandes plantaciones de caña, y otras, extensas arboledas de cacao; más por lo general la industria agrícola sólo da lo necesario para el consumo local con excepción del ganado, el cacao y algo de café, que sí se exportan. Hay en la ciudad suficientes talleres para la fabricación de objetos, como muebles, calzado, joyas, vestidos, etc., que se consumen en la localidad, pero no existen fábricas propiamente dichas.⁴⁴

⁴¹ J. Posada, «Libro Azul de Colombia», 361.

⁴² Roberto Jaramillo Ortiz, «La llegada del ferrocarril a Buga», Academia de Historia Leonardo Tascón, n° 21, (2017): 87-91.

⁴³ Considerando que con la construcción de la línea ferroviaria Buenaventura – Cali, la capital vallecaucana había comenzado a experimentar un rápido incremento de sus actividades comerciales e industriales, consolidando así su superioridad comercial respecto al resto de municipios y poblados vallecaucanos.

⁴⁴ J. Posada, «Libro Azul de Colombia», 675.

Esta particularidad no se encuentra alejada de las dinámicas económicas de otros distritos del departamento. De hecho, las cualidades topográficas del valle geográfico del río Cauca⁴⁵ permitirían, por ejemplo, la instalación de grandes cultivos y el aprovechamiento de pastizales que elevarían la calidad de la res. A su vez, este territorio brindaría facilidades para la conexión entre Buga y otros municipios del departamento, puesto que era posible viajar gracias a la integración de caminos, el transporte fluvial a través del río Cauca y la existencia de la Carretera Central, cuya construcción inició para el año 1917 y pretendía:

(...) mejorar las condiciones de movilidad de la población vallecaucana y contribuir a la economía y el comercio del departamento puesto que la construcción de una carretera permitiría el transporte de personas y mercancías en vehículos lo cual disminuiría el tiempo de desplazamiento entre un lugar y otro y ofrecería más comodidad para los usuarios que podrían abordar cualquier medio de transporte en el momento que lo necesitaran, sin esperar el itinerario del tren.⁴⁶

Por su parte, el río Cauca se encontraba muy cerca del casco urbano y, por tanto, también representaba una oportunidad de conexión con otras ciudades ribereñas del Alto Cauca. No obstante, para Bell, ni el río ni la carretera se consolidarían como los sistemas de transporte principales para Buga, debido a que el primero no es confiable porque «cuenta con muchos obstáculos, bancos de arena, bancos de lodo y rocas, además de estar sometido a inundaciones y a largas sequías»⁴⁷, mientras que el segundo medio solía ser utilizado solamente por «dos camiones que utilizan esta vía, algunas carretas y camionetas de menor tamaño»⁴⁸.

Entender estos aspectos mencionados sobre el transporte existente y las actividades económicas del municipio son necesarios para comprender la necesidad de Buga para acceder a un medio de transporte más eficiente con el cual se garantice una mejoría en los procesos comerciales de sus productos principales: café, ganado, cacao y caña. De acuerdo con Bell, Colombia aumentaba su producción de café de manera muy rápida y esto obligaría al gobierno a priorizar la inversión en la construcción de ferrocarriles que conectasen los centros productivos con el puerto de Buenaventura, lo cual Buga buscaría aprovechar para incentivar por esa vía la creación de su industria, abaratando los costes de los diferentes productos y servicios necesarios para tal fin. Es a ello a lo que lo que desde Buga se referían con la palabra

⁴⁵ Haciendo referencia hacia las grandes planicies ubicadas entre las cordilleras Central y Occidental que facilitarían el acceso a la ciudad de obras importantes como la línea férrea y otras conexiones terrestres.

⁴⁶ Diana Patricia Benítez, María Lily Cardona Becerra, Carolina Abadía Quintero, «1917 – Carretera Central del departamento», en *Hitos históricos en el centenario de creación de la Asamblea del Departamento del Valle del Cauca* (Santiago de Cali, Unidad de Artes Gráficas de la Facultad de Humanidades, Universidad del Valle, 2011), 52-53.

⁴⁷ P. L. Bell, «Cali y el Distrito Comercial», en *Colombia. Manual Comercial e Industrial* (Washington D.C.: Imprenta del Gobierno, Departamento de Comercio, Oficina de Comercio Exterior y Doméstico, Estados Unidos de América, 1921), 368.

⁴⁸ P. L. Bell, «Colombia. Manual Comercial e Industrial», 368.

«Progreso», tal como lo señalaba el medio *El Cable* para el año de 1915 tras conocerse la llegada del tren al municipio:

FERROCARRIL DEL PACÍFICO

Muy pronto oiremos rodar sobre sus dos paralelas de hierro a este gigante de la civilización por nuestro hermoso y ubérrimo Valle y será entonces el despertar de un nuevo día. Indudablemente lo veremos con su penacho de humo en espirales ascendentes de caprichosas figuras, formar en la comba azul de firmamento clámides de esa combustión que luego disipan los vientos. Para qué la intervención de este agente natural podríamos preguntar? para que se extienda por todos los campos florestales la buena nueva y se alegre el árbol y se alegre la planta y se alegre también el campesino que mora en las montañas listo con sus aceros en las manos para el cultivo de la tierra de que se ha de alimentar este mensajero de la civilización. Con su estudente grito cuyo eco se repercutirá de cordillera a cordillera, hará poner en movimiento los espíritus dormidos, hará acallar los ánimos malintencionados; atraerá la idea de nuevas empresas y alejará nuestras contiendas fraticidas, para darle asidero al trabajo que honra y dignifica. Y sus dos filas de barras de hierro vendrán a quedar enlazadas todas las poblaciones de importancia desde las que miran hacia el mar de Balboa, hasta la ciudad de la histórica Cartago, asegurándoles a cada una un porvenir de futuro engrandecimiento.

Y acercados unos de otros los pueblos y aminoradas sus distancias, quedará resuelto uno de los grandes problemas, acaso el primero que, por muchos años ha venido preocupando.

Quedará resuelto sí, porque la agricultura tomará mayor incremento con la introducción fácil de nuevas y modernas máquinas para laborar la tierra; porque se multiplicarán las operaciones comerciales y se le dará ocupación a miles de brazos que aún permanecen inertes; porque las industrias y las artes tan atrasadas entre nosotros revivirán llenos de esplendor porque en el orden evolutivo de las cosas, las ideas sufrirán su mutación, y el progreso y la civilización Patrias, llegarán a su mayor grandeza.⁴⁹

En ese orden de ideas, para medios reconocidos como *El Cable*, formar parte de las ciudades que contarían con un sistema de transporte ambicioso representaría un antes y un después para toda la economía bugueña, pues esta sería la oportunidad perfecta para implementar mejoras técnicas y tecnológicas en cada uno de los procesos productivos que ya se adelantaban, maximizando las utilidades de cada cosecha. De igual manera, este proyecto daría apertura industrial a Buga a través de la llegada de empresas de carácter nacional e internacional, cuyas actividades impulsarían la aparición y comercialización de más productos y servicios para toda la sociedad bugueña; estimulando la generación de nuevos empleos y oportunidades de instrucción que consolidarían a la ciudad como una de las más industrializadas de la región vallecaucana. Sin embargo, esta aspiración necesitaría fraguarse al calor de la confrontación política con la capital vallecaucana, la cual buscaría mantenerse como el epicentro económico regional y utilizarían el factor concerniente a la influencia política para prevalecer sus intereses.

3.1.3. La lucha política por la integración territorial:

⁴⁹ «Ferrocarril del Pacífico», Periódico *El Cable* – *Semanario de variedades*, Serie III, Número 34, 23 de enero de 1915.

Los intereses económicos de apertura e integración comercial de Guadalajara de Buga respecto a la operación del Ferrocarril del Pacífico en la ciudad se vieron afectados, en gran medida, por algunas determinaciones adoptadas por la plenaria de diputados de la Asamblea Departamental del Valle del Cauca, la cual opera desde Santiago de Cali y reúne a los diferentes liderazgos en representación de los municipios vallecaucanos. Desde este escenario político se desarrollaron intensas disputas políticas y protestas mediáticas con los diputados bugueños y el Concejo Municipal de Guadalajara de Buga. Concretamente, estas discusiones se centraron en el futuro de la obra de conexión férrea hacia el norte del departamento, la cual conduciría desde la ciudad de Palmira hasta Cartago, comunicando en su recorrido a municipios como Guadalajara de Buga, Tuluá, Zarzal, entre otros:

LA ASAMBLEA DEL VALLE Y EL FERROCARRIL DEL PACÍFICO

Las poblaciones del centro y norte del Valle, acaban de ser sorprendidas y justamente alarmadas por la desacertada proposición que, *aprobada por casi total mayoría de la Asamblea*, trata de obtener del próximo Congreso la recisión del contrato de construcción del Ferrocarril del Pacífico en la sección de Palmira a Cartago fundándose en razones de muy especiosa estructura. Verdaderamente parece como si una corriente de demencia, de imbecilidad y de inconciencia dominara en los cerebros de los ciudadanos elegidos por el voto de los pueblos con el propósito de representar sus legítimos deseos y aspiraciones dentro de la órbita de lo legal y de lo justo y burlando por tal modo de proceder las esperanzas en ellos fundadas y haciendo burla e irrisión del honor que se les discerniera al elegirlos entre todos quizás más dignos, de sus conciudadanos. ¿Y qué motivos razonables alegan en pró de la citada proposición, los intonsos diputados que la votaron y la aprobaron? Pasamos a manifestarnos tal cual nos lo han sido transcritos por la prensa de Cali; a saber: *Que la actual difícil situación fiscal de la República hace necesarias muchas economías; que el Contrato con la actual Compañía Constructora es en extremo ruinoso para la Nación; y por último que las poblaciones centro y norte vallecaucanas no necesitan hoy por hoy de la prolongación de la ferrovía por estar admirablemente servidos por la vía fluvial del río Cauca.* ¡Qué parches de razones! Hecha excepción de los H. H. Diputados Holguín Lloreda y Hurtado O., a quienes felicitamos por haber tenido el suficiente carácter y dignidad de no plegarse ante el ominoso carnerismo de la mayoría, bien alcanzamos a ver, por la filiación del Diputado autor de ella, los únicos y verdaderos móviles de la proposición aludida, que no son otros que los que han sido siempre; anular, destruir comercial e industrialmente las poblaciones verdaderamente productoras de aqueunde el Cauca, convertir a sus pobladores en siervos pobres y hatapientos de un odioso bajalato constituido por la fuerza de la intriga con el irrisible título de Capital del Departamento del Valle. Nada más, ni nada menos.

Vamos a analizar los considerandos de la proposición pesando sus razones a la luz de un criterio amplio y verdaderamente nacional: ¿Por qué ahora no más, y cuando el contrato está para terminar con la construcción de su tercera parte, es que vienen a caer en cuenta que es gravoso para la Nación? ¿Por qué no lo glosaron cuando llegó a Caldas, a Yumbo y cuando un derrumbe de consideración hechó a perder casi la cuarta parte de lo más difícil del trayecto entre Buenaventura y Yumbo? ¿Por qué no lo glosaron y lo denunciaron como costoso para la Nación y gravoso para los intereses del comercio centro y norte del Valle y de los Departamentos de Caldas y Antioquia, cuando al llegar a Punta de Yumbo no fue bifurcado en dos ramales, uno en línea sur hacia Cali y otro en dirección oriental hacia Palmira, como la economía de tiempo y de dinero como la más fácil construcción y conservación de la línea oriental así lo exigió? Porque no convenía a los absolutos intereses de Cali, afirmamos nosotros. ¿De cuando datan lo vituperios, insultos y acusaciones de peculado, de estorcionismo y otros dirigidos por la prensa de Cali y por sus autoridades locales contra la Compañía Constructora y su actual Gerente señor Camacho? Desde que, contra el expreso querer de la ciudad sultana, dejó ella de ser estación primera del Ferrocarril en el Valle, por el establecimiento de la intermedia en Punta de Yumbo, éste es el motivo único que tuvieron para hacerle el asco al puente sobre el río Cauca con la placa que trajera gravado el nombre de “Puente Camacho” mucho más justificable que él por los

misimos caleños indicado de “Murillo Toro” In i de Demolición como si dijéramos. Y finalmente la razón expuesta de no necesitar estas poblaciones la prolongación de la ferrovía hasta Cartago por tener la fluvial del Río Cauca encubre muy malamente, el ahínco de favorecer los intereses pecuniarios de los hijos de Cali, investidos en no escasa suma en las Compañías de navegación del Río Cauca y del Tranvía de Juanchito a Cali. En esto está toda la lora que nos ha dado el Diputado Zamora....no, y sus serviles acólitos de la Asamblea.

Para terminar nos hacemos esta pregunta: ¿Tendrán certeza los Honorables proponentes y votantes de la proposición, de si el Gobierno nacional está en capacidad *en la actual difícil situación fiscal*, de pagar al contado la enorme suma que le adeuda a la Compañía Constructora y cuyo cobro inmediato por parte de ésta a aquel sería la consecuencia precisa de la recision del contrato vigente?⁵⁰

La mencionada fuente contiene varios elementos que pueden interrelacionarse para comprobar un choque de intereses empresariales e industriales en la región, así como una muestra de articulación de redes de transporte que mantenían comunicadas a las diferentes áreas productoras de café con los principales centros de comercio y con el puerto de Buenaventura. En primer lugar, al no existir todavía un tramo ferroviario que comunique a Santiago de Cali con las ciudades de Armenia o Manizales, las mercancías y productos agrícolas debían desplazarse a través del río Cauca en las temporadas donde este afluente se encontrase en niveles adecuados para navegar sin contratiempos. Las compañías fluviales de este río se encontraban ubicadas en la capital vallecaucana y se beneficiaban de manera directa al ser la única alternativa de transporte medianamente eficiente en toda la región, de acuerdo con el Manual Comercial e Industrial de 1921:

La carga que va a Manizales desde Buenaventura va hasta Cali por el Ferrocarril del Pacífico, y de allí baja hasta el río a Mallarino, 61/2 kilómetros abajo de Cali, por medio de un tranvía de vapor, y de allí por el río Cauca en un barco de vapor hasta el puerto de Caldas, la estación terminal del Ferrocarril de Caldas; luego 15 kilómetros en tren desde donde se lleva la mercancía a Manizales en mulas y bueyes de carga -un viaje de cuatro o cinco días, según el clima y consecuentemente del estado del camino en la montaña-.⁵¹

Este modelo de negocio del transporte claramente resultaba beneficioso para el tejido empresarial y de transportes de Santiago de Cali, lo cual justifica de manera inicial su postura al declarar inconveniente el proyecto de extensión de la línea férrea del Ferrocarril del Pacífico hasta el norte del departamento. Es probable que esta sea una de las razones principales por las cuales hay existido desde la Asamblea Departamental una articulación entre los sectores fluviales y del tranvía con la clase política vallecaucana, buscando que ésta última ganara el favor del gobierno nacional para no celebrar el contrato de ampliación de la línea ferroviaria.

⁵⁰ «La Asamblea del Valle y el Ferrocarril del Pacífico», Periódico *El Cable – Semanario de variedades*, Serie IV, Número 48,23 de marzo de 1915.

⁵¹ P. L. Bell, «Colombia. Manual Comercial e Industrial», 354.

Sin embargo, el argumento presentado por las dirigencias caleñas referente a la adversa situación fiscal del país y el costo que implicaría la inversión en este proyecto de extensión también se atribuyen a datos que son verídicos en esencia. Uno de ellos se trata de los informes rendidos al Ministerio de Obras Públicas, donde se aprecian situaciones de pérdidas registradas en las operaciones contables a comparación de otras compañías ferroviarias como el Ferrocarril de Antioquia, al menos hasta el año 1915:

Tabla 2. Comparación de resultados de explotación entre el Ferrocarril del Pacífico y el Ferrocarril de Antioquia 1915.

Ferrocarril del Pacífico (174 Km)		Ferrocarril de Antioquia (169 Km)	
Ingresos	\$ 320.892-45	Ingresos	\$ 792.173-57
Gastos	\$ 401.249-19	Gastos	\$ 389.288-19
Total	\$ -80.356-74	Total	\$ 402.885-15

Fuente: Adaptado de Holguín, Luis M., *Luis M. Holguín. Informe rendido al Ministerio de Obras Públicas por el Visitador Fiscal de Ferrocarriles. Ferrocarril del Pacífico. Marzo de 1916.* (Bogotá: Imprenta Nacional, 1916), 22 pp.

En concordancia con este mismo informe, dicha situación de pérdida no correspondía a un hecho aislado, sino a problemáticas frecuentes relacionadas a la baja demanda del transporte por ferrocarril entre Cali y Buenaventura, así como a las constantes fallas del servicio por cuenta de los daños causados por el invierno a la estructura ferroviaria de dicha ruta durante casi ocho (8) años⁵². Es por esto que la misma Gobernación del Valle solicitó tomar el control de la concesión del Ferrocarril del Pacífico, y por consiguiente, la Asamblea Departamental conocía con detalle la situación financiera con la misma precisión que el gobierno nacional.

Pese a toda esta situación, las dirigencias bugueñas decidieron no quedarse de brazos cruzados y, casi de manera inmediata, el Concejo Municipal de Guadalajara de Buga expide una resolución como respuesta y solicitud de apoyo dirigida hacia el Ministerio de Obras Públicas, los Concejos Municipales de los municipios del centro y del norte del Valle y las Asambleas Departamentales de Caldas y Cauca como medida de presión contra la Asamblea Departamental del Valle del Cauca:

EL CONSEJO MUNICIPAL DE BUGA

CONSIDERANDO:

- 1) Que en la actual Asamblea del Departamento del Valle, ha cursado en su Sesión del día 11 de los corrientes, una Resolución en virtud de la cual se pide al Gobierno Nacional la recisión del Contrato con la Compañía Constructora del Ferrocarril del Pacífico, Resolución que fue aprobada;
- 2) Que esa Resolución, lejos de interpretar el mejor querer de los pueblos que moran la parte norte del Departamento y que constituyen casi la totalidad de él, es atentatoria de sus intereses y derecho que ellos también tienen a participar del fruto de esa obra esencialmente Nacional;

⁵² Luis M. Holguín., «Informe rendido al Ministerio de Obras Públicas por el Visitador Fiscal de Ferrocarriles. Ferrocarril del Pacífico. Marzo de 1916.», 22 pp.

- 3) Que esta Corporación estima que la rescisión del contrato con la actual Compañía, significaría la muerte de esta redentora obra en los preciosos momentos en que ella es casi una realidad para todo el Departamento y en no lejano día para la Nación entera;
- 4) Que muchos de los considerandos de la Resolución aludida dejan traslucir un interés regional y no Nacional

RESUELVE:

- 1) Consignar en su Sesión de este día su desagrado por un acto de la Asamblea que tiende a destruir la obra más redentora y civilizadora que haya emprendido la Nación;
- 2) Solicitar telegráficamente de la Asamblea la reconsideración y revocatoria de esa Resolución;
- 3) Solicitar igualmente del Gobierno Nacional no atienda esa solicitud;
- 4) Excitar por medio de telegramas a las Corporaciones Municipales de todo el Departamento para que hagan solicitudes en igual sentido;
- 5) Facultar al Señor Presidente del Concejo para la redacción pronta de las consiguientes comunicaciones;
- 6) Publicar por medio de carteles y en los periódicos de la ciudad, esta Resolución y
- 7) Enviar sendas copias de esta Resolución con nota de estilo, a los Señores Presidentes de las Asambleas del Valle, de Caldas y del Cauca y al Señor Ministro de Obras Públicas

Buga, Marzo 20 de 1916
 El Secretario del Concejo
 Eustorgio Arce⁵³.

Este desencuentro entre dirigencias de Guadalajara de Buga y Santiago de Cali originaría un largo periodo de discordias y rivalidades no solo para este proyecto sino para otros que se gestaron años más tarde. De igual manera causaría un gran revuelo entre la opinión pública bugueña, la cual fue expresada por los medios impresos de la época. Es factible afirmar que finalmente, todo este choque de fuerzas haya funcionado para que el gobierno nacional mantuviera en pie la extensión del proyecto ferroviario del Pacífico hasta la ciudad de Cartago, beneficiando así el inicio de las operaciones ferroviarias en Guadalajara de Buga.

LO CIERTO DE ALGUNAS PATRIOTERÍAS

Las simpatías de algunos ciudadanos y la nada prudente revaluación de los méritos de algun *honorable Diputado*, a quien señalamos poco menos que como traidor y venal en la edición última de nuestro bisemanario por no haber sido ni *honorable* ni *diputado* del deseo e intereses de esta Provincia en el

⁵³ «El Consejo Municipal de Buga», Periódico *El Cable – Semanario de variedades*, Serie IV, Número 48, 23 de marzo de 1915.

debate de la proposición que tiende a rescindir el contrato de construcción del Ferrocarril del Pacífico ha desagradado a no pocos de los lectores de nuestra hoja en esta ciudad. Susceptibilidad inexplicable esta en quienes hubieron de sufrir, en época de nefasta memoria el más sangriento sarcasmo, la burla más irritante por parte del mismo honorable en la defensa de una autonomía que estaba y se sentía sostenida por el querer de los pueblos en virtud de una tranquila y equitativa administración departamental. Extraño procedimiento, decimos y lo que es en verdad; pues el perdón de ciertas infidelidades no puede traer consigo el olvido, sobre todo cuando de esas grandes y permanentes perjuicios para la entidad burada y por ventura, ¿son pocos los que esta ciudad y otras poblaciones del Valle están sobrellevando como consecuencia de haber quedado dependiendo de una capitalidad absorbente, exclusivista y asfixiante? A menos que hubiésemos llegado a la degradante depresión de la dignidad y del carácter humanos que distinguieran en la antigüedad a los esclavos romanos quienes besaban la mano que empuñara el látigo que les azotaba. Nos resistimos a creerlo así.

¿Y es acaso un grano de anís el que se espera hoy venírseles encima en la forma de rescisión del contrato del camino de hierro? ¿No seremos capaces de comprender y medir el grave e irremediable perjuicio que la aceptación de tan estólida resolución nos acarrearía en lo comercial, industrial y social? Ciertamente que, si así fuera, no mereceríamos ni el goce de la ciudadanía. Se dan también otros a la sofisticada tarea de disculpar el atolondrado proceder de la mayoría de la Asamblea en el asunto que nos ocupa suponiéndolo basado en un espíritu amparador del fisco nacional contra una exagerada expoliación por parte de la Empresa constructora del ferrocarril. ¿Olvidan o aparentan olvidar los cándidos de estos tales, que esos dineros nacionales, hoy empleados en el adelanto de la región del Pacífico, pasarán mañana, no a las arcas nacionales, sino y con toda seguridad a multiplicar los millones de tantos lupinézcos caballeros de industria como abundan en la capital de la República y en los Departamentos del norte y atlántico sin utilidad alguna para la Nación y antes bien con evidente perjuicio para sus intereses? Qué memoria la de algunos! Qué obtusas inteligencias para recordar los principios y conclusiones de la Filosofía de la Historia! Raza de cíclopes que solo alcanzan a mirar un nebuloso y reducido horizonte. ¡Oh, los patriotereros, los patriotereros!⁵⁴

Con un toque de regionalismo, la opinión pública tomaba partido frente a esta confrontación diplomática y mediática, la cual concibe la intención de rescindir el contrato ferroviario hacia el norte como un atentado a las aspiraciones de progreso para Guadalajara de Buga, las cuales asumían como una suerte de derechos colectivos que correspondería defender con todas las herramientas que se tuvieran al alcance, incluyendo el sometimiento de algunos dirigentes caleños al escarnio público, debido a sus nexos con las compañías de transporte fluvial que monopolizaban de alguna manera el transporte desde y hacia el interior del territorio nacional:

EL PATRIOTISMO DE D. PEDRO CALDERÓN D. *En la rescisión del contrato del Ferrocarril*

Se deja oír desde la ciudad sultana, con una hoja, a manera de hacer conocer ciertas razones que no estaban apuntadas cuando se hizo el contrato con la compañía del Ferrocarril al principiar la obra. ¿Por qué Don Pedro Calderón D. no estudió este punto bien y antes de cerrar el contrato, por qué no le expuso a la compañía las razones que manifiesta en su hoja desabrida titulada ‘Patriotismo?’. Ahora cuando ya el ferrocarril está en sus manos y los caleños disfrutan de él, porque se ha puesto a estudiar este punto y ve que saldrá gravoso para el gobierno y que será la ruina para el pueblo? En eso no más

⁵⁴ «Lo cierto de algunas patrioterías», Periódico *El Cable – Semanario de variedades*, Serie IV, Número 50, 31 de marzo de 1915.

se deja ver la fuerza que hacen para que no avance el ferrocarril hasta Cartago. Si les conviniera, con verdad lo decimos, y que si antes de su llegada a esa ensimismada ciudad, hubiera pasado lo que hoy les ocurre a estas poblaciones, el señor Calderón habría sido el primero en protestar y elevar sus gritos al cielo pidiendo a todo trance que llegara a Cali. Pero hoy le pasa lo contrario. De seguro tendrá acciones en la compañía fluvial de vapores y pensará que peligran sus producidos. Es el odio que abrigan los caleños para con estas poblaciones del norte, que quieren a cada paso ser ellos los que reinan y a los únicos que hay que obedecerles y hasta tienen la pretensión de decir que son el modelo de las ciudades cultas y de progreso. Pero Don Pedro Calderón D. con su hija *pojosa* se quedará sin ser oído por los pueblos del norte, qué caso se le podrá hacer? y qué atención se le dará a sus argumentaciones? se ha puesto a la consideración de los kilómetros que faltan para darle término a la obra hasta la ciudad de Cartago y ahora opina que saldrá muy caro la conclusión siendo el camino más ventajoso éste que el que tuvieron que construir para ponerlo hasta Cali. En esas meditaciones no se puso antes sino que hoy viendo casi lo fácil del trayecto obra con violencia para poner obstáculo nada satisfactorio.

Opina además el señor Calderón D. que en lugar de que venga el ferrocarril hasta Cartago, se emplee esa suma para arreglar los caminos y poner autos de carga y de pasajeros, dizque resultando mil veces superior. Creemos que sus cálculos están desmentizados, y que sus ventajas a ese respecto reportarían en mejores condiciones, que a las que ofrece el ferrocarril. Nunca jamás.

Trata de fracasado al Doctor Saavedra Galindo, por ser éste opuesto a esa odiosa resolución y que está luchando por el avance del ferrocarril. Los nobles sentimientos del Dr Saavedra Galindo no se empañan por decirle hoy el señor Calderón D. improprios debido a que el Dr Saavedra Galindo no está de acuerdo con la determinación que tienen en no dejar avanzar el ferrocarril hasta el norte. Bastante conocido se tiene al Dr Saavedra G y nunca se atenderá ningún reproche que contra él quiera lanzar el autor de dicha hoja *patriotística*. Lucharemos con tenacidad. Pueblo, lanzad vuestra propuesta y pedid a todo grito la continuación del ferrocarril hasta Cartago, de allí depende el progreso y a adelanto de estas poblaciones, cosa esta que los caleños quieren privarlas según la resolución del señor Zamora no sin tener en cuenta el mal que sufrirán las poblaciones del norte si se acepta la rescisión del contrato con la compañía del ferrocarril. Esperemos que sigan hablando...

CUAJO para leche
Manuel Cifuentes R.⁵⁵

Al momento de analizar esta columna impresa es posible poner una vez más en evidencia las implicaciones que un proyecto de la envergadura del Ferrocarril del Pacífico conllevaría para la transformación de toda la región vallecaucana. Se trata de una coyuntura que arrastra modelos de negocios, dinámicas de empoderamiento, procesos de producción y márgenes de aprobación hacia los hombres encargados de dirigir los destinos del departamento. Esta fuente representa un dardo venenoso para los señalados y un símbolo de resistencia para quienes señalan y cuestionan lo que consideran injusto.

A su vez, este artículo pone en evidencia diferentes tipos de acusaciones relacionadas con conflictos de intereses personales relacionados con el sector transporte, específicamente la compañía fluvial que opera sobre el río Cauca; pone en evidencia el interés de la clase política caleña en evitar que la ampliación de las líneas férreas con el resto de regiones corte su crecimiento proveniente del acceso exclusivo hacia el Puerto de Buenaventura, el cual ha

⁵⁵ «el patriotismo de D. Pedro Calderón D. en la rescisión del contrato del Ferrocarril», Periódico *El Cable* – *Semanario de variedades*, Serie V, Número 51, 16 de abril de 1915.

sido crucial en su desarrollo como capital departamental, lo cual termina alarmando a personas distinguidas de otras regiones y, lo más seguro, al gobierno nacional:

DE LA CAPITAL
Bogotá, abril 3 de 1916

Señor Director de EL CABLE – Buga.

Ha sido objeto de variados comentarios la actitud de la Asamblea del Valle. Un oleaje de indignación profunda se ha apoderado de todo valle-caucano al considerar las fatales consecuencias que va a producir la inmediata proposición sobre rescisión del contrato vigente con la Compañía Constructora del Ferrocarril del Pacífico.

Que los individuos que ostentan las credenciales de representantes del pueblo, hayan sido quienes de manera inaudita y con descaro absoluto han tratado de sepultar las aspiraciones de ese mismo pueblo, es cosa que confunde, aterra y espanta. En los precisos momentos que esa grande obra tocaba ya a las puertas de ese grupo de pueblos emporios de energías que esperaban entusiastas su redención económica con la llegada del ferrocarril, es cuando se ha querido infamemente impedir su continuación.

No sabemos los móviles que indujeron a ese grupo de Diputados a proceder de esa manera, pero en todo caso, no alcanzaron a meditar en la tremenda responsabilidad que hoy día llevan sobre sus hombros, de lo cual sabrá tomarles cuenta a su debido tiempo el pueblo vallecaucano.

En qué tiempos estamos que no se respeta la opinión pública? ¿Como se dejan atropellar así nuestros derechos y se consiente en ver pisoteadas nuestras aspiraciones? Es necesario que nos convenzamos una vez más, que si las poblaciones que se tratan de perjudicar en sus intereses no se reúnen rigurosamente para contrarrestar la acción de cierto elemento que desde años atrás viene preparando la mas negra de las traiciones, nos veremos condenados a sufrir los resultados de nuestra propia inercia. Es necesario que abandonemos resueltos la via de la indiferencia y de la demasiada bondad, para que no se nos siga engañando vilmente con simulaciones de halagüeñas esperanzas que no tienen cuando realizarse.

Es necesario que el pueblo valle-caucano se dé cuenta de los hombres que indignamente lo reprecentan, para que tomando las medidas que juzgue eficaces, no continúe tolerando el menoscabo de sus legítimos derechos.

Es necesario en fin, que sacudamos virilmente el ignominioso yugo de la tiranía que amenaza de muerte el porvenir de las poblaciones del norte del Dpto. del Valle, y nos preparemos para vencer todas las dificultades y tropiezos que hombres ayunos de patriotismo pretenden presentarnos con el fin de paralizar la redentora obra del Ferrocarril del Pacífico, inducidos por bajos y mezquinos intereses regionales.

Del Sr Director Corresponsal y S. S.

LUDOVICO RETÉN⁵⁶

⁵⁶ «De la Capital. Bogotá, abril 3 de 1916», Periódico *El Cable – Semanario de variedades*, Serie V, Número 34, 16 de abril de 1916.

La prensa escrita, como *El Cable* en esta nota, refleja una dinámica que, incluso al día de hoy, se sigue ejerciendo al interior de las fuerzas políticas y las dirigencias públicas de la Nación. La pugna por imponer unos intereses, ya sean individuales o hacia objetivos colectivos específicos, termina permeando los procesos básicos para el ejercicio democrático transparente y en pro del bienestar común, el cual, en este caso, terminaría siendo el desarrollo económico de toda una Nación. Por fortuna para los defensores del desarrollo, el gobierno tomó la decisión de continuar con el proyecto, favoreciendo así la integración comercial de ciudades intermedias como Guadalajara de Buga.

En síntesis, tras analizar las fuentes mencionadas, es posible considerar el factor de influencia y/o voluntad política como uno de suma importancia para que las operaciones del Ferrocarril del Pacífico en Guadalajara de Buga recibieran su luz verde, pese a las dificultades e implicaciones que conllevarse extender la línea férrea hacia el norte. Gracias a la determinación de la clase política y dirigente bugueña, el gobierno se mantuvo firme a la hora de priorizar su programa de inversión ferrocarrilera, la cual terminó beneficiando tanto a Guadalajara de Buga como a toda la región vallecaucana.

3.2. Ruta directa: la incidencia ferroviaria en la transformación de la economía bugueña

La construcción y posterior operación de las locomotoras desde Guadalajara de Buga sirvió como un elemento dinamizador del proceso de industrialización de su casco urbano desde el ámbito comercial, agrícola, de servicios e industrial, sin ignorar el hecho de que existen indicios sobre la existencia de aportes significativos al fisco municipal, gracias al flujo diario de carga y de pasajeros a través de la estación. Estas transformaciones que se llevaron a cabo beneficiaron de manera directa a varios actores económicos y al ente territorial del municipio, destacando su evidencia a través del aumento de las actividades económicas y la ejecución de varias obras de infraestructura desde el principio de la década de los años veinte.

Sin dudas, los primeros actores beneficiados de manera directa por la llegada y operaciones del Ferrocarril del Pacífico en territorio bugueño fueron los sectores comercial, agricultor, industrial y de prestación de servicios de la ciudad de Buga, gracias a la puesta en marcha de obras y reparaciones por parte de la propia institucionalidad, encabezada principalmente por dependencias como la Oficina de Obras Públicas, contando con la aprobación presupuestal por parte del Concejo Municipal de Guadalajara de Buga. De acuerdo con las asignaciones presupuestales y reportes de asignaciones de gastos publicados desde el año 1918 hasta mediados de 1920, se dieron inicio a varios procesos de ejecución de obras de adecuamiento del ornato municipal⁵⁷, especialmente en sectores estratégicos de la ciudad, mencionando calles desde la cuarta hasta la sexta, la carrera quince, el centro de la ciudad y los alrededores de la Estación del Ferrocarril:

⁵⁷ Se refiere a todas las estructuras que forman parte del espacio público de una ciudad o localidad, tales como calles, parques, fachadas edificaciones con valor simbólico, entre otras estructuras.

Figura 16. Fotografía tomada por el autor. Cuenta por Valor 4 mts, balcistro (cúbico) para la calle 6ª que conduce a la E. del ferrocarril. 12. Enero 31 de 1920.⁵⁸

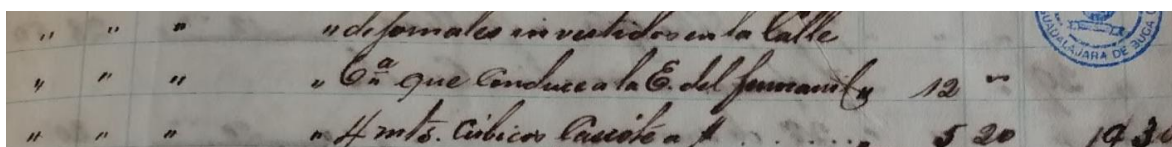


Figura 17. Fotografía tomada por el autor. Cuenta por Valor de reparaciones a la Estación del ferrocarril del Pacífico. 18 – 8865. Abril 21 de 1920.⁵⁹

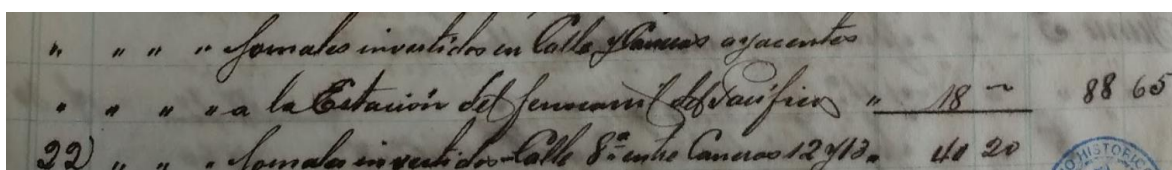


Figura 18. Fotografía tomada por el autor. Cuenta por Valor de materiales invertidos en centro a la Estación del F. del Pacifico. 18 – 28860. Mayo 29 de 1920.⁶⁰

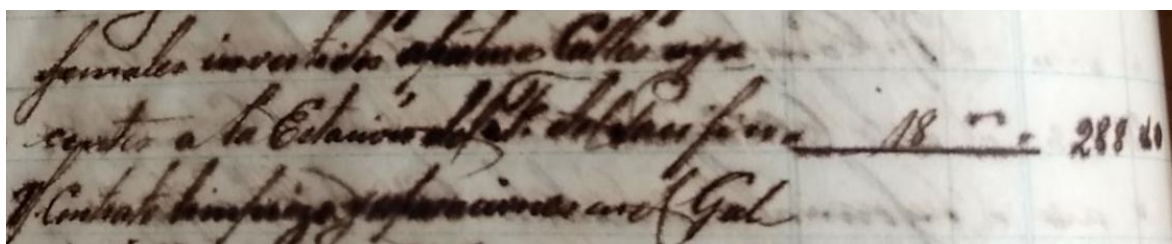


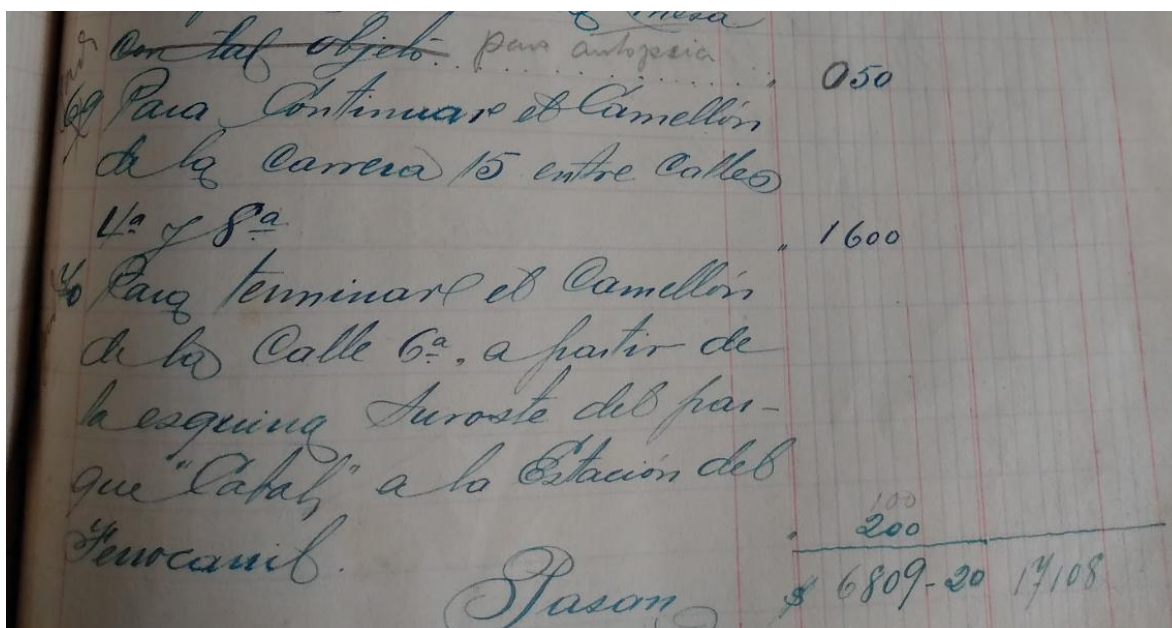
Figura 19. Fotografía tomada por el autor. Asignaciones presupuestales de obras públicas. Para terminar el camellón de la Calle 6ª, a partir de la esquina suroeste del parque “Cabal” a la Estación del Ferrocarril.⁶¹

⁵⁸ Tomada de «Relación de la cuenta de los gastos hechos en las obras públicas, durante el transcurso del presente año del 1920», en «Notas del Concejo Municipal de Buga. Acuerdo de junio de 1917, Sobre el Presupuesto de Rentas y Gastos para el año fiscal del 1 de julio de 1917 al 30 de junio de 1918», Academia de Historia Leonardo Tascón de Guadalajara de Buga, Fondo Cabildo – Concejo, Tomo 119 – 119A, (1916).

⁵⁹ Ibid.

⁶⁰ Ibid.

⁶¹ Ibid.



Cada una de estas inversiones supone un beneficio directo para todo el sector comercial, puesto que estas vías y lugares mencionados anteriormente conectarían de manera directa y a muy pocas manzanas de distancia a la zona céntrica comercial del casco urbano de Buga con la ubicación de la Estación del Ferrocarril del Pacífico, en el sector occidental. Estas reparaciones y obras facilitarían el traslado de mercancías y de pasajeros desde y hacia la estación ferroviaria, provocando de esta manera aumentos considerables de actividades comerciales en la ciudad tanto para el consumo interno como para posteriores procesos de exportación a través del puerto de Buenaventura. Por consiguiente, un efecto esperado del inicio de estas operaciones ferroviarias fue el de la proliferación de almacenes, en primera medida e instalaciones industriales, al poco tiempo después.

ALMACÉN "EL GLOBO"

de propiedad de

DON LEONARDO CABAL

Buga – Valle – Colombia

Fundado en agosto de 1919

Casa importadora desde 1920

ESPECIALIDAD. –Artículos de lujo y artículos para regalos. Calzado para hombre de la acreditada marca "WOLK-OVER".

La distinción de todos los artículos que introduce es la alta calidad de ellos.

En el mes de agosto de 1927, el día 25, fue víctima de un voraz incendio el edificio de propiedad de don José María Azcárate, en cuyos bajos funcionaba este almacén, desde el mes de abril de 1921, sufriendo, por consiguiente, una pérdida considerable, veinticinco mil pesos (\$ 25.000,00), suma que

representa el fruto del trabajo honrado de ocho años. Es de hacer notar la circunstancia de que el propietario de este almacén, no ha solicitado rebajas ni condonaciones en sus créditos, ni siquiera la exoneración del pago de los derechos de aduana y de fletes férreos para la introducción de una buena cantidad de mercancías que tenía en Buenaventura, en momentos del incendio, y que hoy se empeña, ya organizado con los elementos salvados, en satisfacer todos sus créditos. El almacén no estaba asegurado. El señor Cabal quiere dejar constancia de que todos sus acreedores, tanto del exterior como del interior, con excepciones pocas, han procedido con toda delicadeza y corrección.⁶²

Si bien esta fuente contemporánea expresa como idea central el suceso adverso referente a las altas pérdidas económicas provocadas por el incendio de este almacén; pone en evidencia de manera explícita los efectos comerciales provocados a corto plazo producto de la llegada del tren a Guadalajara de Buga en dos aspectos a considerar: el primero, tiene que ver con la actividad económica de este establecimiento (casa importadora). Estos procesos comerciales de importación y exportación de artículos solían presentar más dificultades en años previos a la extensión de la vía ferroviaria, debido a los tiempos de transporte y, por ende, el posible costo del mismo. Por su parte, el segundo aspecto se encuentra en el pago de los fletes y derechos de aduana, lo cual es un claro indicio de surgimiento de otro tipo de regulaciones comerciales producto de la agilización de los procesos comerciales con el exterior, conectando de manera directa a Buga con el mercado internacional bajo el amparo de las leyes colombianas vigentes a partir de 1915.

Al momento de establecer las revisiones de esta obra publicada por Eduardo López Jaramillo para el año 1929, es posible encontrar grandes cantidades de espacios publicitarios en amplias secciones del libro, en especial en las páginas donde se ubican las reseñas actualizadas de cada ciudad y pueblo. Lo anterior no se trata de un detalle casual, sino que es atribuible al abanico de posibilidades comerciales e industriales que se desarrollaron en todas las regiones productoras del territorio colombiano gracias a la construcción y puesta en marcha de las locomotoras a vapor. Ante este ‘boom’ económico, Buga no ha sido la excepción y esto puede constatarse a partir de la observación de otro efecto importantísimo para la construcción del tejido empresarial e industrial bugueño: la creación de su Cámara de Comercio.

CAMARA DE COMERCIO DE BUGA

El intenso desarrollo comercial de esta ciudad, hoy una de las prósperas y florecientes de Colombia, movió a varios caballeros, hace seis años, a constituir una sociedad de propaganda y de defensa comercial, que en un principio se llamó “Junta de Comercio de Buga”, a la cabeza de la cual actuó permanentemente como Presidente don José María Plaza, y como Secretario don Ramón Antonio Azcárate y Rivera.

Estos cultos caballeros y distinguidos hijos de Buga, iniciaron gestiones ante el Ministerio de Industrias, para ver de obtener, para su ciudad natal, la creación de una Cámara de Comercio, al igual de todas las que existen en los principales centros comerciales del país. Los esfuerzos de estos incansables luchadores y patriotas hijos de la ciudad fueron felizmente coronados con la expedición

⁶² Eduardo López Jaramillo, *Almanaque de los hechos colombianos* (Colombia, Arboleda & Valencia, 1929), 456.

del Decreto del Ministerio de Industrias, dignamente representado a la sazón por el señor General Salvador Franco, quien creó la expersada Cámara, una de las más honorables, competentes y trabajadoras de Colombia. Su personal quedó integrado así en el año de 1927:

Presidente, don José María Plaza.
Primer Vicepresidente, don Olimpo Montes Cano.
Segundo Vicepresidente, don Daniel Irurita.
Secretario, don Ramón Antonio Azcárate y Rivera.
Vocales, don Bernardo Arango.
Don Leonardo Cabal.
Don Ramón Elías Recio.
Don Saulo Patiño B.
Don Tiberio Mejía.
Abogado, Dr Antonio Montoya Payán.

En el año de 1928, así:

Presidente, don Daniel Irurita F.
Primer Vicepresidente, don Bernardo Arango E.
Segundo Vicepresidente, don Saulo Patiño B.
Vocal-Secretario, don Ramón Antonio Azcárate y Rivera.
Vocales, don José María Plaza.
Don Leonardo Cabal.
Don Ramón Elías Recio.
Don Gustavo Garcés.
Don Francisco Paláez.
Abogado, Dr Antonio Montoya Payán.⁶³

Tal conformación gremial constituye como el reflejo del desarrollo comercial creciente en Guadalajara de Buga desde la apertura del sistema de transporte ferroviario. Las agremiaciones comerciales e industriales desarrolladas por parte de las compañías que arribaron a la ciudad durante los años veinte terminarían convirtiéndose en gestores importantísimos para el crecimiento de cada uno de los sectores económicos que terminarían, con el paso del tiempo, estableciendo lazos de cooperación para posicionar a la región vallecaucana como una de las más prósperas del territorio colombiano, aprovechando la ubicación estratégica de Guadalajara de Buga respecto a su distancia con el puerto de Buenaventura, poniendo a aquel distrito como punto de referencia para un eventual cruce de caminos.

Otro aspecto importante sobre el cual pudo incidir el transporte por ferrocarril en Guadalajara de Buga fue el del comercio de artículos de primera necesidad para los hogares bugueños. Al establecerse la apertura comercial de la ciudad tras la llegada del ferrocarril, se puede observar el surgimiento de almacenes con una muy variada cantidad de productos para el consumo cotidiano, los cuales sostenían precios competitivos, tal como se presentará a continuación con algunos elementos esenciales:

⁶³ Eduardo López Jaramillo, «Almanaque de los hechos colombianos», 424.

Tabla 3. Comparación de precios del mercado entre la década de 1920 hasta la década de 1930.

Años veintes			Años treintas		
Artículo	Precio		Artículo	Precio	
	Libra/Galón/Barra	Arroba		Libra/Galón/Barra	Arroba
Azúcar granulada	0,13	2,90	Azúcar granulada	0,10	2,10
Café	0,12	2,90	Café	0,10	2,10
Arroz de Guacarí	0,12	2,50	Arroz de Guacarí	0,07	1,50
Cacao	0,28	6,50	Cacao	0,22	5,00
Chocolate	0,24	5,75	Chocolate	0,22	5,30
Petróleo Galón B.	1,25		Petróleo Galón B.	0,20	1,15
Jabón Llorede	0,16	5,50	Jabón Victoria	0,08	4,00

Fuente: Adaptado con información de *El Nuevo Diario* (1924) y de *El Radio – Interdiario de la mañana* (agosto 23 de 1931, página tercera).

Si bien el comportamiento de los precios del mercado local puede variar dependiendo de varios factores relacionados con el fenómeno de la inflación, las políticas económicas adoptadas por el Estado colombiano o incluso tensiones geopolíticas, es posible inferir que gracias a la llegada del Ferrocarril del Pacífico a Buga, dichos valores hayan logrado mantener una relativa estabilidad para el consumo interno y la distribución de estos productos hacia pueblos aledaños como Guacarí, Yotoco, San Pedro, entre otros. Esto puede deducirse a través de dos elementos principales: el primero, gracias a las conexiones que el sistema ferroviario generó entre múltiples áreas productoras con las cada una de las ciudades principales del departamento, beneficiando de esta manera al sector agrícola. Mientras tanto, el segundo puede obedecer a las mejoras implementadas a los procesos de producción agrícola, a través de la incorporación de herramientas y maquinaria que hayan sido introducidas a través de la vía férrea, siendo esta vista como el sistema de transporte principal en el Valle del Cauca, dinamizador de las labores de distribuciones del café, el cacao, el azúcar, entre otros.

Entrando en materia productiva, la agricultura y ganadería vallecaucana, en especial la bugueña, muestra signos de producción constante, pero con lo justo para abastecer las necesidades del territorio propio y, eventualmente, las de los pueblos aledaños. No hay que olvidar que, si bien Guadalajara de Buga contaba con conexión con los municipios del centro y del norte del departamento gracias a la existencia de la Carretera Central y de la navegabilidad del río Cauca, ninguna de estas dos alternativas contaba con la posibilidad de transportar productos masivamente, por tanto, las producciones se centraban más hacia el consumo local y cercano:

La industria pecuaria es a la que con especialidad se dedican las personas acaudaladas; algunas poseen ingenios con grandes plantaciones de caña, y otras, extensas arboledas de cacao; mas por lo general la

industria agrícola sólo da lo necesario para el consumo local con excepción del ganado, el cacao y algo de café, que sí se exportan. Hay en la ciudad suficientes talleres para la fabricación de objetos, como muebles, calzado, joyas, vestidos, etc., que se consumen en la localidad, pero no existen fábricas propiamente dichas.⁶⁴

Otra fuente que confirma la vocación del Distrito de Buga previo a la llegada del Ferrocarril del Pacífico se encuentra en la obra desarrollada por Diego Monsalve, titulado *Colombia Cafetera*. Aquí, es posible observar que hay una actividad cafetera importante, la cual si bien no es tan amplia a comparación de otros territorios del norte del Valle, sí se considera como uno de los productos estrella de la sociedad bugueña, el cual tomó mayor relevancia al momento del funcionamiento del Ferrocarril del Pacífico en la ciudad:

De antigua fundación, de hermosos edificios, calles amplias y rectas. El distrito a que sirve de cabecera constituye como uno de los principales centros ganaderos del departamento. Produce cacao, tabaco y café y tiene varias fábricas.⁶⁵

Establecer el comentario sobre los productos agrícolas principales producidos en Guadalajara de Buga en el periodo comprendido entre los años 1918 y 1927 permite aterrizar de forma más práctica el beneficio que aportó la operación ferroviaria en el territorio bugueño, a través de su relación con el desarrollo de industrias de producción, tratamiento y distribución masiva de carnes, café, tabaco y azúcar⁶⁶ principalmente, partiendo desde los procesos de articulación gestados entre la compañía Ferrocarril del Pacífico y los diferentes hacendados de producción ganadera, caficultora, tabacalera y azucarera, a través del establecimiento de proyectos de ramales que integrarían a cada uno de estos sectores con la línea férrea principal.

En primer lugar, se encuentra información sobre la distribución tabacalera en Buga, recopilada por el medio de comunicación impreso llamado *El Radio*, el cual se destacaba por publicar sus noticias en emisiones tanto en las mañanas (Interdiario de la mañana) como en las tardes (Interdiario de la tarde), cuya comparación se presentará a continuación:

Tabla 4. Resumen del movimiento de tabaco en el Municipio de Buga durante los meses de junio y julio de 1931.

Movimiento de tabaco en Buga				
Detalle	Junio de 1931 (1 al 30)		Julio de 1931 (1 al 31)	
	Entradas (K-G)	Salidas (K-G)	Entradas (K-G)	Salidas (K-G)
Existencia del mes anterior.	4.279 - 200		3.178 - 500	

⁶⁴ J. Posada, «Libro Azul de Colombia», 675.

⁶⁵ Diego Monsalve, «Información general del departamento Valle del Cauca», en *Colombia Cafetera* (Barcelona: Artes Gráficas, 1927), 563.

⁶⁶ Producto estrella de la región vallecaucana, sobre la cual se encontró información relevante a nivel regional.

Tabaco del Departamento que pagó impuesto.	1.358 - 420		1.365 - 300	
Tabaco de otros Departamentos que pagó impuesto.	368 - 400		389 - 600	
Tabaco llegado de otros Municipios con impuesto pagado (Rama).	365 - 700		574 - 400	
Tabaco llegado de otros Municipios con impuesto pagado (Elaborado).	1.816 - 800		1.565 - 700	
Tabaco transportado para otros Municipios con impuesto pagado (Rama).		1 - 000		2 - 000
Tabaco transportado para otros Municipios con impuesto pagado (Edo).		519 - 000		657 - 950
Tabaco extraído del Departamento (Elaborado).		77 - 100		1 - 000
Tabaco consumido en el Municipio.		4.412 - 920		3.062 - 700
Existencia para el mes siguiente.		3.178 - 500		3.165 - 650
Sumas iguales.	8.188 - 520	8.188 - 520	7.073 - 500	7.073 - 500

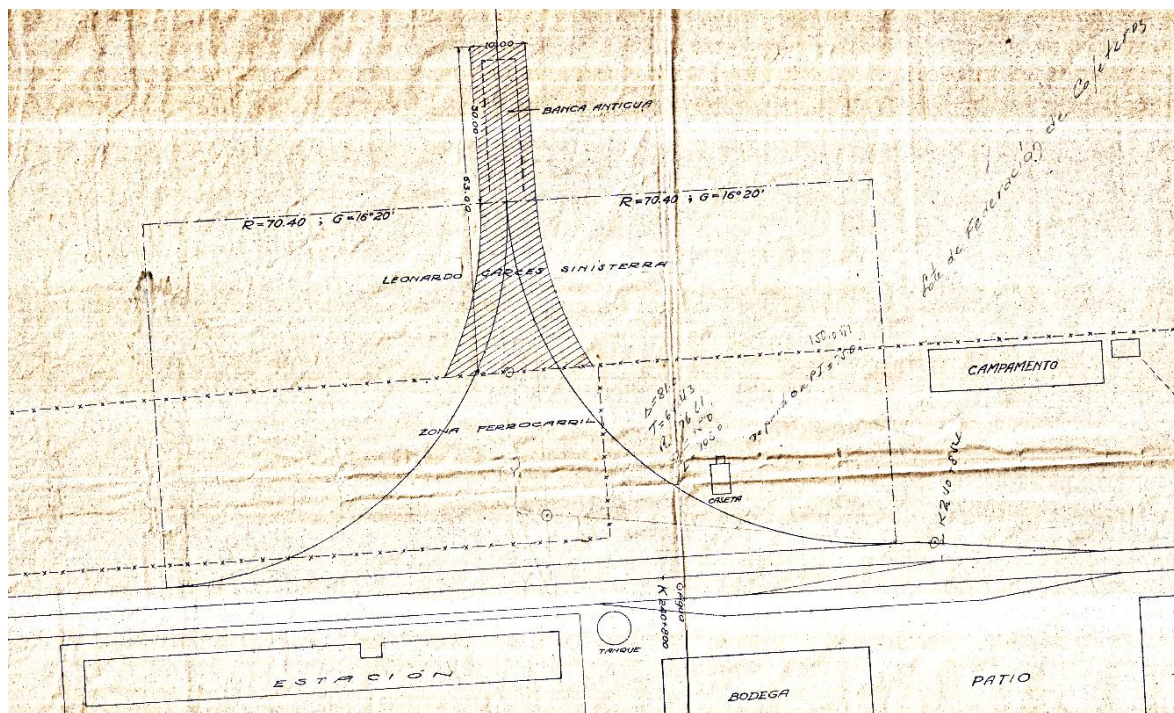
Fuente: Mario Saavedra, *El Radio – Interdiario de la mañana* (Buga: agosto 25 de 1931), 7.

El motivo principal que se tiene para involucrar a esta fuente primaria como otra muestra del impacto económico generado por las operaciones del Ferrocarril del Pacífico en Buga se debe a sus registros presentados. Teniendo en cuenta ese aspecto, este cuadro permite inferir que dichos cargamentos de tabaco, pudiendo transportarse en cualquiera de los tres (3) medios de transporte disponibles en el departamento (la carretera, el tren y el río Cauca), debieron ser registrados al momento de establecer los pesajes en las estaciones ferroviarias, visibilizando de esta manera el papel que desempeña la locomotora en los procesos de transporte de este producto.

En segundo lugar, de acuerdo con el análisis de las fuentes encontradas, es posible determinar la existencia de una relación entre toda la dinámica ferroviaria y los procesos de producción y de distribución del café hacia las poblaciones de la región y hacia el puerto de Buenaventura. Gracias a la planimetría, se logró comprobar la adquisición de un lote por

parte de la Federación Nacional de Cafeteros de Colombia, el cual se encontraba ubicado a muy pocos metros de la línea férrea para el año 1944.

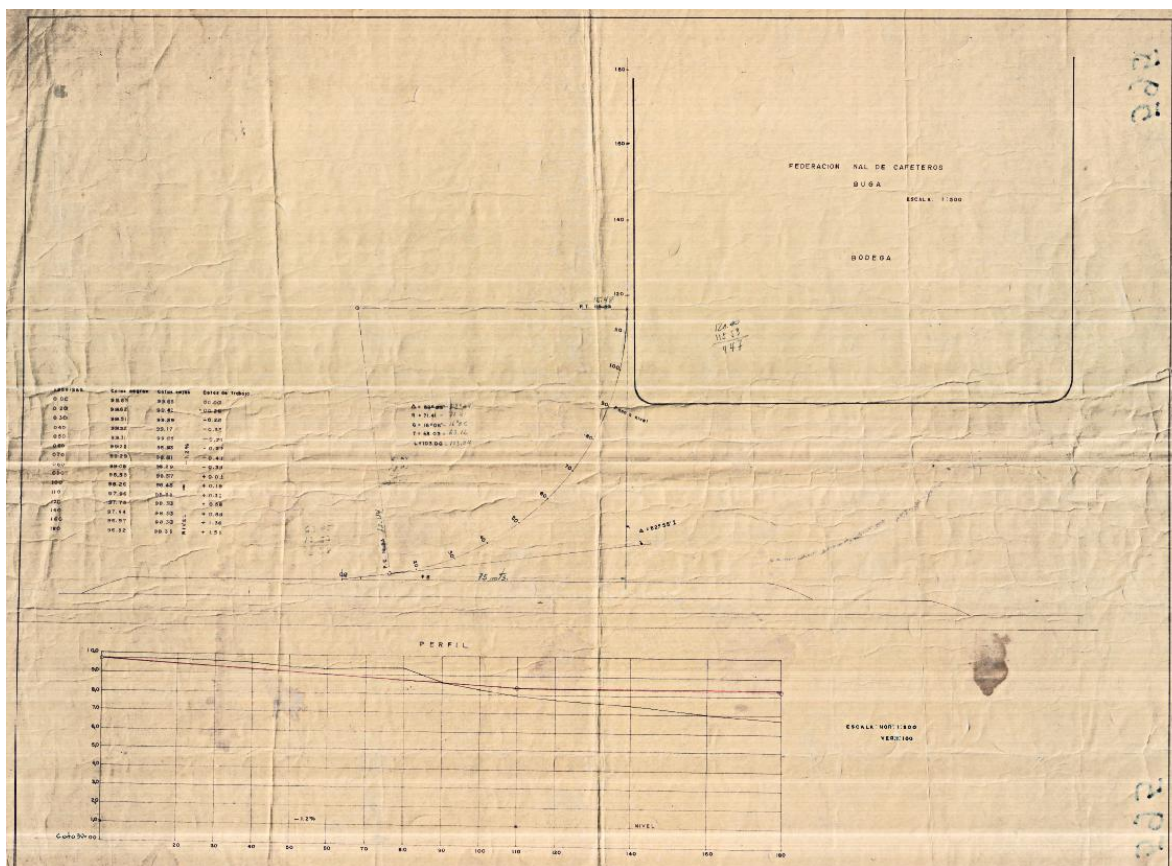
Figura 20. Plano 3957. Estación Buga. Triángulo de inversión.



Fuente: Planos Obras Públicas, Universidad del Valle, Mapoteca, 1944.

En la parte superior derecha de la figura presentada anteriormente se encuentra la existencia de dicho lote. En dicha sección se desarrolló la construcción de una bodega perteneciente a la Federación Nacional de Cafeteros, el gremio caficultor más importante del país. Se presume que en dichas instalaciones se almacenaban los diferentes productos derivados del grano, sirviendo así como un centro estratégico de acopio para el cargamento próximo a ser tratado para su posterior exportación en el puerto de Buenaventura:

Figura 21. Plano 3944. Estación Buga. Bodega de la Federación Nacional de Cafeteros en Buga.



Fuente: Planos Obras Públicas, Universidad del Valle, Mapoteca, s.f.

Al observar con detalle el anterior mapa, se hace visible que este contiene un elemento que llama poderosamente la atención. Se trata de la instalación de una bifurcación⁶⁷ con el objetivo de conectar la línea ferroviaria principal con el interior de las instalaciones de la Federación Nacional de Cafeteros. Dicha separación sería organizada con la finalidad de optimizar los procesos de cargue y descargue del producido cafetero, reduciendo de esta manera los posibles costes adicionales que supondría trasladar miles de kilos de café hasta la Estación del Ferrocarril. De igual manera, dicha bodega⁶⁸ pudo servir como gran centro de acopio para las producciones cafeteras de las zonas rurales de Guadalajara de Buga, articulando así las áreas productoras con los centros de comercio y de exportación.

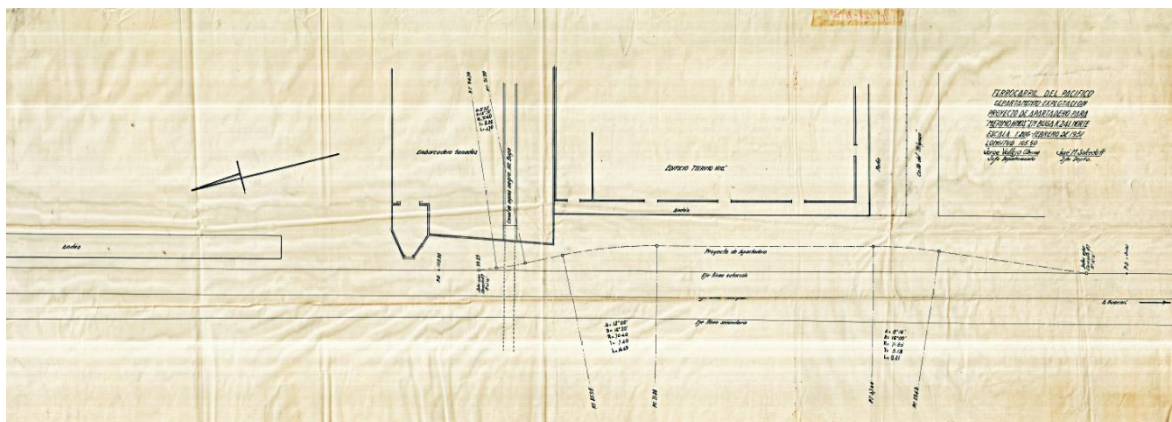
Por su parte, la explotación ganadera en Buga no se queda atrás en todo este proceso de integración comercial. Esta actividad económica continuaba siendo importante, en gran parte, gracias a las propias condiciones topográficas propias del valle geográfico del río Cauca, lugar donde cuya planicie contenía suelos considerados ricos en nutrientes que garantizan una alta fertilidad, lo cual justificaría la existencia de grandes extensiones de

⁶⁷ Consiste en la separación de una línea recta en dos ramales, la cual puede observarse en la parte izquierda de la ilustración.

⁶⁸ Actualmente, en estas instalaciones opera la empresa Almacafé, la cual sigue perteneciendo a la Federación Nacional de Cafeteros y ofrece servicios de logística en materia cafetera para la región. Tomado de: <https://www.almacafe.com.co/nosotros/>.

pastizales ideales para la crianza de las reses.⁶⁹ Lo anterior promovería la creación de grandes hacendados productores, así como de varios establecimientos comercializadores de ganado, cuya labor comercial pudo haberse visto beneficiada de manera directa por la llegada del Ferrocarril del Pacífico a Guadalajara de Buga.

Figura 22. Plano 3878. Proyecto de apartadero para "Merino Hermanos" en Buga, Km 241, norte.



Fuente: Planos Obras Públicas, Universidad del Valle, Mapoteca, 1951.

El plano presentado se trata de un proyecto de conexión de las instalaciones del establecimiento llamado «Merino Hmnos» con la línea férrea principal del Ferrocarril del Pacífico, ubicada a la altura del Municipio de Guadalajara de Buga. Dicha articulación se llevaría a cabo a partir de la bifurcación de un pequeño tramo de la vía, acercándola de esta manera hacia las puertas tanto de la estructura principal (al centro de la imagen), como del embarcadero para el ganado (estructura del extremo izquierdo de la imagen). Este tramo cobraría importancia puesto que permitiría que el ganado fuese transportado en dirección sur hacia el puerto de Buenaventura, para posteriormente ser exportado en los comercios internacionales.

Un tercer sector ampliamente beneficiado con las operaciones ferroviarias en Buga fue, sin dudas, el sector de prestación de servicios, el cual resultó siendo estimulado como consecuencia del flujo de personas y de mercancía, ubicando a la ciudad como un punto de referencia importante a nivel regional gracias a su ubicación estratégica que posibilitaba el trasbordo de pasajeros y artículos de todo tipo, lo cual puede revisarse a través de las actualizaciones de las tarifas de fletes y las publicaciones de los balances de recaudo mensual.

Figura 23. Tarifa de pasajes del Ferrocarril del Pacífico desde Buga.

⁶⁹ P. L. Bell, «Colombia. Manual Comercial e Industrial», 369.

Estaciones	Primera	Segunda	Tercera
Buenaventura	\$ 7.25	\$ 4.65	\$ 2.30
La Cumbre	" 3.20	" 1.95	" 0.95
Popayán	" 6.65	" 4.00	" 1.95
Cali	" 1.75	" 1.05	" 0.50
Guanabanal	" 1.50	" 0.90	" 0.45
Palmira	" 1.10	" 0.65	" 0.35
Cerrito	" 0.65	" 0.40	" 0.20
Guacarí	" 0.40	" 0.25	" 0.15
San Pedro	" 0.35	" 0.20	" 0.10
Tuluá	" 0.65	" 0.40	" 0.20
Andalucía	" 0.90	" 0.55	" 0.25
Bugalagrande	" 1.05	" 0.60	" 0.30
La Paila	" 1.45	" 0.85	" 0.40
Zarzal	" 1.65	" 1.00	" 0.50
La Victoria	" 2.05	" 1.20	" 0.60
Obando	" 2.25	" 1.35	" 0.65
Cartago	" 2.80	" 1.65	" 0.80
Sevilla	" 2.15	" 1.30	" 0.65
Caicedonia		" 1.55	" 0.75
La Tebaida		" 1.80	" 0.90
Armenia	" 3.45	" 2.15	" 1.05

Fuente: *El Radio – Interdiario de la mañana, Año I, Número 12, junio 18 de 1931, pág. 7.*

El listado anterior pone en evidencia las conexiones con las cuales alcanzó a contar la ciudad de Buga en primera instancia a la altura de los años treinta. La estación prestaba un servicio de hasta veintiún (21) destinos diferentes a lo largo y ancho del territorio vallecaucano, así como a las regiones vecinas del Eje Cafetero al norte y del Cauca al sur, demostrando así que el Municipio se posicionaba como un punto de partida estratégico. Es posible inferir que los valores de estos tramos en cada clase corresponderían a la distancia en kilómetros recorrida, a la dificultad topográfica del trayecto y a la disponibilidad de locomotoras en los itinerarios determinados. Otra muestra del uso de este sistema férreo desde Guadalajara de Buga se encuentra en los balances de ingresos, como por ejemplo, el del mes de julio de 1931, presentado por el mismo Interdiario:

Figura 24. Balance de ingresos registrados por la Estación del Ferrocarril del Pacífico desde Buga durante el mes de julio de 1931.

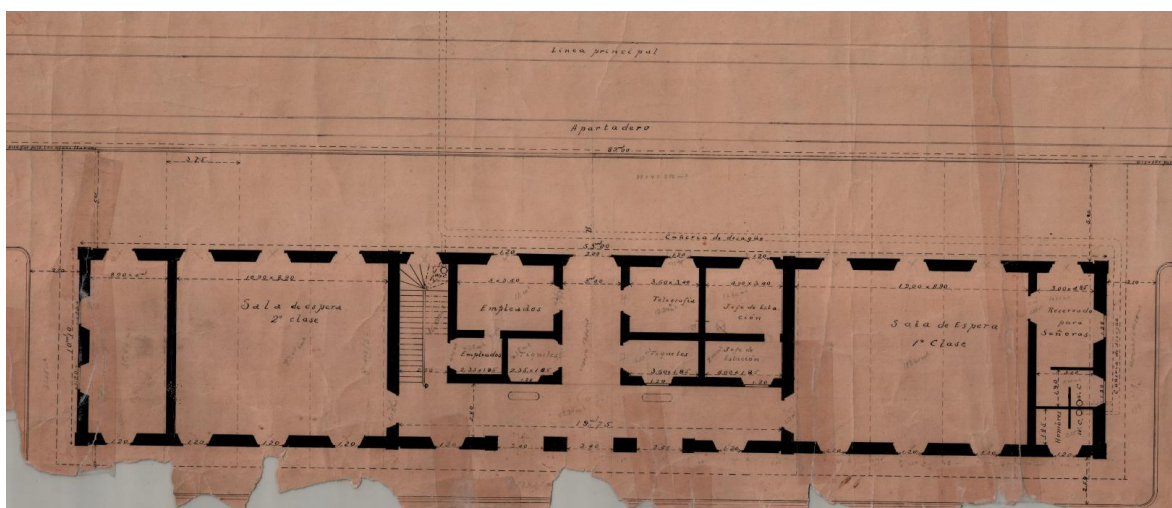
Ferrocarril del Pacífico						
Producido de la estación de Buga en el mes de julio						
Producto total					\$ 5.944,11	
TIQUETES						
1a. clase		2a. clase		3a. clase		
Tiquetes	Valor	Tiquetes	Valor	Tiquetes	Valor	
42	\$ 82,75	1.494	\$ 1.419,15	4.808	\$ 2.210,20	
B O D E G A						
\$ 2.232,01						

Fuente: *El Radio – Interdiario de la mañana*, agosto 11 de 1931, pág. 4.

La fuente anterior permite observar las diferencias de ingresos registrados por cada clase desde la estación bugueña del Ferrocarril del Pacífico, así como los producidos por el servicio de bodegaje para todo tipo de artículos comerciales, productos agrícolas e industriales. En ese orden de ideas y de manera implícita, se había hecho necesario establecer espacios de bodega alrededor de la estación del ferrocarril, estimulando al bodegaje como uno de los primeros servicios en surgir tras la aparición del tren en el Municipio.

La llegada del ferrocarril a Buga también tuvo repercusiones en los servicios de comunicación y de promoción de infraestructura. En cuanto al primer conjunto de servicios, se han encontrado fuentes que indican una relación directa entre las operaciones ferroviarias y la instalación de telégrafos, así como el posible apoyo hacia el envío de correos y encomiendas. A continuación se presentará un ejemplar donde se puede apreciar la manera como las compañías ferroviarias incluían servicios de comunicación telegráfica al interior de su estación del ferrocarril:

Figura 25. Plano de la Estación de Buga: plano 1.



Fuente: *Universidad del Valle*, 1920.

El plano de la figura anterior obedece a una distribución espacial del plano de la Estación del Ferrocarril del Pacífico ubicada en Guadalajara de Buga para el año de 1920. Aquí se puede observar que una de las oficinas del bloque central indica que es asignada para el servicio de telegrafía. Este servicio también es mencionado en general por parte del *Libro Azul*, donde se conoce que la empresa manejó una de las líneas más largas del país:

Líneas telegráficas de los ferrocarriles.—Éstas han sido construidas por cuenta de las respectivas empresas ferroviarias que en seguida se enumeran, para el uso exclusivo de ellas:

Ferrocarril del Pacífico – Con 174K y 10 estaciones.⁷⁰

El servicio de envío de encomiendas también pudo haber encontrado en el ferrocarril una ventana de oportunidad para optimizar las comunicaciones entre las poblaciones y las regiones, tras un posible manejo realizado por las mismas franquicias que controlaban la prestación de servicio de telegrafía:

Figura 26. Cuadro estadístico de la Oficina de Correos de Buga, durante el segundo trimestre de 1931.

Cuadro Estadístico de la Oficina de Correos de Buga, correspondiente al 2o. trimestre de 1931.																	
Meses	Pliegos oficiales.		Despa- chados	Recomendados		Interior	Exterior	Despachos oficiales.		Encomiendas		Valores declarados.					
	Recibidos	Criminales		Recibidos	Despachados			Recibidos	Despachados	Recibidos	Despachados	Recibidos	Despachados	No. d' valores	No. d' valores		
	Civiles	Criminales		Recibidos	Despachados			Recibidos	Despachados	Recibidos	Despachados	Recibidos	Despachados	No. d' valores	No. d' valores		
Abril	30	118	45	43	32	25	70	31	153	26	16	\$ 617	73	\$ 2.001-56			
Mayo	42	142	123	48	45	25	55	31	104	33	23	1.323	86	2.643-47			
Junio	31	110	44	73	45	32	55	30	91	33	25	780	81	2.196-62			
Suma	123	370	212	164	120	82	178	92	348	92	64	2.720	239	6.841-65			
GIROS POSTALES				ESPECIES POSTALES				CORRESPONDENCIA ORDINARIA									
Vendidas				Vendidas				Interior				Exterior				Oficios electorales	
No. de giros	Emitidos	Pagados	Ingresos	cartas	periódicos	cartas oficiales	impresos	tarjetas Pies.	cartas recibidas	despachadas	impresos recibidos	despachados	tarjetas recibidas	despachadas	despachados		
13	\$ 408-70	17	\$ 400-50	\$ 272-"	3.066	735	359	280	178	1.110	462	183	282	60	64		
22	653-44	15	417-"	282-"	4.073	611	407	286	211	1.015	491	300	361	80	58		
19	472-60	13	245-"	332-21	3.012	804	466	147	327	890	449	254	370	57	97		
54	1.534-74	45	1.062-50	876-21	10.151	2.150	1.212	713	716	3.015	1.402	637	1.013	197	219		
Buga agosto de 1931																	
El Administrador														Jasón Guzmán			

Fuente: *El Radio – Interdiario de la mañana, año I, número 31, agosto 8 de 1931, pág. 3.*

De acuerdo con esta gráfica, podemos observar que se clasificaban diferentes tipos de correos de acuerdo con la información o los destinatarios que estos tuvieran, los cuales, durante los meses de abril, mayo y junio del año 1931, se mantenían con un ritmo considerablemente alto de envíos y de recepciones, lo cual permitió el flujo de recursos económicos derivados de la prestación del servicio de transporte de correos, encargos y encomiendas desde y hacia Guadalajara de Buga. Sin embargo, cabe mencionar que estos datos de la Oficina de Correos de Buga no mencionan los sistemas principales sobre los cuales se desarrollaba este flujo constante de correspondencia, por lo cual se justifica establecer una mayor profundización sobre la participación ferroviaria en este proceso.

En simultánea, durante la década de los años 30 se encontraban más espacios publicitarios a lo largo de todas las entregas del medio impreso *El Radio*, entre los cuales se encuentran más casas importadoras, establecimientos dedicados al cambio de divisas y servicios derivados del ejercicio de la ingeniería civil, entre otros. Sobre este particular último sector, se considera

⁷⁰ J. Posada, «Libro Azul de Colombia», 43.

su importancia a raíz de la llegada del ferrocarril a Buga, en el sentido relacionado con la posible formulación de nuevos proyectos enfocados hacia el fortalecimiento de los sistemas ferroviarios o carreteables a mediano o largo plazo en el Municipio:

OFICINA DE INGENIERÍA EN BUGA

Es con gusto como registramos hoy, la noticia de que los muy distinguidos y competentes ingenieros señores Guillermo Rebolledo y Alfonso Jaramillo, han establecido en esta ciudad una oficina de ingeniería, que viene en los actuales momentos a llenar un vacío que todos sentíamos y como tal a gozar de una comodidad que a todos nos place, significando un grado de adelanto y cultura que sabremos apreciar en su justo valor.

Tanto el ingeniero Rebolledo como su socio el ingeniero Jaramillo, han desempeñado puestos muy importantes en el ramo de las obras públicas nacionales, contribuyendo con sus múltiples conocimientos al adelanto de nuestro país. El doctor Rebolledo desempeñó durante los últimos tres años el puesto de ingeniero jefe del F. C. de Girardot, en el que introdujo reformas muy sabias que redundaron en el provecho del público y de la nación.

El doctor Jaramillo, muy conocido en Caldas, departamento al que muy especialmente ha dedicado sus desvelos, contribuyó de manera muy entusiasta y decisiva al enorme progreso en sus diversas obras y muy especialmente en el estudio y trazado de la muy importante ferrovía Ibagué – Armenia.

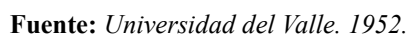
No dudamos, pues, un momento que los señores Rebolledo y Jaramillo, quienes además de ser poseedores de una hoja brillante de servicios profesionales, unen a este admirables dotes de caballerosidad, que por sí solas se encargarán de proporcionarles el más completo éxito en su noble propósito, contribuirán sin lugar a duda al adelanto y buen nombre de nuestra culta y hospitalaria ciudad.⁷¹

El perfil de esta actividad económica apunta directamente al desarrollo de obras de infraestructura ferroviaria, muy seguramente alineadas con las proposiciones que se adelantaron desde el Municipio para la construcción de líneas férreas directas hacia el puerto de Buenaventura y otras labores relacionadas con el sector transporte. Lo certero en este punto es que este tipo de actividades económicas fortalecería la posición de Buga como un punto de partida estratégico para el desarrollo del comercio y, junto con él, la industrialización de toda la zona céntrica del Valle del Cauca.

A propósito sobre la posición referencial de Buga como paso obligado central para todas las locomotoras que se desplazaran desde y hacia el puerto de Buenaventura, se han encontrado fuentes que podrían indicar el surgimiento de todo un sector económico en el Municipio: la conformación de espacios dedicados hacia el servicio de hospedaje de personas u hoteles, como los conocemos actualmente. De acuerdo con los planos obtenidos de la Biblioteca Digital de la Universidad del Valle, se han registrado hasta por lo menos cuatro (4)

⁷¹ «Oficina de Ingeniería en Buga. Buga, junio 18 de 1931», Periódico *El Radio – Interdiario de la mañana*, Año I, Número 12, 1931.

Figura 27. Estación de Buga (fragmento N° 1): Ferrocarril del Pacífico.

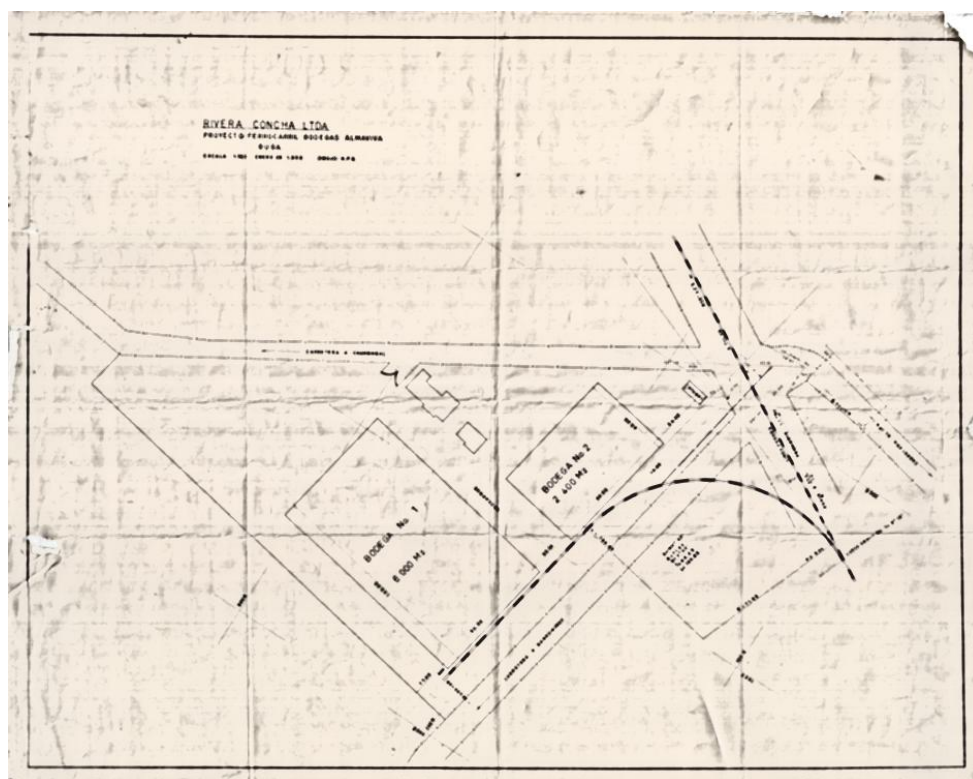


98

existente entre el municipio, los pueblos aledaños, el puerto de Buenaventura, Santiago de Cali y el interior del país propició el aumento del flujo de personas que visitarían la ciudad por múltiples razones. Esto hace que se identifique una necesidad de facilitar lugares donde las personas puedan pasar el tiempo que necesiten sin alejarse del sector aledaño a la estación ferroviaria. Por lo tanto, no sería descabellado deducir que las paradas del tren estimularon la creación de hospedajes en Buga.

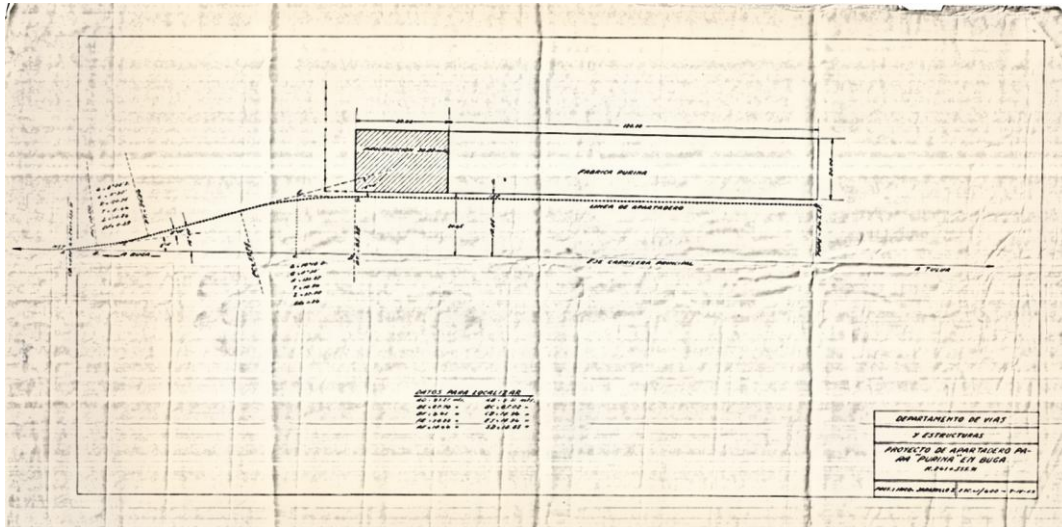
Un último, pero no menos importante aspecto a considerar es el estímulo hacia la llegada e instalación de industrias o por lo menos la planificación de las mismas tanto en la primera mitad del siglo XX como en la segunda del mismo. En este proceso, se destacan los proyectos de construcción de ramales que conectasen instalaciones empresariales e industriales como Almaviva, Purina o la Compañía Nacional de Vidrios S.A., respectivamente, brindando indicios de su llegada al Municipio en el transcurso de las décadas de los años treinta, cuarenta y cincuenta, y su posterior voluntad de integración con las líneas férreas durante las décadas de los años sesenta y setenta.

Figura 29. Plano 3645A. Proyecto ferrocarril, Bodegas Almaviva, Buga.



Fuente: Planos Obras Públicas, Universidad del Valle, Mapoteca, 1968.

Figura 30. Plano 3926. Proyecto de apartadero para «Purina» en Buga.



Fuente: Planos Obras Públicas, Universidad del Valle, Mapoteca, 1969.

Figura 31. Plano 1688. Localización de planta de materias primas en Buga, Compañía Nacional de Vidrios S.A.



Fuente: Planos Topográficos, Universidad del Valle, Mapoteca, 1977.

Los tres (3) planos presentados anteriormente representan la integración industrial que se desarrolló en Guadalajara de Buga desde mediados del siglo XX. Tras su análisis se determinó la existencia de un patrón identificado: si bien estas tres industrias corresponden a décadas y ubicaciones distintas, las mismas se encuentran a escasos metros de la vía ferroviaria principal del Ferrocarril del Pacífico. Lo anterior supone la determinación empresarial por ubicarse en áreas de fácil acceso y salida, a través de los sistemas ferroviarios y carretables disponibles. No obstante, estas industrias asumieron la conexión férrea como una oportunidad para recibir sus materias primas y enviar sus productos terminados ya sea para el consumo interno como para el exterior, procurando optimizar sus procesos logísticos y de transporte, permitiéndoles disminuir sus costes, lo cual podría generar efectos positivos en los precios del consumidor final.

En síntesis, la economía de Guadalajara de Buga se vio beneficiada enormemente a raíz de la llegada del tren al municipio, pues lo conectó tanto con el puerto de Buenaventura como con las diferentes áreas productoras del interior del país, propiciando la generación de nuevos procesos de construcción de tejido comercial y empresarial, a través de la apertura de más establecimientos comerciales, la mejora en los procesos de distribución de los productos agrícolas y la implementación de varios servicios que resolvieron las necesidades de la población bugueña y avivaron el interés por generar más industria y más conexiones con otras ciudades en materia de comunicaciones, hotelería y proyectos de construcción.

De esta manera, Buga inició su proceso de industrialización y mejoró notablemente partes importantes del casco urbano, con el fin de optimizar todavía más el traslado de personas y de productos esenciales desde y hacia el municipio. No obstante, estos no fueron los únicos beneficios que se logran resaltar alrededor de las operaciones del Ferrocarril del Pacífico, pues no es posible ignorar el papel que desempeñaron los sectores dirigentes y la relación existente entre la llegada de la locomotora y el despegue de procesos turísticos y culturales en segunda instancia, los cuales se desarrollarán a continuación.

3.3. Otros efectos colaterales del tren para Buga

El Ferrocarril del Pacífico representó un auge de desarrollo y progreso no solo en el ámbito industrial y netamente comercial, sino también para los presupuestos municipales, el posicionamiento de los dirigentes bugueños con alcances regionales e interregionales, la posible apertura hacia un desarrollo turístico enfocado hacia la peregrinación religiosa y el desarrollo de pequeños procesos de urbanización alrededor de la estación ferroviaria durante el siglo XX.

Los presupuestos municipales son asignaciones de recursos económicos aprobados por el Concejo Municipal para establecer procesos de inversión y de sostenimiento de todos los elementos importantes para el funcionamiento de las entidades y los espacios públicos en todo el territorio municipal. En el marco de la ejecución de estos recursos, las autoridades competentes tienen las facultades otorgadas por la ley para determinar la manera como se direccionan los mismos a la hora de, por ejemplo, finiquitar la construcción de una obra de infraestructura de suma importancia. En ese orden de ideas, el arribo de los rieles de acero a Buga implicó el hecho de que la institucionalidad revisara alternativas para optimizar los recursos destinados a las obras complementarias de la zona de la estación del ferrocarril (y otros sectores de la ciudad), por lo cual acudió a la opción de integrar a personas privadas de la libertad como trabajadores en el marco de estas obras de adecuación:

Noviembre 10 de 1919

SEÑOR

PRESIDENTE DEL CONSEJO MUNICIPAL

Pte.

Por su digno conducto me permito exponer al Honorable Concejo lo siguiente:

Ante la perspectiva ya muy fundada del arribo del Ferrocarril a esa ciudad en el año entrante, considero que desde ahora debe principiarse a la ejecución de un plan de mejoras materiales, como apresto el más propio para festejar tan grande acontecimiento y recibir el impulso del Progreso.

No es necesario hablar de las obras que se están llevando a cabo con fondos del Departamento, que éstas seguirán su curso regular hasta el final.

Hay otras también a las que supongo que el H. Concejo prestará su atención y dispondrá los auxilios del Tesoro Municipal en concurso con el peculio de los particulares, como sucede con ciertas calles cuya reforma se impone.

Tampoco vengo a hacer hincapié en aquellas que son obligatorias para los dueños de casas, como composición de andenes; pues a este ramo la Policía dará atención preferente y al respecto se están dictando disposiciones.

Deseo especialmente referirme en el presente oficio a ciertas obras de embellecimiento en sitios donde no es posible contar con el apoyo particular, y si pueden realizarse con pequeñas erogaciones de \$ 4 a \$ 6 semanales de la Caja Municipal; es decir, mediante el empleo de presos. Así, a través del tiempo, y evitando premuras a última hora, sin fuertes gastos para el Municipio, se logra hacer algo de significación.

Es lo que paso a explicar: Se puede contar siempre con cierto número de presos de los que no están obligados a trabajar, pero que se presten gustosos con el halago de alguna pequeña remuneración. Ese número depende del de Agentes de que se pueda disponer para la escolta, y como este servicio es escaso, así mismo es el de poner los presos disponibles para el efecto; de aquí que, como he dicho, la erogación que corresponda hacer al Tesoro, a razón de \$ 0,20 diarios para cada uno, fluctúe con aquellas cifras, poco más o menos. Regularmente también se cuenta con otro grupo de presos rematados, obligados, por ende, a trabajar sin remuneración alguna; suelen ser los que esperan rebaja de pena y ofrecen absoluta confianza, de tal manera que sólo se dedica a ellos un Agente para la custodia; pero es tan escaso su número y corta su permanencia en esas condiciones, que no se puede realizar con ellos obra de algunas proporciones en corto tiempo. Se les debe tener en forma como de refuerzo eventual para aquellos; o para hacer otros trabajos por separado, como es mejor para evitar la indisciplina que introducen por estar sin halago alguno.

Sitios que deben mejorarse son: la vega del río, que se presta para el embellecimiento; el Bosque Fuenmayor, que exige arreglo formal del suelo; el terreno fronterizo al Cementerio, que presenta mal aspecto actualmente, y a cuya empradización supongo se avisará a los propietarios; arreglo del costado occidental de la Plaza primera, en este orden cualesquiera otras mejoras de sitios públicos. Las obras se pueden llevar a cabo, empezando desde ahora, ya que es muy amplio el número de presos con que se cuenta. Basta advertir para dar voz a la lentitud inevitable con que se trabaja con los presos rematados con dos limpiezas hechas en parte de la vega del Guadalajara se habían hecho hace siete meses. Has con el empleo de una sección permanente de presos remunerados se obtendrá indudablemente el propósito de arreglar en varios sitios.

Lo expuesto hasta aquí, queda a la consideración del H. Concejo en su interés por el mejoramiento local me lleva a ofrecerle esa cooperación. En cuanto a la reglamentación para el pago de los presos, obvio que el H. Concejo puede tomar todas las medidas que estime necesarias; y gracias a la dirección de los trabajos, naturalmente que la tendrá la Junta de Obras Públicas formada a iniciativa del Sr. Personero Municipal.

Del señor Presidente, atento servidor
Firma

Buga, noviembre 10 de 1919

Recibida en estas fechas. Se dará lectura en la sesión de hoy, y la presidencia dispuso pasarla en común al Sr. Personero Municipal para que proponga lo que estime conveniente.

El Secretario,
Firma.⁷²

La cita anterior permite apreciar el beneficio ofrecido por el trabajo de los presos en cada una de las obras públicas necesarias para adecuar a la ciudad a la nueva realidad ferroviaria y a su posterior apertura económica a raíz de ella. El punto más importante para señalar es la manera como gracias a esta dinámica de reclutamiento de mano de obra, la municipalidad pudo ahorrar una buena cantidad de recursos para lograr distribuirlos ya sea en la adquisición de más materiales o en la aprobación de más obras de adecuación de la infraestructura bugueña, pues la carta sugiere que el trabajo con los presos puede resultar más económico para las arcas fiscales, pues los presos recibirían remuneraciones menores a las de un trabajador en libertad y, en varios casos, no se obligaría al Municipio a remunerar a los presos más peligrosos. Otro detalle que vale la pena señalar es la existencia de las contribuciones que las entidades recaudaban a través de los impuestos y otros conceptos para apoyar el desarrollo de las obras mencionadas; ayudando a amortiguar un poco más el gasto directo realizado por las autoridades en cada adecuación o reparación de las calles de la ciudad.

Otro beneficio indirecto importante lo recibió la Compañía del Teatro Municipal de Buga, pues, bajo el amparo y supervisión por parte del Concejo Municipal, recibió una reintegración del valor de los fletes que había pagado previamente por concepto del transporte de los materiales de construcción necesarios para culminar la infraestructura teatral del Municipio, en concordancia con las disposiciones normativas de la República, las cuales habrían exonerado de pagos de fletes a obras públicas:

Cali, 18 de mayo de 1920

Sr. PRESIDENTE DEL CONSEJO MUNICIPAL
BUGA

En respuesta a su atento oficio del 21 de abril ppdo., tengo el gusto de transcribir a Ud. la Resolución No. 72 de mayo 14, aprobada la Junta Administradora:

La Junta Administradora del Ferrocarril del Pacífico, vista la solicitud del Sr. Gerente de la Empresa del Teatro de Buga, contenida en su Oficio del 10 del presente, para que se le reintegre a ésta la suma de \$ 48.30 pagada al Ferrocarril por fletes de los materiales introducidos para dicha obra, y considerando que la Junta Al dictar el Acuerdo No. 41 sobre exención de fletes, tuvo el propósito de auxiliar de modo eficaz a la citada Empresa,

RESUELVE: - Acceder a la mencionada solicitud, disponiendo en consecuencia el reintegro de los \$ 48.30, previa presentación de las respectivas cuentas. “

⁷² «Trabajo de presos para la inauguración de la estación del Ferrocarril del Pacífico en Guadalajara de Buga», Fondo Cabildo – Concejo Municipal, Academia de Historia Leonardo Tascón de Guadalajara de Buga, (1919).

Soy del Sr. Presidente atento S. S.

(Firma)
Gerente

Désele lectura y acútese recibo manifestando a la Junta Administradora del Ferrocarril que el Concejo agradece la atención que se sirvió prestarle a la proposición sobre reintegro de la suma pagada por fletes de materiales “*necesarios*” para el Teatro.

S. S. Tascon⁷³

Determinaciones tales como la ya señalada terminarían beneficiando a varios sectores de la sociedad bugueña, al facilitarles desde la perspectiva económica la ejecución de proyectos para el goce de los ciudadanos y para comenzar a destacar a Buga como una ciudad modernizada a la par con su desarrollo económico.

A partir de los primeros años de la década de los años veinte, los cabildantes y otros dirigentes quienes participaron en el proceso de gestación de la llegada del Ferrocarril del Pacífico a Guadalajara de Buga, se vieron beneficiados de igual manera con el proceso de integración del Municipio, a través de sus posicionamientos como líderes referentes en la región vallecaucana, lo cual les permitió establecer conexiones con otros espacios políticos y sociales no solo del Valle del Cauca, sino de departamentos como Caldas, la región principal de producción del café colombiano.

Cali, 28 de Abril de 1920

Señor

PRESIDENTE DEL CONSEJO MUNICIPAL DE BUGA

Pte.

Para su conocimiento y demás fines consiguientes, tengo el alto honor de comunicar a esa Entidad, por su digno conducto, que en cumplimiento de la Ordenanza N... 26 de 1915, fueron designados para representar a la Asamblea Departamental del Valle del Cauca, en la inauguración del Ferrocarril del Pacífico en esa importante ciudad, a los Honorables Diputados Doctores JOSE IGNACIO VERNAZA, JULIO SAAVEDRA y ABSALÓN FERNÁNDEZ de SOTO.

Con sentimientos de alta consideración y aprecio me es grato suscribirme,

de Ud. atento S. S.
Firma

Dése cuenta y archívese.

⁷³ «Comunicado para el Concejo Municipal de Buga», Fondo Cabildo – Concejo Municipal, Academia de Historia Leonardo Tascón de Guadalajara de Buga, (1920).

Dichos relacionamientos terminaron siendo importantes para las posteriores motivaciones de la ciudad a conectar a Buga con el puerto de Buenaventura de manera directa, apelando al potencial beneficio que esta ruta alternativa podría representar no solo para el Municipio sino también para toda la economía nacional. Para el año 1927, las distinciones de líderes como Tulio Enrique Tascón, permitirían gestar los apoyos necesarios para que el gobierno nacional pusiera consideración sobre las propuestas presentadas por los bugueños en el futuro:

Huéspedes ilustres.

Tulio Enrique Tascón y Daniel Rivera Sanclemente en Manizales

(...)

Tulio Enrique Tascón es una de las figuras más gallardas de la juventud de Colombia. Su inteligencia de vasta capacidad asimiladora, ha hecho el viaje de las ideas, conoce todos los sistemas y sabe de todas las inquietudes morales y espirituales de nuestro tiempo. Orador de incomparable brillo, en el Senado de la República fue siempre una de las inteligencias directivas y es muy difícil que sea superada su facilidad su riqueza de expresión como expositor parlamentario. Ha hecho estudios profundos sobre derecho y ciencias políticas y ha dejado para la historia páginas definitivas. Profundamente distanciados de él en orientaciones ideológicas, desde esta tribuna conservadora, sentimos orgullo en rendir un homenaje fervido a este colombiano excelso.

Daniel Rivera Sanclemente es un político de singular actividad y de rara inteligencia para las combinaciones audaces. Es una de las primeras figuras políticas de la juventud conservadora en el país. Tiene la energía radiactiva de los grandes conductores y no hay causa grande que sucumba en sus manos. De alto valor personal y cívico se ha opuesto muchas veces a los extravíos regionales y ha sido la palabra acusadora contra los corsarios de alto bordo q' han querido anular a Buga, como una de las grandes fuerzas comerciales y políticas del país.

Montoya Payán es un joven de alta cultura intelectual, pulido y medido en sus actuaciones. Rector del colegio Académico de Buga, ha sobresalido allí como director espiritual, por la pulcritud maravillosa de su vida, por su preparación e inteligencia. Actualmente ocupa una curul en la Asamblea del Valle donde ha defendido con elocuencia los intereses de su Departamento.

Daniel Caicedo es un escritor elegante, y hombre de letras muy distinguido. Ha librado en defensa de Buga resonantes campañas, tiberio Mejía y Jorge Latorre, son caballeros de excepcional corrección, altamente apreciados y apreciables.

Para los huéspedes esclarecidos de Buga que nos visitan nuestra cordial bienvenida. Estamos ciertos de que Manizales sabrá recibirlos con admiración fervida que merecen. Llegan a su propia casa, donde se les admira y se les aprecia.

⁷⁴ «Visita de miembros de la Asamblea Departamental del Valle del Cauca a la inauguración de la Estación del Ferrocarril del Pacífico en Guadalajara de Buga», Fondo Cabildo – Concejo Municipal, Academia de Historia Leonardo Tascón de Guadalajara de Buga, (1920).

De esta manera, Guadalajara de Buga no solo comenzaba a convertirse en un cruce de caminos y en un referente de desarrollo económico para la región vallecaucana, sino también a posicionarse como una ciudad diligente, con visión y con buenas relaciones con otras municipalidades y ciudades capitales.

Por otro lado, las operaciones de transporte realizadas por el Ferrocarril del Pacífico en Buga pudieron impulsar otros procesos que beneficiarían al municipio en materia económica, social y cultural. Esto puede apreciarse atentamente en la publicación de fotografías y planos, donde se pueden observar indicios de dinámicas relacionadas con los viajes por peregrinación católica (lo cual pudo ser el antecedente del turismo religioso) y los procesos de urbanización de sectores aledaños a la estación del ferrocarril, gracias a las ventas de terreno que la concesión realizó.

Figura 32. Llegada de los peregrinos de Popayán a la Estación del Ferrocarril.



Fuente: Archivo del Patrimonio Fotográfico y Fílmico del Valle del Cauca, 1948. **URI:** <http://hdl.handle.net/123456789/33299>

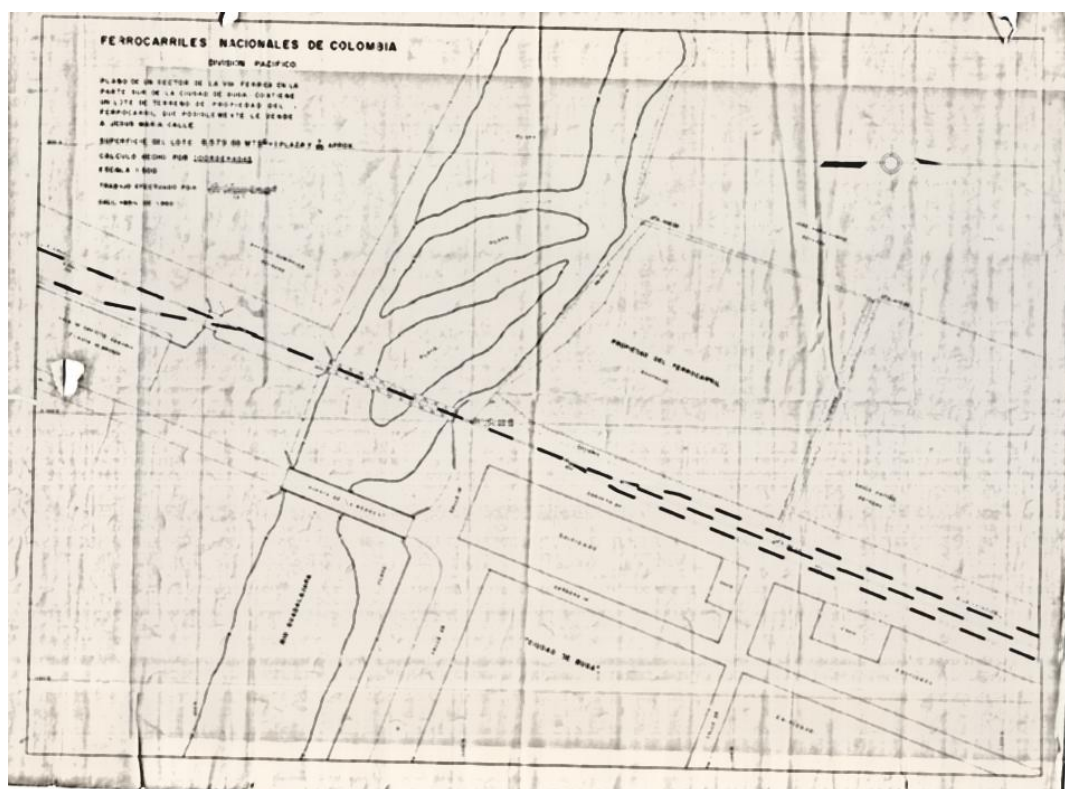
Esta fotografía permite ver la llegada de personas provenientes de diferentes lugares del país con motivos relacionados con el peregrinaje. Cabe recordar que Guadalajara de Buga ha sido una ciudad importante en materia espiritual y de credos debido a su tradición eclesiástica, la cual se encuentra reflejada en la construcción de la Basílica Menor Señor de los Milagros; lugar al cual acuden muchas personas creyentes para expresar su fe y costumbres. Esto es

⁷⁵ «Huéspedes ilustres. Tulio Enrique Tascón y Daniel Rivera Sanclemente en Manizales», Periódico *Kosmos* – *Bisemanario de intereses generales*, Año III, Número 67, 1927.

importante debido a que posicionaría al municipio desde el siglo XX como un lugar de peregrinaje y de fe, cuya llegada se facilitaría bastante gracias a las operaciones del Ferrocarril del Pacífico en la región del centro del Valle del Cauca. Gracias a dicha operación, la llegada de estas personas ayudaría a dinamizar las dinámicas comerciales que se gestaban tanto en la zona de la Basílica como en el centro mismo del poblado, teniendo en cuenta la cercanía de los mismos.

Desde su funcionamiento, el ferrocarril también pudo influir de manera indirecta en los procesos de urbanización de algunos sectores de la ciudad de Buga, en especial en el sector sur. Existe un plano que revela la ubicación de un lote perteneciente a la compañía ferroviaria, el cual se encuentra en el costado norte del río Guadalajara, continuo a un puente y su línea férrea, la cual conduce hacia la Estación del Ferrocarril en el sentido sur – norte, y hacia Cali, en el sentido norte – sur. Este terreno, de acuerdo con la información descrita en el plano, se encontraría en proceso de venta a un particular.

Figura 33. Plano 1332. Lote del Ferrocarril del Pacífico en el sector sur de Buga.



Fuente: Planos Topográficos, Universidad del Valle, Mapoteca, 1960.

El terreno visible en el centro de la imagen anterior, corresponde a la parcelación posiblemente vendida por la Compañía de Ferrocarriles. Lo que llama la atención de este hecho es el resultado que se mantiene evidente hasta el día de hoy. Actualmente, en dicho espacio se encuentran un parqueadero en funcionamiento y una manzana residencial, aldeaña al barrio/condominio llamado Portales del Río. Esto puede indicar la promoción de algunos

procesos de construcción y establecimientos, aportando de esta manera en la transformación de las zonas urbanas del municipio. No obstante, es importante abordar más análisis para determinar con mayor certeza el grado de influencia por parte del ferrocarril en procesos como este:

Figura 34. Fotografía actual del sector donde se encontraba el lote del Ferrocarril del Pacífico.



Fuente: Creación propia, utilizando la aplicación de Google Maps.⁷⁶

Desde que los rieles fueron instalados y el sonido del vapor comenzó a aparecer, Guadalajara de Buga experimentó varios cambios en sus dinámicas comerciales y de conexión con otras partes de la región vallecaucana. El furor por la llegada del ferrocarril significó para muchos una ventana de oportunidad para ver de cerca el progreso en su tierra, y aprender a vivir con él. En ese sentido, la ciudad comenzó a dinamizar su economía local y a construir presencia gracias a su ubicación central y topografía plana, permitiéndole abrir sus puertas a la llegada más fluida de empresas, comercios y servicios que antes era muy difícil permitirse; mejorar sus caminos, calles e infraestructura interna para abastecerse constantemente y proyectarse como un cruce de caminos nacional. Es claro que, durante su auge, el tren se consolidó como un factor muy importante para el desarrollo económico en la ciudad.

CAPÍTULO 4. ¿QUE NO SE TE VAYA EL TREN! EL IMPACTO DEL TRANSPORTE FERROVIARIO SOBRE EL CONTEXTO ECONÓMICO VALLECAUCANO

En el capítulo anterior logramos revelar la importancia que tuvo el Ferrocarril del Pacífico para impulsar el desarrollo económico de Guadalajara de Buga, manifestado a través del

⁷⁶ Actualmente, este es un predio ubicado entre las calles primera y segunda, y las carreras 20 y 21, en el sector sur occidental de Guadalajara de Buga. Es una zona mayoritariamente residencial, con la presencia de un parqueadero para todo tipo de vehículos en la carrera 20 #2-61 y un gimnasio sobre la calle segunda. Además, este terreno se encuentra detrás del reconocido Colegio Mayor de Buga y colinda con el barrio Portales del Río.

incremento de las actividades comerciales y productivas, así como la ampliación del acceso a servicios con los cuales se garantizó la integración municipal en las dinámicas intercambio, comunicación y movilización a nivel regional y nacional.

En simultánea, procesos similares se adelantaban en otras latitudes vallecaucanas, lo cual permite entender que el impacto económico generado por las operaciones del Ferrocarril del Pacífico fue extendido hacia las demás poblaciones en donde este sistema haya sido instalado, aunque haya sido en medidas diferentes a la situación bugueña. En ese sentido, el objetivo de este cuarto capítulo es analizar los efectos provocados por las operaciones ferroviarias en sectores como la agricultura, la industria, el comercio, entre otros, a partir de la revisión de casos puntuales en municipios diferentes a Buga, tales como Cartago, Palmira, Buenaventura, Cali, entre otros.

4.1. Un tramo a la vez: la oportunidad estratégica del ferrocarril para el Valle del Cauca

El Ferrocarril del Pacífico se constituyó como un sistema de transporte dinamizador del proceso de desarrollo industrial no solo para Guadalajara de Buga, sino también para toda la región vallecaucana, al conectar de una manera más eficiente y rápida a los municipios del centro del Valle con su capital y con el puerto de Buenaventura a través de la misma. Esta vía ferroviaria, llamada en un principio como Ferrocarril del Cauca desde 1878, fue planificada desde mediados del siglo XIX, conectando a Buenaventura como punto de partida con Santiago de Cali. Sin embargo, su ejecución se estaba llevando a cabo de manera lenta debido a: **1)** dificultades fiscales para cubrir el alto costo de las obras; **2)** fallas en el cumplimiento de los contratos de construcción de las obras; **3)** consecuencias tanto de la Guerra de los Mil Días y la Primera Guerra Mundial; y **4)** reparaciones constantes a las obras ya existentes, debido a los daños causados por el invierno en la región, esto podemos establecerlo a partir del informe del Señor visitador fiscal al Ferrocarril, aludiendo que:

Múltiples factores parece que han influido en la Compañía para dísminuír el empuje con que los trabajos se estaban adelantando. cuando sobrevino la situación de guerra europea, cuyas consecuencias han repercutido, como es natural, sobre nuestras finanzas públicas, lo mismo que sobre las de las empresas privadas que se ocupan en la ejecución de obras públicas.⁷⁷

Todo lo anterior, es señalado por este mismo informe al momento de sumar todos los gastos correspondientes al proceso de construcción de la ferrovía desde el año 1878. En dicha suma, señala también las indemnizaciones que el Estado colombiano debió pagar a los contratistas Cisneros, Gaulmín, Cherry, Muñoz & Barrero, e Ignacio Muñoz, así como los daños de la ferrovía por cuenta de la creciente del río Dagua y la reparación de las antiguas líneas, aumentando considerablemente el valor del contrato concesionario para construir la totalidad de la infraestructura ferroviaria planificada:

⁷⁷ Luis M. Holguín. *Informe rendido al Ministerio de Obras Públicas por el Visitador Fiscal de Ferrocarriles. Ferrocarril del Pacífico. Marzo de 1916.* (Bogotá: Imprenta Nacional, 1916), 22 pp.

Tabla 5. Sumatoria de costos asumidos por el Estado colombiano en el marco de la celebración del contrato de la culminación de las obras de construcción del Ferrocarril del Pacífico.

Ítem	Valor
Construcción de 46 kilómetros y 600 metros de ferrocarril del Cauca, incluyendo indemnizaciones.	\$ 4.151,598
Contrato por la construcción de otros 530 kilómetros y 400 metros para finalizar el proyecto hacia Cartago.	\$ 21.168,205-45
Reconstrucción del trayecto destruido por la grande avenida del Dagua en 1912.	\$ 1.000,000
Otros costos relacionados para la construcción en la zona.	\$ 500.000
Costo de reparaciones de la vía antigua.	\$ 300.000
TOTAL DE COSTOS	\$ 27,119,803-45

Fuente: Adaptado de Holguín, Luis M., *Luis M. Holguín. Informe rendido al Ministerio de Obras Públicas por el Visitador Fiscal de Ferrocarriles. Ferrocarril del Pacífico. Marzo de 1916.* (Bogotá: Imprenta Nacional, 1916), 22 pp.

Todos estos contratiempos encontraron solución, en parte, a la adquisición de la compañía concesionaria por parte del Banco Central en 1908, quien también afirmaba la dramática situación sobre la ejecución de las obras ferroviarias, lo cual desde la perspectiva de dicha entidad, podría generar una problemática económica mayor en la región vallecaucana por cuenta de la imposibilidad de comercializar los productos agrícolas que se encontraban en su auge:

El Cauca ha aumentado considerablemente la producción de cacao, del café y de la caña de azúcar, pero las circunstancias especiales en que se encuentra son tales, que si no consigue mercados para sus productos, tardará muchos años en desarrollar sus riquezas verdaderamente inagotables. Los caucanos no solamente han dirigido el ardor del momento hacia la producción de frutos exportables, sino también á la mejora y desarrollo de sus ganaderías, las cuales aumentan sin cesar, porque produciendo más, mucho más del que consumen y no teniendo en donde vender el sobrante, las cosechas de terneros en cada año, se acumulan a las de los años anteriores, de donde á venido á resultar oferta excesiva y baja de precio, también excesiva, de todo lo cual se deduce que las dificultades que se presentan en el Cauca, no son debidas á falta de producción, sino á exceso de producción.

Felizmente el Ferrocarril del Pacífico, destinado a solucionar los problemas que habrá de crear el exceso de producción, está llegando al punto denominado Cresta de Gallo, y según toda probabilidad llegará á fines de este año á la ciudad de Cali, la cual quedará convertida en puerto de mar, como que la distancia que la separa de la Buenaventura, se recorrerá en seis horas.

Este Ferrocarril, iniciado en 1.858, anduvo con suerte varia, de vaivén en vaivén, pasando de las manos de un concesionario á las de otro, sin que jamás se viera cercana la probabilidad de llevarlo á término, hasta que en virtud de contratos celebrados por el Banco Central con los concesionarios Alfredo y Eduardo Mason, el mismo Banco compró la empresa. Dueño de ella, organizó una Compañía anónima con el nombre de Ferrocarril del Pacífico, con un capital de \$ 1.400.000 oro, como consta en la escritura pública número 65 de 17 de Enero de 1908, otorgada ante el Notario 3.º del Circuito de Bogotá. La

mayor parte del capital ha sido pagado hasta ahora, por las acciones que tiene la Compañía, la suma de quinientos mil pesos oro.⁷⁸

En el apartado anterior, el Banco Central expone una necesidad muy sentida para los productores y hacendados, puesto que la región se encontraría en un proceso de crecimiento agrícola y ganadero gracias a las cualidades del territorio, que permitirían la crianza, siembra y cosecha de múltiples productos altamente comerciales tanto para el consumo interno del país como para exportar a los mercados internacionales. Dicha afirmación constituye un factor importante para poner en marcha el sistema ferroviario en el Valle del Cauca, y la razón por la cual el banco realizaría esta inversión, pues contaban con obtener grandes utilidades a raíz de esta situación.

Este banco es dueño de 8,142 acciones de las 14,000 que constituyen el capital de la Compañía del Ferrocarril del Pacífico, que unirá directamente a la ciudad de Bogotá, capital de la República de Colombia, con el principal puerto marítimo sobre el Pacífico, que es el puerto de Buenaventura.⁷⁹

La información que arrojan estas fuentes se atribuye al momento económico en el que se encontraba Colombia al recibir el siglo XX. El país debía recuperarse de la debacle producida por la Guerra de los Mil Días, y lo pudo hacer a partir del aprovechamiento del incremento de las exportaciones del café, la reestructuración de las políticas financieras y el aprovechamiento de los empréstitos provenientes del extranjero, así como de la retribución por la pérdida del Istmo de Panamá.⁸⁰ Por ende, el Estado determinó brindar prioridad al mejoramiento de las conexiones entre ciudades, poblados, puertos y zonas de producción por medio de la construcción de carreteras y ferrocarriles, tras considerar a estos últimos, en especial el del Pacífico, como un complemento del canal interoceánico desarrollado en Panamá, representando de esta manera una ventaja comercial, gracias a la posibilidad de atravesar dicha obra de dimensión global, que permitiría a los barcos dirigirse a cualquier latitud del planeta:

Factor complementario de la obra transformadora del Canal, es, para Colombia, el Ferrocarril del Pacífico, cuya penetración al Valle con la solución, por ingenieros nacionales, del problema Juntas a Plan de Dagua, se debió a la acción constructora del General Rafael Reyes quien, sabedor de que los grandes problemas de ingeniería se resuelven a base de dinero, puso como aliciente de influjo poderoso a la Compañía Constructora, el precio de sesenta y cinco mil dólares por kilómetro, dejando a cargo del gobierno por él presidido en la época, la construcción de los puentes sobre el río Dagua, y aquel aliciente de mágico poder-como estaba previsto-fue bastante para que la obra se llevara a cabo. Y este

⁷⁸ Jorge Holguín, «Informe del Gerente del Banco Central», *Archivo El Tiempo*, (1911): 2-3.

⁷⁹ J. Posada, «Cundinamarca. Banco Central», en *Libro Azul de Colombia* (New York, U.S.A. The J.J. Little & Ives Company, 1918), 361.

⁸⁰ Pérez Toro, José Alberto. 2012. «Auge Cafetero Y financiación Internacional En Colombia, 1914-1934». *Revista Análisis Internacional* (Cesada a Partir de 2015) 1 (6):35. <https://revistas.utadeo.edu.co/index.php/RAI/article/view/848>.

mismo fue el práctico sistema adoptado por aquel mandatario renovador de los sistemas, para la solución del Ferrocarril de Girardot, y con la realización de esos dos ferrocarriles que vencieron para la civilización y el progreso colombianos el obstáculo de los cordones andinos, abrió aquel gobernante, para su patria, la era de positivo e incontenible progreso nacional. La línea férrea del Pacífico, lo dijo ya Aníbal Mautaud-será con Buenaventura a la cabeza, como un canal interoceánico colombiano que valorizará los terrenos agrícolas del Cauca y los cafeteros de Caldas, así como contribuirá al desarrollo de la explotación del platino y el de los otros materiales y piedras de la región de Marmato y Riosucio, comarcas ésas más ricas que el Transval.⁸¹

Nuestro país a la altura de los inicios del siglo XX se conectaba a través de caminos y los grandes ríos como el Cauca y el Magdalena, los cuales permitían transportar productos desde las costas del atlántico hasta el interior del país y viceversa. No obstante, de acuerdo con *El Manual Comercial* de 1921, dichas redes fluviales se quedaban cortas para subsanar las necesidades de transporte nacional, debido a las condiciones climáticas que afectaban la navegabilidad del caudal, así como los tiempos de traslado, los cuales seguían siendo significativamente altos, reduciendo la eficiencia de los procesos de transporte nacional:

La mayor dificultad radica en la ausencia de medios de transporte ágiles y baratos para sacar el café a los puertos. Es cierto que las compañías de vapores del río Magdalena contribuyen enormemente al transporte del café cosechado, brindan las tarifas más bajas posibles a sus despachadores (debido a que el café constituye una fuente importante de ingreso para las compañías de vapores de carga) y al hecho de que la compañía de Ferrocarriles Nacionales y la Naviera (Colombian Railway & Navigation Co.) ofrece las mismas tarifas río arriba que río abajo, ya sea hacia el Puerto Colombia o a Cartagena, a pesar de los costos mayores y la distancia que implica el trayecto entre Calamar y Cartagena. Pero las condiciones del río excluyen cualquier posibilidad de mejora, pues la corriente se encuentra en su nivel de mayor sequía justo cuando se debe sacar la cosecha de café a los puertos del Atlántico. El bajo caudal es propio entre los meses de diciembre y abril y no funciona para barcos grandes hasta finales de junio, como regla general. Durante las épocas no aptas para la navegación fluvial, se acumula la carga de café en puerto y se envía cuando el caudal vuelve a su normalidad. Mientras tanto, el café se recolecta de todas partes cercanas al río en puntos de embarco donde no hay facilidades de almacenamiento y sufre las inclemencias del clima por dejarlo a la intemperie. El resultado es una situación generalizada de confusión en todos los puertos fluviales.

(...) En 1919 el café que había permanecido en el río, o que se encontraba en el trayecto o en puerto para la exportación durante seis meses, perdió su precio por la demora y los propietarios no recibieron ganancia alguna.

Para prevenir estas pérdidas y congestiones en los puntos fluviales, algunos de los grandes comerciantes de café en Colombia (Pedro A. López y Cía. y Alejandro Ángel y Cía.) han adquirido sus propios vapores para poder manejar adecuadamente sus exportaciones de café. La mejor solución hasta el momento es la extensión del Ferrocarril de la Dorada desde Beltrán hasta Girardot (Ibagué). Con este plan se evitaría el tema del bajo caudal del río y los embarques podrían hacerse durante todo el año, permitiendo la movilización de cargas cada vez más grandes, en un periodo dado, sin depender del alto caudal del río. Esta línea está ahora (1920) bajo contrato con Pedro A. López y Cía., y vence en cuatro años. La finalización del Ferrocarril del Pacífico sobre el paso del Quindío, colaborará inmensamente al alivio de esta situación.⁸²

⁸¹ Eduardo López Jaramillo, «Almanaque de los hechos colombianos», 13.

⁸² P. L. Bell, «Colombia. Manual Comercial e Industrial», 156.

De acuerdo con las fuentes citadas, se observa una intencionalidad de nivel nacional para construir ferrocarriles que se dirijan hacia el puerto de Buenaventura, pues se había determinado que: **1)** la distancia desde la capital del país hacia el Océano Pacífico sería menor que la misma hacia el Mar Caribe; **2)** Se buscaba con urgencia descongestionar el volumen de carga de mercancías sobre el río Magdalena (se puede comentar lo mismo respecto al río Cauca), lo cual tendría repercusiones en materia de reducción de costes de transporte, gracias a la eficiencia que generarían las operaciones ferroviarias en el país:

El mayor y más importante proyecto ferroviario de Colombia es aquél para la terminación del Ferrocarril del Pacífico desde Palmira, en el Valle del Cauca, pasando por Zarzal, y desde allí por el Paso del Quindío de la Cordillera Central hasta Ibagué, dejando así a Bogotá conectada por tren directamente con la costa Pacífica y desviando una gran parte del tonelaje del país de la ruta del río Magdalena al puerto de Buenaventura sobre el Pacífico.⁸³

A medida que se gestaban cada uno de estos procesos de inversión estatal en pro del desarrollo de estas obras de infraestructura de gran magnitud, se generaba un segundo factor que determinaría la manera como se configuraría la conexión regional en años posteriores: las discusiones burocráticas que se gestaron en la Asamblea Departamental del Valle del Cauca a partir del año 1915 y que mantuvieron sus repercusiones tras la publicación del informe del Visitador Fiscal del Ferrocarriles en 1916, con motivo de las obras de extensión del recientemente construido Ferrocarril del Pacífico.

Un aspecto por resaltar de este proceso de discusión sobre la extensión de este proyecto es la manera como los escenarios de representación social podían concertar con la concesión y con el Estado sobre el planteamiento de los posibles trazados para conectar la infraestructura ya existente con el interior del país. Es indispensable tener en cuenta este factor debido a que las determinaciones que se tomasen en estos espacios se trasladaban como sugerencias al Ministerio de Obras Públicas, quien finalmente tendría la última palabra sobre cada uno de estos lineamientos.⁸⁴

La necesidad de establecer conexiones intra e interregionales y las maneras que se gestaban para concretar cuál sería la mejor opción para instalar las rutas ferroviarias en el Valle del Cauca no pueden considerarse sin abordar de igual manera el contexto productivo sobre el cual se sustentaban las economías del joven departamento colombiano. En resumen, varias fuentes indican la supremacía productiva generada por el sector agrícola, ganadero y mineral aportada por varios municipios y zonas vallecaucanas. De igual manera es preciso señalar la

⁸³ P. L. Bell, «Colombia. Manual Comercial e Industrial», 397.

⁸⁴ Este proceso ya se encuentra desarrollado en el ámbito local bugueño, puesto que, de manera particular, fueron Guadalajara de Buga y Santiago de Cali quienes protagonizaron dichas discusiones argumentativas con relación a la extensión de la obra ferroviaria del Pacífico, uniendo a la capital vallecaucana con la ciudad de Cartago, cuya línea férrea conectaría en su trayecto a casi todos los municipios del margen oriental de la ribera del río Cauca.

existencia de otras opciones de transporte como lo son las carreteras y la gran arteria fluvial con el río Cauca, cuyo caudal es alimentado por varios ríos de la región y posibilita la riqueza y fertilidad de los suelos:

Industria y Comercio. La principal industria del departamento es la pecuaria, debido a la feracidad de las tierras y excelencia de los pastos. La agricultura produce bastante cacao en las orillas del Cauca y sus anuentes, así como café, trigo, papas y demás productos de las tierras frías, en las faldas de las cordilleras. El tabaco se da de buena calidad en el Valle, especialmente el de Palmira, afamado por su exquisito olor. Se extrae oro en algunos ríos afluentes del Cauca y en todos los de la región occidental. En el río Cauca navegan barcos de vapor, entre Cali y Cartago, y está para terminarse el ferrocarril que hoy pone en comunicación las ciudades nombradas con el puerto de Buenaventura, sobre el océano Pacífico.⁸⁵

El terreno es propicio para la producción de múltiples productos y frutos, los cuales serían demandados ampliamente tanto para los consumos internos de cada una de las poblaciones como por otras regiones del país. Asimismo, lo es para el sector mineral, específicamente con la producción carbonífera, cuya explotación será determinante no solo para efectos comerciales sino para el funcionamiento de las locomotoras del Ferrocarril del Pacífico:

(d) Los campos del Valle del Cauca, cerca de la ciudad de Cali, a 200 kilómetros de distancia por tren (Ferrocarril del Pacífico) de Buenaventura, que se encuentra a 400 millas por mar del Canal de Panamá. Lo que se sabe hasta ahora es que allí se encuentran los lechos de carbón de más alta calidad y de mayor facilidad de acceso y exportación inmediata.⁸⁶

Con una proporción similar a los dos sectores anteriores, la ganadería representó también un pilar importante de la economía vallecaucana durante las primeras dos décadas del siglo XX, puesto que el terreno propiciaba la existencia de grandes extensiones de pastizales en la planicie del valle geográfico del río Cauca. Además, los afluentes que desembocan en este gran caudal amplificaron todavía más dichas condiciones propicias para la instalación de hacendados y grandes zonas destinadas para las reses, especialmente.

La cantidad de buenos pastizales disponibles y la facilidad con que la ganadería puede desarrollarse con capital limitado, a pesar de la escasez de mano de obra eficiente, han hecho que, de manera inevitable, ésta sea la industria más importante del Valle.⁸⁷

⁸⁵ J. Posada, «Valle del Cauca», en *Libro Azul de Colombia* (New York, U.S.A. The J.J. Little & Ives Company, 1918), 642.

⁸⁶ P. L. Bell, «Colombia. Manual Comercial e Industrial», 156.

⁸⁷ . L. Bell, «Colombia. Manual Comercial e Industrial», 369.

En síntesis, fueron varios los factores que determinaron la necesidad de construir una línea ferroviaria que comunicara a la región vallecaucana con el interior del país y los mercados internacionales a través del puerto de Buenaventura, a pesar de su coste de construcción considerable y de las dificultades operativas que fueron surgiendo al momento de ejecutar los contratos de concesión. En primer lugar, Colombia se encontraba con la necesidad de brindar apertura al mercado global para exportar su producción de café y con ello subsanar las problemáticas fiscales producto de las diferentes crisis económicas y sociales que el país enfrentó desde 1878, lo cual obligó al Estado a realizar varios esfuerzos fiscales para priorizar la construcción del ferrocarril.

En segundo lugar, el gobierno colombiano determinó que la vía ferroviaria más conveniente para invertir sería la que conectase a Bogotá con el puerto de Buenaventura en el Pacífico, con el fin de resolver las ineficiencias del transporte fluvial. Todo lo anterior toma sentido al relacionarse con las discusiones que se abordaban desde la Asamblea Departamental del Valle del Cauca, donde se buscaba concretar el trazado más conveniente para lograr el cometido impulsado por la Nación. Por último, no se pueden dejar de lado las condiciones de la geografía vallecaucana, las cuales favorecen el crecimiento de la producción agrícola de variedad, así como de ganadería y de carbón, justificando de esta manera los argumentos necesarios para impulsar la construcción del Ferrocarril del Pacífico, con el ánimo de conectar a la región vallecaucana con el resto del país.

4.2. El Ferrocarril como el motor de la economía vallecaucana

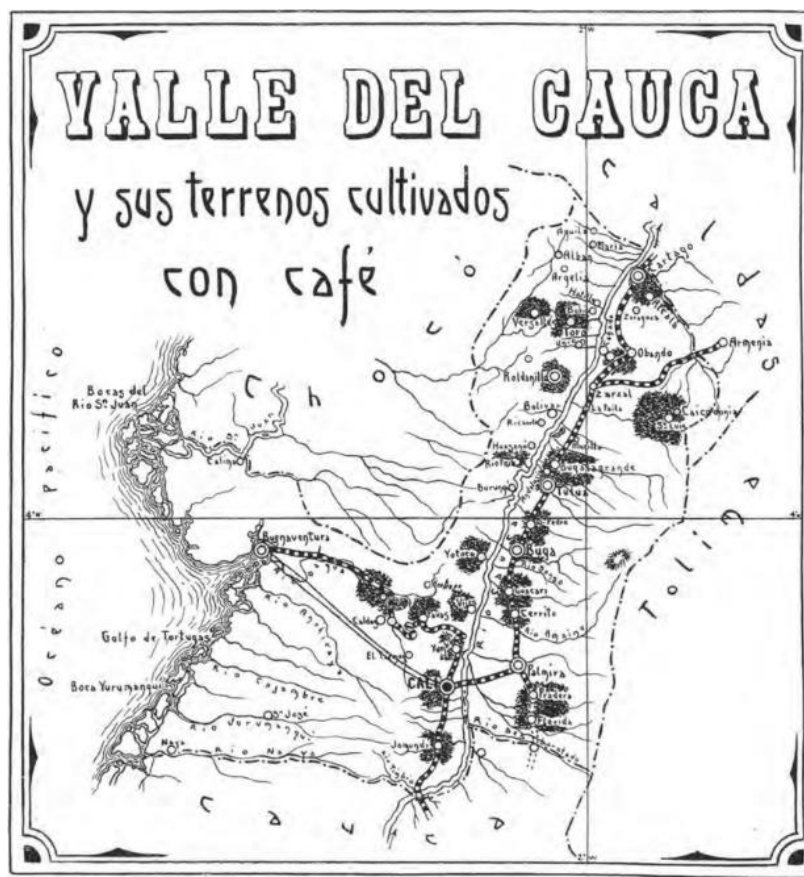
De acuerdo con las fuentes primarias analizadas, la puesta en marcha de las operaciones de las locomotoras del Ferrocarril del Pacífico terminó beneficiando ampliamente el proceso de industrialización del departamento, destacando los ámbitos, agrícolas, industriales, comerciales y minerales en varios municipios los cuales terminaron integrándose. De igual manera, el transporte por ferrocarril ayudó a la valorización de los terrenos aledaños a la red férrea, beneficiando así a múltiples propietarios de hacendados y otras propiedades a lo largo del departamento.

4.2.1. Beneficios para la agricultura:

La puesta en marcha del Ferrocarril del Pacífico aportó de manera significativa a los procesos de producción, transporte y comercialización de múltiples productos agrícolas tales como el tabaco, el cacao, el azúcar y el café, entre otros, los cuales se encontraban distribuidos en la mayoría de municipios de la región vallecaucana. A continuación, se presentará el impacto que dichas operaciones de la locomotora representaron en cada uno de estos frutos.

El café se constituye como el producto estrella de la economía colombiana durante las primeras tres (3) décadas del siglo XX. El Valle del Cauca no se encontraba ajeno a este ciclo económico, lo cual puede observarse a partir de la interrelación entre las conexiones intermunicipales de la red ferroviaria y la producción cafetera de cada uno de estos municipios:

Figura 35. El Valle del Cauca y sus terrenos cultivados con café.



Fuente: Diego Monsalve, *Colombia cafetera*, edición facsimilar, ed. Malcolm Deas, Roberto Junguito Bonnet, Adolfo Meisel Roca, Jorge Orlando Melo, María Teresa Ramírez Giraldo, Miguel Urrutia Montoya y Diego Pizano Salazar (Bogotá: Banco de la República, 2017), <http://babel.banrepcultural.org/cdm/compoundobject/collection/p17054coll10/id/2713>.

Este mapa expone las zonas del departamento donde se cultivaba café de manera constante. Como puede apreciarse, el Ferrocarril del Pacífico ya contaba con sus ramales construidos hasta las ciudades de Cartago y de Armenia, cuyas líneas ferroviarias han conectado a la mayoría de municipios productores tanto al norte como al sur del territorio sobre la ribera oriental del río Cauca, mientras que otros municipios no conectados por el ferrocarril en el margen occidental del mismo río se encontraban relativamente cerca de los trazados ferroviarios. Esto supone un beneficio para casi todos los municipios productores, al poder contar estos con un sistema de transporte que les permitiera transportar y almacenar este grano en cada uno de los poblados del departamento. El ejemplo de instalación de bodegas de la Federación Nacional de Cafeteros en Buga a mitades del siglo XX refleja una dinámica positiva en el estímulo de la producción y comercialización del café, cuyas cantidades en cada municipio para el año 1927 no eran despreciables:

Tabla 6. Total de cafetos producidos en el Valle del Cauca.

RECAPITULACIÓN DEL DEPARTAMENTO VALLE DEL CAUCA (DE MÁXIMO A MÍNIMO)

MUNICIPIOS	Plantacio- nes	Cafetos de anterior producción	Cafetos de nueva producción	Total de cafetos	Despulpa- doras	Trilladoras
1. Tuluá	114	230,800	2.413,200	2.644,000	47	1
2. Sevilla	441	1.167,800	1.139,755	2.307,555	313	2
3. Yotoco	75	58,000	2.131,855	2.189,855	60	---
4. Pávas	72	231,200	1.731,480	1.962,680	---	---
5. Bolívar	75	89,500	1.404,500	1.494,000	65	---
6. Bugalagrande	197	507,400	697,900	1.205,300	116	---
7. Florida	57	128,907	1.001,093	1.130,000	---	---
8. Pradera	17	517,000	535,440	1.052,440	---	---
9. Vijes	70	89,000	901,000	990,000	43	---
10. Alcalá	165	860,500	58,500	919,000	112	---
11. Victoria	48	78,200	830,300	908,500	---	---
12. Riofrío	125	240,682	647,022	887,704	53	---
13. Restrepo	---	600,000	60,000	660,000	---	---
14. Cartago	313	583,200	53,025	636,225	203	---
15. Albán	---	512,000	114,000	626,000	---	---
16. Palmira	88	194,500	402,500	597,000	87	---
17. Caicedonia	76	468,000	23,800	491,800	70	---
18. Versalles	73	446,450	27,950	474,400	35	---
19. Dagua	77	318,200	122,950	441,150	89	---
20. Andalucía	72	357,500	24,320	381,820	72	---
21. Ansermanuevo	---	250,000	100,000	350,000	---	---
22. Roldanillo	275	296,878	37,840	334,718	127	---
23. Guacarí	57	131,850	200,650	332,500	31	---
24. Toro	103	108,200	208,950	315,150	---	---
25. San Pedro	74	78,275	186,725	265,000	---	---
26. Cali	---	49,000	175,000	224,000	---	---
27. Candelaria	86	179,200	7,525	186,725	85	---
28. Yumbo	6	4,200	144,990	149,190	---	---
29. Jamundí	38	14,360	108,640	123,000	54	---
30. La Unión	97	92,450	6,490	98,940	15	---
31. Zarzal	1	78,000	19,500	97,500	6	---
32. Buga	28	51,100	19,766	70,866	24	---
33. Cerrito	37	37,300	19,212	56,512	11	---
34. Buenaventura (Cisneros) ..	---	6,600	100	6,700	---	---
35. Naya	---	1,000	500	1,500	---	---
TOTALES	2,987	9.055,252	15.556,478	24.611,730	1,718	3

Fuente: Diego Monsalve, *Colombia cafetera, edición facsimilar*, ed. Malcolm Deas, Roberto Junguito Bonnet, Adolfo Meisel Roca, Jorge Orlando Melo, María Teresa Ramírez Giraldo, Miguel Urrutia Montoya y Diego Pizano Salazar (Bogotá: Banco de la República, 2017),
<http://babel.banrepcultural.org/cdm/compoundobject/collection/pl17054coll10/id/2713>.

Este gráfico representa la totalidad de cafetos⁸⁸ producidos en cada uno de los municipios vallecaucanos, cuyo listado es liderado por los municipios del norte, los cuales son cercanos a Armenia y Manizales, en pleno Eje Cafetero, seguidos por Yotoco y los municipios del sur del departamento. En este aspecto, la articulación entre las carreteras de la zona, el río Cauca y los rieles del ferrocarril lograron generar lazos de transporte entre cada uno de estos municipios, maximizando las cantidades de café distribuidas al mercado a través del puerto de Buenaventura.

⁸⁸ El cafeto es la planta del café, es un arbusto de la familia Rubiácea y que conforma el género *Coffea*. El cafeto, puede alcanzar diez metros de altura, aunque se suele mantener una altura de entre tres y cinco metros para facilitar la recolección del fruto. La planta tiene unas hojas opuestas, persistentes y de un color verde intenso. Tomado de Cafés Mama Same: <https://www.cafesmamasame.com/es/blog/el-cafeto-y-sus-dos-principales-especies#:~:text=El%20cafeto%20es%20la%20planta,facilitar%20la%20recolecta%C3%B3n%20del%20fruto>.

Un segundo producto agrícola destacado fue el azúcar, siendo este el principal en el territorio vallecaucano. Los ingenios azucareros, una vez establecidos, lograron aprovechar las condiciones de la topografía para articularse directamente con las vías del Ferrocarril del Pacífico. Esto les facilitó en gran medida los procesos de adquisición de materias primas y la distribución de cada uno de los productos azucareros ya sea para el consumo interno o para ser exportado a través del puerto en el Pacífico. Para 1921, se hablaba sobre un total de ocho mil (8.000) hectáreas sembradas con caña de azúcar:

El azúcar es quizás el producto agrícola más importante del Valle. Las estadísticas más recientes muestran que hay un total de 8.000 hectáreas sembradas de caña con una producción anual de 5.250.000 kilos (1 kilo = 2.2046 libras), 10.300.000 kilos de panela (azúcar sin refinar), y 4.000.000 de kilos de melaza. Al hacer la conversión de estas cifras de producción a los estándares norteamericanos, se encuentra que la producción anual es de 2.200 libras por acre.⁸⁹

Esta situación fue aprovechada mayormente por los ingenios azucareros ubicados en la zona sur del departamento, principalmente Palmira, Pradera y alrededores, cuyas localizaciones de cada planta se encontraban cercanas a las vías ferroviarias. De igual manera, esto propició una gran transformación en dicha extensión, puesto que durante la mitad del siglo XX se plantearon proyectos de ramales carretables y ferroviarios para múltiples ingenios azucareros de la zona:

Palmira. – La segunda en importancia por su activo negocio; de elegantes edificios y de grandes rectas; se caracteriza por sus ganados y su cultivo de caña de azúcar, cacao, tabaco y café. A pocos kilómetros de la ciudad se encuentra el ingenio de La Manuelita, montado a la moderna y que produce excelente azúcar para el consumo en el departamento y de otros centros del país.⁹⁰

Esta ciudad se convertiría en un epicentro importante para la producción azucarera de todo el Valle del Cauca, y gracias a la cercanía del Ferrocarril del Pacífico, la empresa lograba optimizar sus procesos de distribución del azúcar. No obstante, este ingenio palmirano no fue el único en hacerlo, con lo cual puede considerarse la creación de un tejido agroindustrial azucarero en la zona sur del departamento:

“EL ARADO”

Hacienda productora de caña de azúcar. Es propiedad de los Srs. don Pedro Plata y D. Alberto Durán U., quienes sostienen la respetable firma social de Plata & Durán. Está situada en el Municipio de

⁸⁹ L. Bell, «Colombia. Manual Comercial e Industrial», 370.

⁹⁰ Diego Monsalve, «Información general del departamento Valle del Cauca», en *Colombia Cafetera* (Barcelona: Artes Gráficas, 1927), 563.

Pradera, en las afueras de esta población y con acceso a la carretera y la estación Ferrocarril del Pacífico, la cual dista sólo unas pocas cuadras de la casa habitación de la hacienda.

Asociados los señores Plata y Durán desde 1917, han realizado una constante labor industrial que hoy se traduce en el funcionamiento de una empresa azucarera de importancia. El Ingenio de “El Arado” produce azúcar de pan, presentada en la forma antigua, pero elaborada en maquinaria moderna. El guarapo, cuando ya está a punto de convertirse en azúcar, después de haber sufrido un proceso de circulación, calentamiento y purificación, en vez de pasar a las centrifugas para tomar la forma granulada, va a buscar el reposo de las hormas de barro, en donde se compacta, para salir, seca y blanca, al mercado.

El azúcar de pan tiene un valor que supera en un 100 por 100 al del azúcar granulada, pues mientras ésta se vende a \$ 1.60, la otra no baja de \$ 3.00 a \$ 320 la arroba. Influye en esta diferencia de precios, a más de la mayor solubilidad y del mayor grado de dulzura el azúcar de pan, originados por la conservación de la glucosa, la costumbre inveterada del público de consumir el artículo en bloque.

La organización del Ingenio de “El Arado” denota a primera vista una experta vigilancia directiva. Todo contribuye a hacer de esta empresa una de las mejores de su clase en el Departamento: la buena calidad de los terrenos de la hacienda, su cercanía de Pradera, la facilidad para el transporte de sus productos por carretera y por ferrocarril, y la honorabilidad y el espíritu emprendedor de sus propietarios.⁹¹

Este ejemplo de ingenio azucarero constituye una muestra sobre la manera como el Ferrocarril del Pacífico influyó en el proceso de consolidación de un tejido agroindustrial enfocado hacia el sector azucarero vallecaucano, a partir de, en primer lugar, los procedimientos de procesamiento del azúcar de pan, los cuales requieren del uso de maquinarias y técnicas modernas para lograr este producto a precios competitivos respecto del azúcar granulada corriente; en segundo lugar, su ubicación estratégica que le permitiría recibir tanto insumos como equipos, para luego distribuir sus productos a través de los trenes.

Palmira, Pradera y Florida han sido municipios que han forjado una economía basada en la producción de azúcar como uno de los productos principales. No obstante, en otras latitudes del departamento se establecieron más ingenios, como lo es el de Riopaila, ubicado en el municipio de La Paila, norte del Valle:

EL INGENIO DE AZUCAR RIOPAILA

El doctor Hernando Caicedo, propietario de una famosa hacienda que tiene su entrada en la propia población de La Paila y se pierde en el horizonte occidental de esa región nortea del Valle, comprendió, con su aguda visión de experto hombre de negocios y de financista que no sólo para la cría de ganados podían aprovecharse esas tierras ubérrimas, puesto que, lo mismo que las reses, crecían allí, robustas y lozanas, las cañas dulces. La posición topográfica de la hacienda, ventajosa por sí sola para el establecimiento de cualquier empresa industrial de alguna importancia, y su fácil acceso a la carretera central y al ferrocarril del Pacífico, estaba indicando la conveniencia de poner allí el ruido de unas máquinas y el humo de una chimenea, en el centro de una plantación agrícola que fuera un testimonio de la riqueza del suelo y una cooperación efectiva al progreso nacional. Y el doctor Caicedo,

⁹¹ Eduardo López Jaramillo, «Almanaque de los hechos colombianos», 532.

para quien no se ha hecho la pereza campesina, procedió a montar el Ingenio de azúcar que hoy se conoce con el nombre de Riopaila.

Se sigue en esta Fábrica el procedimiento moderno empleado para la producción de azúcar en Colombia y en otros países de América. La mecánica realiza todo con sus legiones de ruedas, palancas, cilindros, cadenas, tubos y recipientes que el fuego y la química hacen aparecer como focos de magia. El hombre interviene allí, más con la inteligencia que con el músculo, en la tarea de convertir diariamente un chorro continuo de guarapo en un chorro permanente de azúcar. Por un lado entran las cañas, húmedas todavía con el rocío del campo, y por otro lado sale el producto, ya listo, en su empaque, para el consumo del mercado.

Es un proceso de sólo unas pocas horas a que, a más de causar admiración, orienta al observador hacia extraños aspectos de la explotación de la riqueza azucarera. Si es triste presenciar la muerte del árbol que el leñador derriba a golpes de hacha, más que...⁹²

Figura 36. Estación del Ferrocarril del Pacífico en la población de La Paila.



Fuente: Eduardo López Jaramillo, *Almanaque de los hechos colombianos* (Colombia, Arboleda & Valencia, 1929), 622.

Estos ejemplos representan la importancia que adquirió el sector azucarero en la economía regional vallecaucana, puesto que sus operaciones fueron consolidadas de manera estratégica, aprovechando las cualidades topográficas del llano territorio y la ubicación de las salidas carretables y ferroviarias, facilitando sus modernizaciones internas que maximizarían el producido y optimizarían la llegada de los productos para satisfacer tanto la demanda de los mercados de las poblaciones cercanas como los procesos de exportación del azúcar a través del puerto más cercano: Buenaventura.

Además de estos productos principales, el Valle del Cauca había comenzado a promover la creación de cultivos de productos como el cacao y el tabaco en diferentes áreas del departamento desde el año comprendido desde 1917 en adelante, los cuales fueron transportados para suplir las necesidades de consumo nacionales (hacia otras regiones como

⁹² Eduardo López Jaramillo, «Almanaque de los hechos colombianos», 622.

la antioqueña, por ejemplo), e internacionales, a partir de las exportaciones efectuadas desde el puerto más importante de la región pacífica colombiana.

La agricultura produce bastante cacao en las orillas del Cauca y sus anuentes, así como café, trigo, papas y demás productos de las tierras frías, en las faldas de las cordilleras. El tabaco se da de buena calidad en el Valle, especialmente el de Palmira, afamado por su exquisito olor.⁹³

Los cultivos principales del departamento son: cacao, cuyo producto se lleva, en su casi totalidad, para los departamentos de Antioquia y Caldas; tabaco, industria de reciente organización oficial y de gran porvenir para el departamento; su cultivo se halla muy extendido en Palmira, Tuluá, Buga, Roldanillo y Cartago, y ha empezado a exportarse para Europa y para algunos países hispanoamericanos; café, arroz, caña, de azúcar, árboles frutales, maíz, yuca, arracacha, papa y trigo en las partes altas, etc., etc.⁹⁴

En cuanto al trigo, existieron ideas que permitirían mejorar la producción de este cereal en el departamento a partir, de la optimización de las conexiones terrestres intrarregionales e interregionales, que permitirían a los cultivadores y hacendados adquirir semillas de calidad de manera más eficiente y económica, favoreciendo así a dicho sector agricultor:

INDUSTRIAS

Fácilmente puede desarrollarse entre nosotros la del cultivo del trigo (*tricum*) con ventajas asombrosas y con un rendimiento maravilloso para quien acometa esta clase de industrias. Las tierras montañosas que coronan nuestros valles son ubérrimas de rica vegetación y de una temperatura de 15 a 22 grados centígrados y en su mayor parte calcáreas propias para el desarrollo y la aclimatación del trigo. La semilla si no la queremos traer de Popayán, de Pasto o de Salento en la región del Quindío en donde se produce de muy buena calidad, entonces se puede traer del Egipto en donde la temperatura sube a 40 45° centígrados, o de la Argentina que está dando magníficos resultados o sea por carga de sembradura de 40 a 80 cargas. Su desarrollo como industria, tomaría mayores proporciones ahora que el ferrocarril nos va a poner en fácil comunicación, no solo con los mercados de algunas poblaciones de este Departamento si que también con poblaciones del Departamento de Caldas y muy especialmente con las poblaciones de allende el mar. La traída y montaje de molinos modernos para su elaboración es asunto de suma facilidad. En Cundinamarca, por ejemplo, hay algunos ya que producen 200 cargas por semana, cada uno.

No solamente la industria pecuaria produce bastante dinero y hace ricas a las personas. La industria de que hablamos es, si no superior, que sí puede serlo; por lo menos igual y dejaríamos de ser tributarios de los Estados Unidos y de otros países que nos mandan sus arinas revueltas con algunas sustancias minerales nocivas para la salud.

Piénsese, medítese y empréndase, que el establecimiento de esta clase de industrias ha enriquecido a centenares de pueblos europeos.⁹⁵

⁹³ J. Posada, «Libro Azul de Colombia», 642.

⁹⁴ Diego Monsalve, «Colombia Cafetera», 557.

⁹⁵ «Industrias», *Periódico El Cable. Semanario de variedades*, (1915).

El proceso de desarrollo industrial en el departamento no se trató de un hecho aislado, sino todo lo contrario. Este, desde la construcción y operación de las concesiones ferroviarias en Colombia, se dinamizaba de acuerdo a los movimientos geopolíticos del momento. Bell manifestaba que, al menos con la exportación del café, Colombia destinaba la gran mayoría de sacos hacia Estados Unidos antes y, con mayor intensidad, durante la Primera Guerra Mundial:

Antes de la gran guerra europea, cerca del 70 por ciento de las exportaciones de café colombiano eran enviadas a los Estados Unidos, pero durante la guerra y en 1919 las exportaciones aumentaron a dicho país llegando al 90 por ciento.⁹⁶

Esto implica el hecho de que se generaría una dependencia económica de un solo aliado desarrollado, cuestión que terminaría condicionando otras dinámicas económicas, sociales y políticas, sobre las cuales el autor de la nota periodística anterior considera pertinente reconsiderar, pues dicha fuente permite ilustrar la manera como se concretarían los procesos de cambio comercial y, por ende, las condiciones sobre las cuales llegarían los productos importados por Colombia.

4.2.2. El tren como un aliado estratégico para el despertar industrial:

La instalación de industrias representa uno de los indicadores más notables del desarrollo económico de una sociedad. Esto no fue una excepción para el caso vallecaucano, donde el empuje industrial capitalizó la economía de la región y, por ende, dinamizó los diferentes procesos de transformación social en cada municipio y poblado. El Ferrocarril del Pacífico, desde el momento de su puesta en marcha, ayudó al impulso de las fábricas y plantas de acopio en varias localidades del departamento, lo que pudo fomentar a su vez otro tipo de dinámicas consecuentes con la generación de empleos y la promoción de la competencia en los mercados internos y externos; gracias a que este sistema de transporte aportó eficiencia en el transporte de máquinas y productos listos para la comercialización en cada punto comercial y de abastecimiento locales y regionales.

Lo anterior puede evidenciarse a partir del análisis de varios fragmentos de publicaciones realizadas desde el año 1917 hasta el año 1929 aproximadamente. En ellas es posible encontrar una relación existente entre la presencia del ferrocarril con la presencia de fábricas de diferentes elementos que pudieron instalarse y prosperar gracias a la optimización del proceso de transporte generado por las operaciones ferroviarias, las cuales mejoraron notablemente el acceso comercial a los mercados de las regiones vecinas y, claramente los mercados vallecaucanos, incluyendo a su capital Santiago de Cali en 1918:

⁹⁶ L. Bell, «Colombia. Manual Comercial e Industrial», 231.

Las industrias no han tenido buen desarrollo, debido sin duda a la dificultad de los transportes, que, antes de llegar el ferrocarril, se hacían a lomo de mula, lo que imposibilitaba la introducción de pesadas piezas de maquinaria. Hoy empiezan a tomar incremento y existen ya fábricas de cerillas fosfóricas, de bebidas gaseosas, de bujías esteáricas, cerveza, jabón, chocolate, hielo, café, tejidos de punto, ladrillos de mosaico, cigarros y cigarrillos.⁹⁷

Aquí se demuestra con claridad la importancia que obtuvo el Ferrocarril del Pacífico en el desarrollo industrial de la región vallecaucana, gracias a que este sistema de transporte solucionó varios problemas derivados de la insuficiencia de medios de transporte capaces de trasladar personas y carga a largas distancias en el menor tiempo posible. Este mismo ejemplo es posible verse reflejado en otros municipios como Cartago, Palmira, entre otros:

Tiene la ciudad dos estaciones para trenes: la del Pacífico y la de Caldas. La primera es un bello edificio cuyas dimensiones, por desgracia, no corresponden al ingente movimiento de pasajeros y de carga, ya que Cartago ocupa el tercer puesto entre las estaciones de la gran línea occidental. Los trenes de Caldas entran a un edificio de madera que será en breve reemplazado por uno de cemento o ladrillo. Las estaciones se hallan situadas al oriente de la ciudad y se enlazan con el centro por calles bien encamellonadas que permiten fácilmente el tránsito de los numerosos vehículos de rueda que se destinan al servicio urbano.

Cuenta Cartago con numerosas fábricas de tabaco y de jabón, dos de bebidas gaseosas, modernos talleres de carpintería, varias estufas para café y dos trilladoras; tres imprentas, una de las cuales, la “Tipografía Comercial”, tiene elementos tipográficos modernos que prestan gran servicio a la ciudad. El comercio se surte de Manizales y de Cali y en gran parte del exterior y en los últimos años ha tomado notable incremento.⁹⁸

Para el año 1929, la ciudad de Cartago se había consolidado como la gran puerta de entrada de los productos provenientes del interior del país, para conectarlos así con el puerto en el pacífico. Esto implicó que el poblado contara con la operación de dos compañías ferroviarias, la de Caldas y la del Pacífico, lo cual provocó que incrementaran las actividades económicas y la llegada de empresas que lograran surtir sus productos de manera local, regional, nacional e internacional. De igual manera, la consolidación industrial regional también se observó en otros ejemplos como el palmirano, donde las empresas utilizaban activamente el sistema ferroviario:

COOPERATIVA DE LECHERIAS, S. A.

.... A semejanza del Sindicato Azucarero constituido en Palmira hace unos cinco años de que fue Gerente don Henry Holguin, se formó en Cali el Sindicato de Productores de Leche, que dio origen a la respetable empresa a que nos referimos.

⁹⁷ J. Posada, «Libro Azul de Colombia», 645.

⁹⁸ Eduardo López Jaramillo, «Almanaque de los hechos colombianos», 594.

Se reúnen allí para la pasteurización y el expendio urbano de doce mil botellas de leche diarias. Vienen éstas a la pasteurizadora, de los distritos vallecaucanos de Palmira, Cerrito, Guacarí, Candelaria, Pradera, Florida, Jamundí y Yumbo, y de la provincia de Camilo Torres, perteneciente al Departamento del Cauca. Se utilizan para el transporte de la leche los trenes, los camiones y los vehículos de tracción de sangre. En todo caso, los buenos caminos brindan muchas facilidades para la marcha regular de la empresa.⁹⁹

Gracias a compañías como esta, la ciudad de Palmira se convirtió en otro centro comercial y de abastecimiento importante para la región vallecaucana y, gracias a su conexión directa con Cali en los años diez y luego con Cartago para los años veinte, tomó importancia en material de desarrollo industrial.

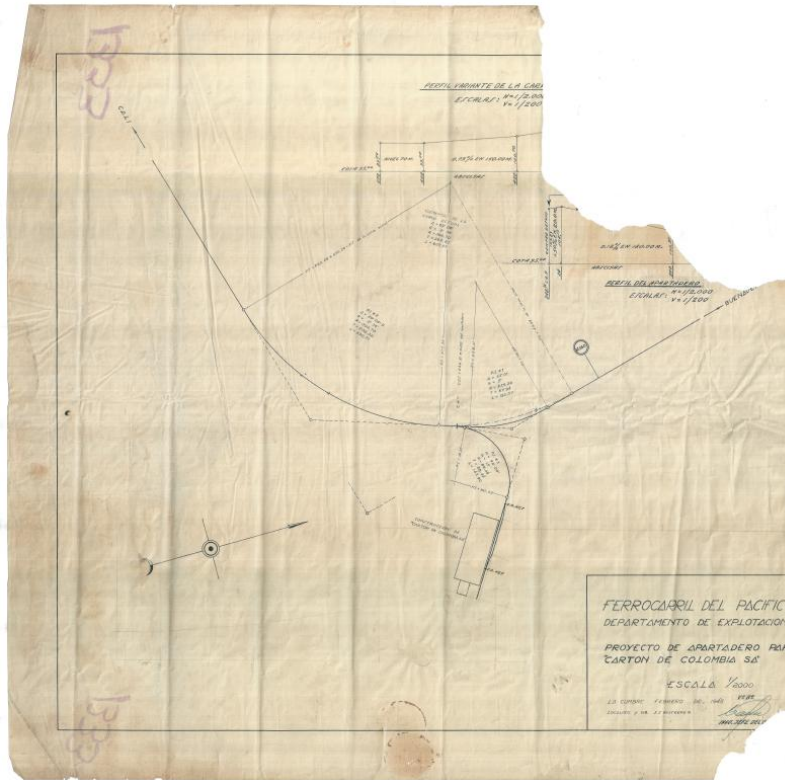
La estación del Ferrocarril del Pacífico en Palmira es la que mayor número de despachos de víveres hace en el Valle del Cauca, pues la población está conectada por carreteras y por muy buenos caminos de herradura con los centros productores de esos artículos.¹⁰⁰

A manera de mención, el impacto que generó la operación ferroviaria en el departamento del Valle del Cauca no se limitó únicamente hacia la primera mitad del siglo XX, sino que dejó repercusiones de igual manera en la segunda. Tal afirmación puede constatarse gracias a los planos recopilados, donde las empresas, algunas ya instaladas y otras en proceso de instalación, promovían la construcción de ramales ferroviarios para conectar sus plantas de manera directa con el ferrocarril sin tener que trasladar sus productos, máquinas y materias primas hasta las estaciones.

Figura 37. Plano 3844. Proyecto de apartadero para Cartón de Colombia S.A. La Cumbre.

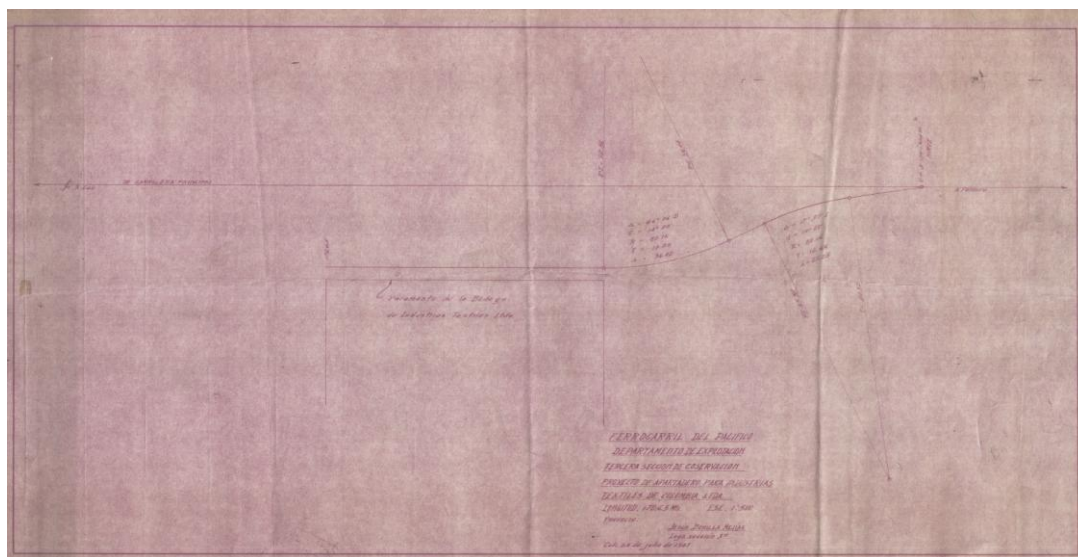
⁹⁹ Eduardo López Jaramillo, «Almanaque de los hechos colombianos», 790.

¹⁰⁰ Eduardo López Jaramillo, «Almanaque de los hechos colombianos», 488.



Fuente: Planos Obras Públicas, Universidad del Valle, Mapoteca, 1945.

Figura 38. Plano 3736. Proyecto de apartadero para Industrias Textiles de Colombia Ltda. Cali.



Fuente: Planos Obras Públicas, Universidad del Valle, Mapoteca, 1947.

El Ferrocarril del Pacífico estuvo ligado con el desarrollo industrial vallecaucano, puesto que les permitió a las empresas instalarse en puntos estratégicos cercanos a las líneas ferroviarias y a las ciudades que contaban con estaciones de trenes. A su vez, favoreció la conexión terrestre entre ciudades capitales como Manizales y Santiago de Cali, las cuales, en conjunto con el puerto de Buenaventura, facilitaron el traslado de mercancías de todo tipo, traducándose así en la llegada de materias primas, maquinaria y demás elementos esenciales para la producción y comercialización en masa y con variedad de productores y vendedores en cada ciudad vallecaucana.

4.2.3. La apertura comercial y de servicios:

De acuerdo con el *Manual Comercial e Industrial* del año 1921, el comercio vallecaucano, encabezado por Cali, no se encontraba debidamente desarrollado a comparación con las relaciones comerciales efectuadas en otras regiones colombianas¹⁰¹. Dicha situación comenzó a transformarse a raíz de la construcción y puesta en marcha del sistema ferroviario en el Valle del Cauca, el cual iniciaba en Buenaventura y se extendía lentamente hacia Cali y Palmira en primera instancia, mientras se discutían las extensiones para conectar a la región con el Eje Cafetero.

Gracias a las operaciones ferroviarias, el comercio y la prestación de servicios se vieron beneficiados a través de su crecimiento en varias ciudades vallecaucanas. El intercambio de mercancías, el envío de correos y el fomento del turismo encabezaron las actividades comerciales tangibles e intangibles que tomaron terreno en las dinámicas económicas regionales. Un primer ejemplo puede verse en el puerto de Buenaventura, el punto de partida del Ferrocarril del Pacífico, el cual inició un proceso de transformación en su zona portuaria, una vez iniciaron las operaciones ferroviarias:

BUENAVENTURA

El puerto de Buenaventura, el principal de la costa del Pacífico en Colombia, era hasta hace poco tiempo tranquilo, incómodo y poco habitado. Pero desde que el Muelle del Ferrocarril empezó a prestar servicio, se inició allí el movimiento comercial y de turismo, se pusieron elementos de comodidad en los hoteles, en las residencias particulares y en las vías públicas, y la población aumentó considerablemente, como lo prueban las cifras del último censo del país.

El comercio es ahora abundante y cuenta con firmas muy respetables; la esfera social ha sido animada con la instalación de distinguidas familias, nacionales y extranjeras; los deportes modernos encuentran ambiente propicio, a lo cual se deben la fundación y el sostenimiento del team de Foot-Ball “Buenaventura”, que tomó parte en las recientes Olimpíadas nacionales; en las calles se oye el ruido del motor de los automóviles; la bahía, que es una de las más amplias y seguras de Sur América, se ve diariamente visitada por barcos de múltiples nacionalidades, y el aspecto material de la localidad toma cada día más prometedores relieves con el Malecón que actualmente se construye y con modernos edificios de elegante estilo, como el que ocupa el Club, el de propiedad del Departamento del Valle y el del Hotel Estación, situado junto a la...¹⁰²

¹⁰¹ L. Bell, «Colombia. Manual Comercial e Industrial», 366.

¹⁰² Eduardo López Jaramillo, «Almanaque de los hechos colombianos», 701.

El impacto provocado por el funcionamiento de las locomotoras en el país puede apreciarse en diferentes ámbitos: económicos, sociales, ambientales, demográficos, entre otros. El proceso de intercambio de mercancías favoreció el crecimiento integral de Buenaventura, al punto de ya no ser considerada únicamente como un puerto de carga y descarga de materiales que ingresan al país o salen al extranjero, sino que toma una importancia como una ciudad con potencial para el fortalecimiento de servicios como lo es el turismo, aportando un atractivo y una oportunidad enorme para una locación un tanto infravalorada por la sociedad del siglo XX. Esta fuente también alude a un desarrollo en infraestructura suficiente para recibir la cantidad de personas extranjeras y a nacionales quienes desarrollasen sus negocios en esta ciudad.

Desde aquel punto de partida bonaverense se forjaron de igual manera redes comerciales que abarcarían varias regiones colombianas, incluyendo a Bogotá, la capital del país. El ferrocarril fue el primer medio de transporte masivo en brindar aportes en pro de dicha construcción. En el marco de este proceso se transportaron mercancías de todo tipo: desde agrícolas y ganaderas, pasando por maquinaria y artículos para consumo personal, hasta la distribución de vehículos y elementos de alto valor. Esto puede apreciarse gracias a los anuncios comerciales que la compañía ferroviaria solicitaba publicar en los diarios, como se ve en el siguiente ejemplo:

Figura 39. Anuncio publicitario del Ferrocarril del Pacífico.



Fuente: Periódico El Cable. Semanario de variedades, 1916.

El hecho de que las ciudades se suministran con diferentes tipos de mercancías justifica la modernización de las infraestructuras existentes y, con ello, se promueven las intenciones de inversión en otro tipo de obras, las cuales, en complemento con el ferrocarril, también aportarían desarrollo al país. El crecimiento de la cantidad de vehículos de rueda, de los cuales muchos ingresaron a Colombia a través de los ferrocarriles, incentivó la construcción

de carreteras, las cuales tomaron protagonismo a partir de la segunda mitad del siglo XX. Ambas infraestructuras interactuaron complementariamente desde la primera mitad del siglo XX, lo cual también se puede apreciar en el ámbito de comunicación a distancia por correos y correspondencia:

EL EXPRESO TOBON

Fue fundado por su propietario, don Pablo E. Tobón, hombre enérgico, honorable y muy bien preparado para la vida de los negocios. Dificultades económicas lo obligaron un día a trasladarse de Marmato a Manizales y allí concibió la idea, bastante atrevida entonces por los obstáculos que presentaban los malos caminos, de establecer un servicio rápido de correos y de circulación de periódicos entre dicha ciudad y Pereira. El resultado fue desde el principio satisfactorio, y pronto pudo extender su empresa a las poblaciones del Quindío y a Cartago, para ponerse más tarde, como lo consiguió, en comunicación directa con todas las poblaciones del Valle, desde Cartago hasta Buenaventura. El incendio de Manizales, en 1925, que le ocasionó grandes pérdidas, le hizo tomar la resolución de trasladar su oficina principal a Cali, en donde sus actividades tuvieron la más franca acogida. Hoy los servicios del expreso Tobón en el ramo del despacho rápido de correspondencia, equipajes, carga y dineros y en el de compra y despacho de encargos, abarcan toda la gran zona, cruzada por ferrocarriles y carreteras, comprendida entre Bogotá, Manizales y Buenaventura.¹⁰³

En paralelo, es posible afirmar que en cada municipio que contase con una estación ferroviaria, se generarían diferentes empresas dedicadas al envío de correos y encomiendas de todo tipo, tal como lo indica una fuente sobre otra empresa palmirana de 1924:

LA VELOZ

Empresa palmirana de Transportes

Por Telégrafo “Velo”

TELEFONOS: N° 31 Estación [P. Payán E], número 35 Garaje, número 23 Hurtado Hermanos,
número 17 Sixto A. Cuevas.
Palmira, marzo de 1924.

Señor

Muy señor nuestro:

Tenemos el gusto de participar a usted que nuestra Empresa de carros y victorias, ha sido ensanchada y reorganizada con cinco carretillas y cinco victorias, pudiendo prestar actualmente un servicio eficiente y esmerado.

Cuenta la Empresa con un Administrador suficientemente conocido y experto, el señor don Primitivo Payán E., con un servicio de teléfonos en el centro de la ciudad, en la Estación del Ferrocarril y en el Garaje. También con esqueletos adecuados para la confrontación de la carga que reciba y despache.

Se encarga la misma Empresa del recibo y despacho de carga para dentro y fuera de la ciudad y del aforo en el Ferrocarril. Para lo relacionado en esta ciudad, sírvase usted entenderse con el Administrador señor Payán E., y en Pradera, con nuestro socio señor Micolta.

¹⁰³ Eduardo López Jaramillo, «Almanaque de los hechos colombianos», 892.

Confiamos que nuestras facilidades y ventajas en beneficio de nuestra honorable y distinguida clientela, serán correspondidas por usted, dándonos el placer de cumplir sus apreciables órdenes en lo relacionado con éste ramo de locomoción.

Nuestros mayores deseos serán satisfacer a usted, suscribiéndonos, sus muy atentos servidores y amigos,

HURTADO HERMANOS

SIXTO A CUEVAS

ENRIQUE MICOLTA¹⁰⁴

La existencia de redes de comunicación terrestre facilitó enormemente los servicios de envío de correspondencia y encomiendas, favoreciendo de esta manera y todavía más las integraciones comerciales entre las diferentes regiones colombianas. Al igual que en Buga, este tipo de servicios pudo tener auge debido a la disminución de los tiempos de trayecto necesarios para enviar información y artículos importantes.

4.2.4. La operación ferroviaria y su soporte mineral:

El Valle del Cauca se caracterizaba también por su producción mineral, especialmente carbonífera, la cual resultó ser un factor importante para su economía. La importancia de este material radica a partir de dos líneas: la primera consiste en su importancia para proveer energía y potencia necesarias para el funcionamiento de las locomotoras; mientras que en la segunda, este combustible fue ampliamente explotado para ser comercializado hacia los mercados de regiones vecinas, gracias al tren, e internacionales a través del puerto de Buenaventura. De hecho, la misma empresa Ferrocarril del Pacífico solía tener control de varios yacimientos para el año 1929:

Los yacimientos de carbón mineral se hallan en los municipios de Cali, Yumbo, Buga, San Pedro y Andalucía, en los cuales hay actualmente un total de 23 hulleras, 16 de ellas en explotación por particulares y por la Empresa del Ferrocarril del Pacífico. El carbón que se produce se consume en el departamento y parte de él se envía al de Caldas y se exporta al Ecuador.¹⁰⁵

En complemento con esta fuente confirmatoria sobre el impacto ferroviario sobre el sector mineral y carbonífero, se encuentra el motivo relacionado con la proximidad territorial de la región con el Canal de Panamá, lo cual podría promover la comercialización de este mineral vía exportación, así como el aprovechamiento constante para mantener en óptimo funcionamiento a los trenes que prestan el servicio ferroviario:

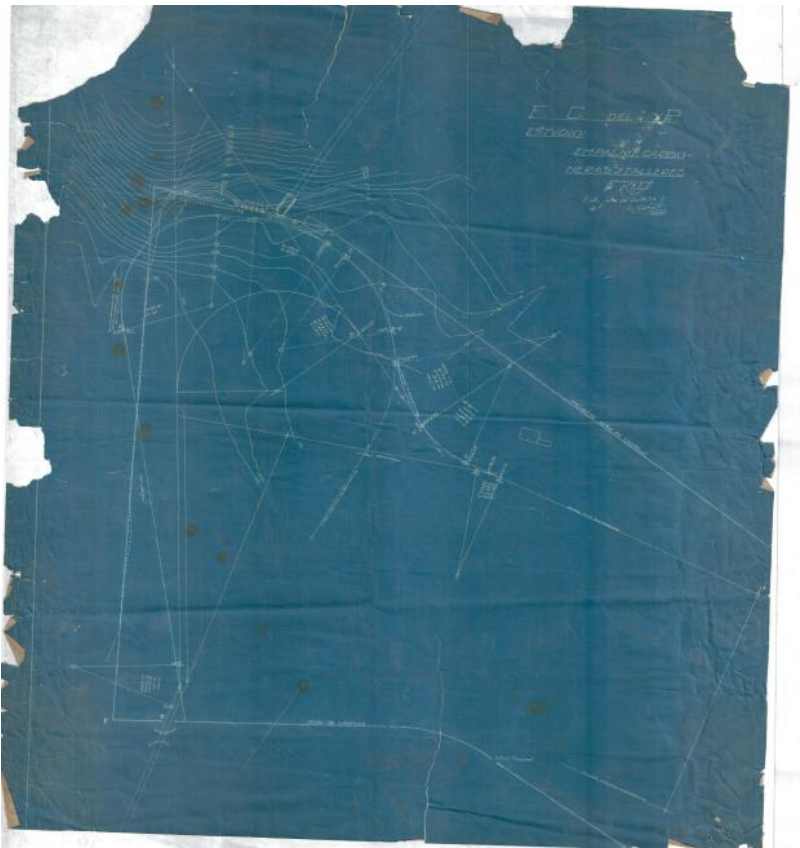
¹⁰⁴ «La Veloz. Anuncio publicitario», *El Nuevo Diario*, (1924).

¹⁰⁵ Diego Monsalve, «Colombia Cafetera», 557-558.

La importancia de tener esta reserva de carbón tan cerca del Canal de Panamá se entiende fácilmente, y se espera con confianza que la minería de carbón sea una de las industrias más importantes del futuro. El buen carbón se requiere con urgencia, tanto para el transporte férreo como para el fluvial en el costado occidental de América del Sur; los ingenieros que han analizado los depósitos de carbón están de acuerdo con que su explotación con fines comerciales es posible; además, los funcionarios del gobierno están ansiosos por promover el desarrollo del Departamento.¹⁰⁶

Todo lo anterior puede comprobarse de igual manera gracias a la existencia de planos que permiten observar la relación existente entre la explotación del carbón con las actividades derivadas del transporte ferroviario:

Figura 40. FHFCN Plano 1037. Estudio: Empalme carboneras – talleres.



Fuente: *Universidad del Valle. 1930.*

Este es un plano que permite observar la manera como se articulan las minas de extracción de carbón con las líneas ferroviarias vallecaucanas, con el propósito de extraer el carbón suficiente para el funcionamiento de los motores de las locomotoras, las cuales solían recibir mantenimiento en los talleres de los ferrocarriles, los cuales se encontraban distribuidos en la zona sur del departamento y en municipios como Dagua.

¹⁰⁶ L. Bell, «Colombia. Manual Comercial e Industrial», 371-372.

Cada uno de los ámbitos descritos en este apartado resultaron involucrados con las redes ferroviarias del pacífico, logrando incrementar a través del mismo sus actividades y posicionando no solo a Buga, sino a otros municipios clave como productores y distribuidores potenciales de una amplia gama de productos relacionados con la agricultura, la fabricación de productos esenciales para el comercio y el consumo, la aparición de servicios como el turismo y el fortalecimiento de las explotaciones del carbón para el funcionamiento ferroviario, el cual fue importante para el desarrollo del mismo.

4.2.5. ¡Terrenos al alza! El papel del Ferrocarril en la valorización de predios:

Al igual que los recursos explotados en los sectores económicos mencionados, este medio de transporte ferroviario incidió de manera directa en la valorización de vastas extensiones de terreno alrededor de las líneas férreas, debido a las ventajas que dichos territorios obtendrían al contar con un acceso por el cual se lograra maximizar la distribución de productos agrícolas, ganaderos o industriales, beneficiando principalmente a los hacendados vecinos de estos trazados, ya sea en términos de explotación directa de las parcelas o en aprovechamientos indirectos derivados de algunas transacciones económicas sobre la tierra, como lo podrían ser los arriendos:

Departamento del Valle del Cauca

—(...)

—El 20 del presente mes se inaugurará la nueva estación de La Cumbre, en el Ferrocarril del Pacífico y a fines del año el enriado llegará a Yumbo, a 13 kilómetros de distancia de Cali.

—Con el avance de los trabajos del Ferrocarril y su aproximación al Valle del Cauca, la propiedad raíz en las provincias del Sur del Departamento ha subido de precio en un 2 a 400 por 100 y en las del Norte en un 50 a 100 por 100.

—(...)

Corresponsal¹⁰⁷

Esto puede explicarse debido al abanico de posibilidades económicas que ofrecería el hecho de contar con una salida, ya sea propia o muy cercana a cada propiedad a través del ferrocarril que conectaría a dicho predio con cualquier lugar del territorio nacional. Esto favorecería ampliamente a todos los sectores cuyos terrenos colindasen con las vías férreas puesto que les permitiría conectar de manera más eficiente con cualquier mercado; impulsa el desarrollo económico de toda la zona a partir de la posible demanda de terrenos para instalar más industrias o campos y con ellos fortalecer la economía zonal y regional.

¹⁰⁷ Corresponsal, «Departamento del Valle del Cauca», *Archivo El Tiempo*, (1912): 2.

4.3. Otros beneficios generados por el tren vallecaucano

En varias latitudes del Valle del Cauca, las operaciones de transporte del Ferrocarril del Pacífico generaron repercusiones en ámbitos económicos, sociales y políticos de múltiples maneras que permitieron a los municipios integrarse con poblaciones de otras regiones; brindar oportunidades para fortalecer la empleabilidad; y elevar y discutir otros proyectos en pro de sus desarrollos internos y cada vez menos dependientes de Santiago de Cali, lo cual motivó el surgimiento de liderazgos por parte de algunas localidades como Buga para proponer posteriormente obras ferroviarias de índole e importancia regional y nacional.

4.3.1. El ‘lobby’¹⁰⁸ empresarial de conexión interregional:

A lo largo de la segunda década del siglo XX, el país se encontraba invirtiendo y ejecutando obras ferroviarias para conectar a las regiones y a la capital colombiana con el puerto de Buenaventura. En el marco del avance de dichos proyectos, se destaca la unión de los ferrocarriles del Pacífico y de Caldas, gracias a la llegada de los rieles a la ciudad de Manizales en 1927, hecho por el cual generó lazos de integración social y empresarial entre las regiones cafeteras e industriales de Caldas y del Valle del Cauca, no solamente desde el intercambio comercial de productos, sino también a través de la generación de espacios que movilizarían la economía manizaleña, gracias a la exposición de los mejores productos de las industrias de ambas regiones (por no mencionar la presencia de más regiones del país); sirviendo como un ‘lobby’ empresarial que beneficiaría a los sectores económicos participantes en materia de agricultura, ganadería, entre otros, tal como lo expresaron sus organizadores al momento de fomentar la participación de la población de Manizales en este gran evento:

Las Exposiciones

No hay duda que los números de más importancia entre todos los acordados en el programa general para los festejos, son los que se resuelven en las varias exposiciones que van a verificarse.

En efecto una exposición, tiene por objeto mostrar ante propios y extraños el adelantamiento que han tomado las variadas manifestaciones de la industria y el trabajo manual, que son los elementos indispensables para la riqueza individual y el enriquecimiento colectivo; ofrece la exposición momentos inapreciables para dar estímulo a las nobles iniciativas de la mente, a la ambición; hace conocer a unos lo que es desconocido para otros; en una palabra, procura acrecer el intercambio comercial entre las varias regiones del país.

Con motivo de la inauguración de nuestro ferrocarril, la afluencia de gentes de todos los pueblos y de todas las clases, será algo extraordinario; y por eso se ha creído que las exposiciones que se tienen proyectadas, resultarán verdaderos acontecimientos que recogerá la historia nacional, como motivos trascendentales de futuras transformaciones comerciales, industriales y artísticas.

¹⁰⁸ Entendido como una expresión que hace referencia a la manera como los sectores económicos se agrupan y atraen la atención de las instituciones públicas para incidir en la toma de decisiones de estas últimas, propiciando la defensa y priorización de sus intereses particulares, como en este caso, el crecimiento del comercio y la expansión de las actividades industriales.

La Feria Exposición nacional se dedicará especialmente a mostrar los productos de las artes y del comercio. La Junta encargada de realizarla ha trabajado con el mayor entusiasmo, le ha hecho una activísima propaganda y ya tiene anuncio de apartadas regiones que habrán de presentarse con¹⁰⁹...

La agropecuaria tiene ya convenido su programa, sumamente llamativo, completo, interesante, para estimular de preferencia los animales y productos agrícolas que sean propios de los varios suelos del Departamento de Caldas.

La artística, encomendada a distinguidos caballos, profesionales unos y amantes los otros de las manifestaciones de las bellas artes, se propone hacer una exhibición interesantísima de cuadros, óleos, pinturas, estatuas, etc. etc., para lo cual llamarán a colaborar a los mejores artistas nacionales.

Las de obras de mano y floricultura que dirige con inimitable maestría el Cuadro de Honor de la S. de M. P., integrada por clarísimas damas, será algo que va a poner de relieve los talentos artísticos de nuestras mujeres y de su tradicional devoción por el trabajo de la aguja en milagrosas combinaciones de la seda, la filigrana, los alicatados y ataujías en paños, ajuares y vestimentas.

Dentro de poco irán apareciendo los prospectos de las varias exposiciones, que suplicamos a los interesados en conseguir en comunidad. Siendo, pues, de tal importancia esos certámenes y estando comprometido con ellas el buen nombre de nuestra ciudad, preciso es que todos rodeemos de prestigio y ayudemos con toda voluntad a las diversas juntas. Es un reclamo patriótico el que hacemos; es una ayuda generosa la que reclamamos para la ciudad, es uno de los mayores días de gloria.

Además, es necesario hacerse de expositor, sea cual sea la especialidad que se trabaje. Cuántas veces una medalla, un premio obtenido en una exposición, cuyo valor material es insignificante, ha servido de *sésamo* para abrir de par en par las puertas de la riqueza y un porvenir a un obrero modesto

Por todo eso debemos tomar parte en las exposiciones y convertirnos en buenos propagandistas de ellas.¹¹⁰

Los ferrocarriles sirvieron para no solo intercambiar productos y mercancías, sino que constituyeron también el punto de inicio de los procesos de integración social, los cuales se pueden ver reflejados en la organización de las fiestas de ciudades como Manizales. La feria se organizaba para mostrar esos avances tecnológicos y mejoras de producción de productos y servicios de primera necesidad, incentivando la compra y venta de los mismos; motivando la agrupación de personas provenientes de múltiples lugares en un solo punto, favoreciendo así tanto a los procesos de movilidad e intercambios culturales y comerciales de cada región como a las economías locales. Juntando estos elementos, nos damos cuenta de que el tren se convierte en un agente catalizador de los procesos de modernización e integración de las ciudades y pueblos, gracias a su eficiencia como medio de transporte de pasajeros y de carga provenientes de múltiples partes del país o del extranjero. De igual manera, las élites dirigenciales de los departamentos se involucraban al unísono, fortaleciendo cada vez más este ‘*lobby*’ de integración:

Circular de la Junta de la Feria-Exposición de Manizales

¹⁰⁹ No se puede leer. Sección rota.

¹¹⁰ «Las Exposiciones», Periódico *Kosmos. Bisemanario de intereses generales*, (1927): 2.

República de Colombia – Departamento del Valle del Cauca – Secretaría de Industrias – Cali,
septiembre 1º. de 1927.

Señor Director de “Kosmos”
Buga.

Tengo el honor de remitirle una copia de la circular que ha pasado a esta Secretaría, la Junta de la
“Feria Exposición de Manizales.”

Como usted no ignora la importancia de este certamen de progreso que se prepara a presentar la muy
culto Capital de Caldas, le ruego la publicación de esta circular que debe conocer el público para que
a quienes les interese, se preparen desde ahora.

“Manizales, julio de 1927.

Señor doctor Ciro Molina Garcés, Secretario de Industrias.
Cali.

La Junta encargada de llevar a término la Feria-Exposición Nacional que se verificará en esta ciudad
para diciembre venidero, por motivo de la inauguración, del Ferrocarril de Caldas, se permite invitar
a usted, de la manera más atenta a tomar participación en ese certamen de las industrias.

La Junta tiene conocimiento de sus trabajos, de su amor por el adelanto de las artes y de la industria y
no duda que en esta vez usted ha de contribuir con el mejor prestigio de sus obras al mejor suceso de
acontecimientos.

Por la atención que merezca la presente invitación doy a usted las gracias y me suscribo muy
atentamente.

Junta de la Feria – Exposición,
Antonio J. Londoño
Presidente”.

De usted atento S. S.

Ciro Molina Garcés
Secretario de Industrias¹¹¹

Este evento cobraría mayor relevancia al involucrar a más posiciones de poder en el marco
del desarrollo económico de las regiones, pues no es posible concebir el mismo sin la
intermediación de los poderes locales, regionales y nacionales en pro del fortalecimiento de
los tejidos empresariales y viceversa, en términos de legitimación. En esta ocasión, también
se invitaron a personalidades de la alta esfera del poder nacional, encabezados por la
presidencia de la República, en cabeza del conservador Miguel Abadía Méndez:

Fecha definitiva de los Festejos de Manizales

¹¹¹ «Circular de la Junta de la Feria-Exposición de Manizales», Periódico *Kosmos. Bisemanario de intereses generales*, (1927): 2.

El Presidente Abadía visitará el Valle, Cauca y Caldas en este año

Diversas circunstancias hicieron detener la atención de los miembros de la Junta Central de Festejos para la fijación de la fecha definitiva en que éstos tendrán lugar.

Aunque es muy posible que las locomotoras lleguen a la estación de esta ciudad antes del mes de diciembre, pues ya se han vencido los mayores inconvenientes y los rieles se encuentran casi en las calles, no fué posible señalar fecha anterior al 25 de diciembre próximo para hacer la inauguración oficial del F. C., pues se tropezaba con el gran inconveniente de la carencia absoluta de locales apropiados para la celebración de las exposiciones, como quiera que antes del mes de diciembre las tareas escolares apenas finalizaban y los establecimientos oficiales no podían desocuparse.

Acordado diciembre como el mes en que debían verificarse los festejos, tuvo muy presente la Junta que en este mismo mes se celebran las fiestas centenarias en Salamina, ciudad leal y generosa que en más de una ocasión ha mostrado su amor a Manizales, y quiso ponerse en inteligencia con la Junta del Centenario a fin de que las fiestas centenarias se celebraran allá en los primeros días de dicho mes, lo que no pudo obtener, no se sabe por qué circunstancias.

Últimamente se ha sabido que las fiestas en aquella ciudad empezarán el 11 de diciembre.

Como se tuviera noticia de que el Exmo. Sr. Presidente de la República tiene propósitos de venir a Manizales, la Gobernación se entendió con el señor Telegrafista de Palacio por medio del siguiente despacho: “Agosto, 19 – Gonzalo Jiménez Gómez, Telegrafista Palacio – Bogotá – Me he entendido con Junta Festejos. Estaría bien para planes Doctor Abadía, fijar aquí veinticinco diciembre para dar principio festejos? En todo caso Junta y Gobernación están prontos señalar fecha que más convenga al señor Presidente, una vez pasados festejos Salamina, que principian once diciembre. – D. Gutiérrez y Arango.

Este despacho obtuvo la siguiente contestación: - “Bogotá, agosto 20 – Gobernador – Mostré su telegrama de ayer al señor Presidente y me recomienda decirle que está bien lo acordado, pues si lo logra realizar sus deseos estará en Popayán el 18 de diciembre próximo, y en esa ciudad el 23 o el 24”.

En tal virtud se ha fijado la fecha del 25 de diciembre para dar principio a los festejos.

PROSPECTOS DE LAS EXPOSICIONES

Ya han sido elaborados los prospectos para la Feria Exposición y para la Exposición Agro-pecuaria, los cuales serán repartidos oportuna y profusamente.

Las exposiciones industrial, artística, de obras de mano y de flores naturales abrirán en fecha que señalará la Junta Central conforme lo acordado en la reunión de las Juntas el lunes 22, y que fluctuará entre el 15 y el 20 de diciembre.

Se está estudiando la posibilidad de hacerlas todas en el local del Instituto Universitario donde hay verdadera amplitud y donde, además, se establecerán salones de recreo y bailes, cafés, etc. los locales de las exposiciones permanecerán abiertos desde las nueve a. m., hasta las once p. m.

(“La Locomotora” – Manizales)¹¹²

¹¹² «Fecha definitiva de los festejos de Manizales. El Presidente Abadía visitará el Valle, Cauca y Caldas en este año», Publicado por el periódico *La Locomotora – Manizales*, en Periódico *Kosmos. Bisemanario de intereses generales*, (1927): 2.

De esta manera se abriría camino para la integración total entre gremios económicos y posiciones de poder regional en el siglo XX, cuyo fin dinamizador de la economía nacional se vio facilitada por la puesta en marcha de los ferrocarriles, en especial en la conexión referente hacia el pacífico, representando así una importancia estratégica en occidente colombiano. Ninguno de estos procesos de hubiese generado de igual manera sin la puesta en marcha de sistemas ferroviarios que optimizaran los procesos de producción y mejorara las condiciones de transporte en todo el país.

4.3.2. Más allá de lo económico. El Ferrocarril del Pacífico y sus efectos en la vida social vallecaucana:

Otro aspecto adicional de impacto indirecto se remite hacia las diferentes acciones generadas por el Ferrocarril del Pacífico a nivel empresarial en el marco de la promoción del desarrollo territorial en los municipios donde este operaba. De acuerdo con fuentes de los años veinte, en especial el *Almanaque de los hechos colombianos* de 1929, se menciona una labor de alfabetización e instrucción realizada por la compañía, la cual se dirigía hacia los adultos del poblado de Dagua, en el occidente del departamento, beneficiando a un total de cuarenta y nueve (49) personas entre matriculados y asistentes¹¹³. En un momento coyuntural como la apertura de los ferrocarriles, se hacía necesaria la formación de mano de obra para las labores que se desarrollarían en el marco del desarrollo industrial y empresarial que el departamento se encontraba experimentando y, por ende, los aportes costeados por la compañía Ferrocarril del Pacífico en materia de instrucción se consideraban importantes para afrontar los retos y necesidades que se planteasen desde las actividades de los sectores industriales y empresariales.

Todos los elementos mencionados en este apartado aportaron los ingredientes necesarios para incentivar el surgimiento de liderazgos municipales con miras hacia la obtención de obras y gestiones que beneficiasen a cada uno de estos, facilitando el desarrollo interno de cada uno, buscando depender en una medida cada vez menor de Santiago de Cali, la capital del departamento. Tales iniciativas solían abordarse y debatirse al interior de la plenaria de la Asamblea Departamental del Valle del Cauca, recinto que se caracterizó por los constantes choques parlamentarios, protagonizados principalmente por los diputados en representación de Cali y los de otros municipios quienes aumentaron considerablemente sus apoyos e influencias en la esfera política, como Buga, cuyos representantes aprovechaban el contexto intenso generado desde 1915 por cuenta de la inclusión de la ciudad en el trazado original del Ferrocarril del Pacífico para defender frecuentemente tanto las propuestas generadas por este municipio como por los demás de la región vallecaucana, tal como lo señalaban medios impresos como *Estadio* en 1925:

CALI Y SUS HERMANAS

Parece que un hado fatídico se hubiera empeñado tesoneramente en hacer de la ciudad de Cali un obstáculo para el progreso de las demás ciudades del Valle del Cauca. Piénsese en una empresa de

¹¹³ Eduardo López Jaramillo, «Almanaque de los hechos colombianos», 29.

aliento en alguna de las poblaciones, y ya está la Capital del Departamento oponiéndose y queriendo para sí sola el adelanto y la civilización.

Para probar nuestro aserto, hagamos un poco de historia. El puente llamado hoy *Carlos Holguín*, estaba destinado para el paso de *El Guayabal*, y en la mente del legislador vallecaucano era esa idea como una consagración; pero vino una Asamblea con mayoría de caleños, y dispuso su erección en Puerto Mallarino, contra la oposición que un Diputado bugueño hizo a ese Proyecto, sosteniendo con magníficos argumentos la necesidad de prestar apoyo a la sufrida provincia de Roldanillo, uniéndola con la civilización oriental del Cauca. Pero Cali necesitaba dar comodidades a sus hacendados de la banda oriental del río y atrapar para su mercado las ricas fuentes de la ciudad de Palmira. El hecho se consumó, Roldanillo quedó abandonada y Palmira fue una de las primeras víctimas.

Pide Cartago, con argumentos irrefutables, que sea de allí de donde parta el ferrocarril hacia Armenia, y entonces Cali, viendo un peligro para ella, por la enorme importancia que la ciudad de Cartago podría obtener, se opone violentamente y hablando en nombre de todo el Departamento, sin que para ello se le hubiera concedido personería, consigue dejar aislada aquella ciudad, haciendo triunfar su tesis de las líneas cortas.

Viene la Asamblea de 1925 y dispone sabiamente, después de lucha tenaz con elementos caleños, que la Sucursal del Banco Agrícola Hipotecario sea establecida en la ciudad de Tuluá, reconociendo con esta medida la importancia agrícola de esa región y el aporte inmenso con que ella contribuye para llenar las cajas del Tesoro Departamental; y esa sucursal no ha podido establecerse porque Cali, a pesar de lo dispuesto por la Asamblea, continúa trabajando por dicha sucursal.

Apenas se tiene conocimiento en Buga de que la Junta Directiva del Ferrocarril pensaba sacar de Dagua los talleres, se apresuró el Consejo Municipal a hacer liberales ofertas con el fin de favorecer al obrerismo de la ciudad con la instalación de esa escuela del trabajo; pues Cali, haciendo una campaña sucia y valiéndose de armas ruines, saltó a la arena y convirtió el trivial asunto en un verdadero problema. Se presenta a la consideración de la Nación por dos Representantes del Valle del Cauca la solución de otro importante problema, cual es el del acortamiento de la enorme distancia al puerto del Pacífico en más de ciento veinte kilómetros, y los señores de Cali, que quieren ser amos no solamente del Departamento sino del país, sostienen la pintoresca tesis de que Cali no puede ser abandonada y que hay necesidad de hacer recorrer al país una enorme distancia para darse el lujo de pasar por Cali, estando esta última tesis en oposición franca con la sostenida cuando defendían la vía Zarzal – Armenia, abandonando a Cartago.

Hoy es Buenaventura la nueva víctima. Valiéndose de ciertas conocidas influencias, han conseguido que el Ministro de Hacienda y Crédito Público presente a la consideración de la Cámara un proyecto que dispone trasladar la aduana de Buenaventura a Cali. A nadie se escapa lo disparatado de esta disposición que abriría las puertas al fraude y establecería una competencia en favor del comercio de Cali con perjuicio enorme para el comercio del resto del Departamento y de Caldas. Hoy mismo se observa esa preferencia en la liquidación y entrega de las encomiendas postales que se hace en la oficina principal de correos de esa ciudad. Además de la retirada de la Aduana del Puerto de Buenaventura, aniquilada la importancia que hoy tiene que daría la soberanía de la República en los costas del Pacífico seriamente amenazada.

Roldanillo, Palmira, Cartago, Tuluá, Buga, Buenaventura... muy larga se haría ya este listado de víctimas si continuáramos y ha llegado el momento de la defensa; es necesario que todas las ciudades del Valle se ap(...).¹¹⁴

¹¹⁴ «Cali y sus hermanas», Periódico *Estadio. Semanario de intereses generales*, año II, número 28. (1925): 1.

En concordancia con fuentes como esta, vemos como el funcionamiento mismo del ferrocarril provocó transformaciones en varios municipios y zonas del departamento, lo cual hace que se generen necesidades que solo podrían ser subsanadas a partir de las obras y gestiones descentralizadas, permitiendo así a cada una de las localidades vallecaucanas más importantes constituir su propio progreso. Sin embargo, estos objetivos se vieron frenados por las posturas desarrolladas por Santiago de Cali, pues la representación de la capital departamental parecía velar por intereses propios de sectores y territorios cercanos a esta, en detrimento de determinaciones que posiblemente pudieron significar un mayor beneficio colectivo como región. Por esa razón se generaban ambientes tensos en la esfera política, expresado en choques entre dirigentes caleños y bugueños, quienes encabezaron múltiples iniciativas en defensa de los intereses regionales, que a su vez, le servirían a Guadalajara de Buga, auspiciando de esta manera un conflicto intrarregional de intereses.

En síntesis, el funcionamiento del sistema ferroviario en el Valle del Cauca dejó múltiples beneficios económicos que beneficiaron especialmente a las actividades productivas del entorno agrícola, industrial y comercial; provocando a su vez mejores relaciones entre sectores y posiciones de poder quienes se apoyarían mutuamente en el marco del proceso de industrialización departamental, dando como consecuencia la formalización de liderazgos regionales, quienes procederían en aras de intereses de progreso municipales, aprovechando las ventajas de conexión terrestre que optimizarían la productividad total de la región vallecaucana llevando a municipios como Guadalajara de Buga a obtener aspiraciones de progreso e influencia nacional sin precedente alguno, tal como se podrá observar a continuación en apartados posteriores.

CAPÍTULO 5. EL TREN QUE NO LLEGÓ: LA FERROVÍA ESPINAL – BUGA Y EL CHOQUE DE INTERESES EN POR EL CONTROL DEL «PROGRESO» VALLECAUCANO

Podemos abordar ahora, una vez escudriñadas las fuentes por las cuales es posible determinar el amplio impacto económico que el Ferrocarril del Pacífico generó no solo en Guadalajara de Buga como estudiamos en el Capítulo 3, siendo este el punto principal de esta monografía, sino también para toda la región vallecaucana cuyo análisis presentamos en el Capítulo 4, y el objetivo de este Capítulo 5 es ver la manera como, a raíz de dicho aporte propiciado para el desarrollo empresarial, agrario e industrial del departamento, los sectores empresariales locales, respaldados férreamente por los dirigentes políticos bugueños, gestaron proposiciones y discusiones acerca de la construcción de nuevos proyectos que permitieran maximizar los beneficios de este sistema de transporte masivo de pasajeros y mercancías desde la ciudad de Guadalajara de Buga. Dichas obras propuestas pretendían no solo incrementar la conexión bugueña con el puerto de Buenaventura en un menor tiempo, sino también optimizar el transporte desde y hacia la capital del país.

Las mismas fuentes primarias encontradas en el marco del desarrollo de estas proposiciones de trazado, nos permiten confirmar que la prioridad bugueña es establecer la conexión directa con el puerto principal de la costa pacífica colombiana y aprovechar la posición geográfica del municipio para convertirlo en el principal cruce de caminos del occidente colombiano. En ese sentido, existieron dos proposiciones de trazado: la ferrovía Buenaventura – Buga y la ferrovía Espinal – Buga, siendo esta última la más debatida y defendida desde las aristas

políticas locales y departamentales, buscando el favor otorgado finalmente por el gobierno nacional, definiendo la aprobación o no de esta obra. A raíz de este trazado, justo para unos y controversial para otros, se establecieron otros trazados que complementarían la conexión vallecaucana con la capital de la República de manera directa, como fue el caso de la ferrovía Guamo – Tuluá. En ese sentido, el lector encontrará las posturas sobre las cuales se posicionaban los liderazgos caleños y bugueños para definir la forma como se debía generar el «Progreso» departamental.

5.1. Punto de partida: instalación del Ferrocarril del Pacífico y sus problemáticas posteriores

Para hacer más comprensible el abordaje de las proposiciones de la construcción de nuevas obras ferroviarias desde y hasta Guadalajara de Buga, es imprescindible recordar a manera de introducción la forma como se construyó el Ferrocarril del Pacífico, cuyo trazado tuvo su punto de partida en el puerto de Buenaventura, trasladándose hasta ciudades como Cali y Palmira, para sí culminar su extensión hacia el Cauca por el sur, llegando hasta Popayán; mientras que por el norte buscaba llegar hasta la ciudad de Cartago, donde uniría sus rieles con el Ferrocarril de Caldas, garantizando de esta manera una conexión nacional de alrededor de quinientos treinta kilómetros (530 Km)¹¹⁵.

En primer lugar, se construyó una primera etapa que uniría al puerto en el pacífico con la capital vallecaucana, la cual pese a las diferentes dificultades que surgieron para la ejecución y mantenimiento de los rieles y puentes instalados, ya se encontraba en funcionamiento para el año 1917 y el proyecto se encontraría con amplias consideraciones a nivel nacional para extenderlo en su totalidad:

Ha construido hasta el presente 174 Km. desde Buenaventura hasta Cali; 34 Km. en la vía de Cali a Popayán, que se llama sección del sur; y 25 Km. en la vía del norte, o sea de Cali a Palmira; pues en Cali, importante ciudad, capital del Departamento del Valle, se bifurca la vía para tomar direcciones sur y norte, yendo la primera hacia Popayán, capital del Departamento del Cauca, y la segunda hacia Cartago, ciudad que queda en la estribación occidental de la Cordillera Central y a donde confluye, por ser puerto sobre el río Cauca, el comercio de los Departamentos de Antioquia y Caldas, secciones éstas de las más ricas del país.¹¹⁶

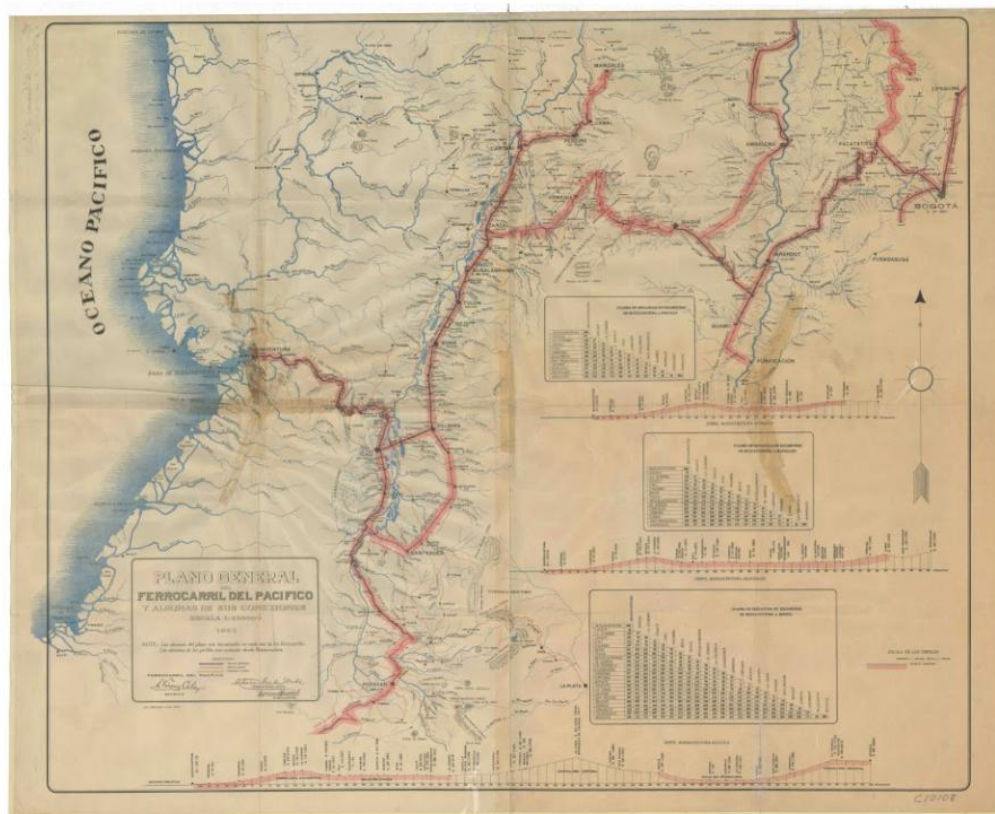
Tras el ardiente proceso de debate protagonizado por los diputados bugueños y caleños en 1915, respecto a la inclusión de la ciudad en trazado de la línea ferroviaria que terminase de comunicar al Valle del Cauca con el resto del país a través de la ciudad de Cartago y pasando por municipios como Buga, Tuluá, Bugalagrande y Zarzal, el tren fue arribando en cada uno de estos poblados hasta completar su conexión interregional con el Ferrocarril de Caldas y el

¹¹⁵ J. Posada, «Ferrocarril del Pacífico», en *Libro Azul de Colombia* (New York, U.S.A. The J.J. Little & Ives Company, 1918), 360.

¹¹⁶ Ibid.

de Ambalema en 1924, configurando de esta manera la totalidad de la ruta del Ferrocarril del Pacífico:

Figura 41. Plano general del Ferrocarril del Pacífico y algunas de sus conexiones.



Fuente: Biblioteca Virtual del Banco de la República, 1924.

Nótese que en este plano se pueden apreciar a todos los poblados vallecaucanos mencionados y que se encuentran en la ribera oriental del río Cauca (y por consiguiente, dentro del valle geográfico de dicho afluente), conectados por la línea férrea y siendo puntos estratégicos para el desarrollo agroindustrial y comercial del departamento, a raíz de las conexiones con las regiones del norte y con el puerto marítimo comercial de Buenaventura. Sin embargo, solo se encontraba existente la ruta que tomaba a Cali como una especie de paso obligado para todo tipo de traslado hacia el océano. Esto representó una problemática económica y política que terminó derivando en la proposición de obras que acortaran y, de paso, robustecieran la red ferroviaria actual, con el objetivo de mitigar los trancones que se generaron en el muelle e invertir menos tiempo en cada trayecto hacia el puerto.

De hecho, esta situación relacionada con los trancones se encontraba presente en los medios de comunicación de nivel nacional, debido a la importancia que tenía el puerto de Buenaventura como punto de partida para el abastecimiento de todos los productos importados en el país, quienes determinaron indagar dichos inconvenientes, los cuales serían explicados a partir de diferentes factores, incluyendo una crisis institucional al interior de la concesión:

—En el tiempo que he estado de gerente he llevado muy buenas relaciones con el administrador de la aduana, señor Chavarriaga, como con el señor Alberto Corral Suárez, encargado de la administración, en ausencia de Chavarriaga. Lo que pasa es que no se puede movilizar, en algunas circunstancias, toda la carga para los trenes disponibles, porque muchas veces no han pagado los derechos de aduana los señores comisionados, a pesar de estar ya nacionalizada y reconocida. De ahí que en el tiempo en que estuve en Buenaventura hubo ocasiones de quedarse cuatro locomotoras sin prestar servicio, por falta de carga.¹¹⁷

A raíz de situaciones como esta, el Ferrocarril del Pacífico estaría perdiendo su eficiencia en el transporte de mercancía hacia el interior del país, generando inconvenientes en las dinámicas comerciales en los municipios y en las mismas cuentas de la compañía, la cual ya arrastraba anomalías financieras que dificultaban la reorganización de sus medidas logísticas y rutas de transporte, evidenciadas a partir de la falta de material rodante, siendo este uno de los indicadores más preocupantes:

—¿Y a qué se debe esta situación de las locomotoras?

—A que el servicio a que se someten es excesivamente fuerte, puesto que las grandes, de tráfico, hacen un recorrido diario de doscientos veinte kilómetros y no tienen tiempo de repararse ni máquinas para reemplazarlas. Si esto no se hiciera así, el tráfico no podría mover los trenes de carga y pasajeros que actualmente se mueven. Al ferrocarril no se le suministran locomotoras, vehículos y repuestos, que oportunamente se han pedido a Bogotá. Según la técnica, por cada diez kilómetros debía haber una locomotora. Es decir, debíamos tener sesenta locomotoras para el tráfico únicamente, y sólo hay cuarenta y cuatro, entrando en este número las máquinas de construcción, conservación, patios y tráfico, de las cuales existen en los talleres diez.¹¹⁸

Como agravante, estas situaciones sumamente problemáticas para el desarrollo de las operaciones ferroviarias no encontraban una pronta solución debido al propio esquema corporativo de la concesión, cuya directiva con poder de decisión se encontraba domiciliada en Bogotá, una ciudad bastante lejana y desconectada de la región vallecaucana y su contexto general; acusada directamente por el gerente de la compañía por proceder de manera deficiente a cada uno de estos problemas ferroviarios en el departamento e instada a trasladarse hacia la ciudad de Cali con el objetivo de reconocer de manera presencial y de primera mano la crisis del Ferrocarril del Pacífico.

Pese a esta crisis, la prioridad para el Estado colombiano siempre fue comunicar a la capital del país con los puertos existentes en las costas del Mar Caribe y del Océano Pacífico. Sin embargo, la distancia estimada entre Bogotá y Buenaventura sería menor que dicho ítem entre la ciudad principal y cualquier puerto del norte de Colombia. Es por esta razón que el gobierno decidió impulsar la construcción de ferrocarriles en el Tolima, Caldas y Antioquia,

¹¹⁷ Corresponsal, «El F. C. del Pacífico atraviesa una grave crisis», *Archivo El Tiempo*, (1927): 4.

¹¹⁸ *Ibid.*

en complemento del Ferrocarril del Pacífico, favoreciendo de esta manera el dinamismo comercial bogotano como ciudad principal:

El hecho de completar la vía férrea del Ferrocarril del Pacífico entre Cali e Ibagué, pasando por Quindío en la cordillera Central de los Andes resolverá el problema más importante de Bogotá, pues pondría la ciudad en comunicación directa y real con el puerto del Pacífico de Buenaventura y contribuirá enormemente a la expansión comercial del Distrito de Bogotá.¹¹⁹

Bajo esta premisa de conexión nacional desde la capital hasta las costas, se han realizado proposiciones de construcción de nuevos trazados para instalar líneas ferroviarias que permitieran concretar este objetivo. En ese orden de ideas, Guadalajara de Buga quiso formular dos trazados que le permitieran al municipio utilizar su posición geográfica central para acortar distancias desde la ciudad hasta el puerto de Buenaventura, en aras de favorecer todavía más el proceso de industrialización y de abastecimiento comercial, a través del acortamiento de distancias entre ambos puntos y, por consiguiente, el trayecto proveniente desde todas las regiones que se conectasen con el Ferrocarril del Pacífico: se trata de los proyectos ferroviarios Buga – Buenaventura y Buga – Espinal.

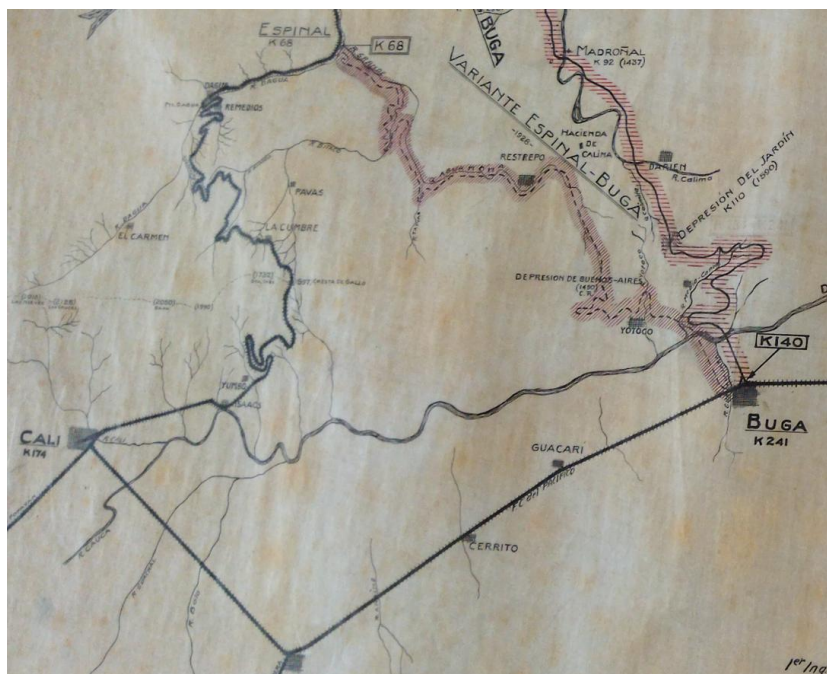
5.2. ¡Directo al puerto! El interés intersectorial bugueño en la ferrovía hacia el Pacífico

Aquellos proyectos ferroviarios, consistían en establecer una conexión de la ruta existente hacia el puerto bonaverense con la Estación del Ferrocarril ubicada en Guadalajara de Buga, atravesando la cordillera occidental. El proyecto Buga – Buenaventura¹²⁰ pretendía atravesar un punto denominado El Madroñal, para salir desde allí de forma directa hasta el puerto. Por su parte, el proyecto Buga – Espinal también cruzaría la cordillera occidental de los Andes, pasando cerca de los cascos urbanos de municipios como Yotoco y Restrepo hasta llegar a un punto denominado El Espinal, en el kilómetro sesenta y ocho (68) del trazado ferroviario existente, teniendo un alcance local y regional al pretender conectar a toda la zona central de la geografía vallecaucana, tal como puede apreciarse en las siguientes fotografías:

Figura 42. Fragmento del Plano reducido de la variante Espinal – Buga.

¹¹⁹ P. L. Bell, «Colombia. Manual Comercial e Industrial», 254.

¹²⁰ De acuerdo con las fuentes encontradas hasta el momento, solo se cuenta con una imagen que muestra la posible ruta Buga – Buenaventura. Por tanto, el análisis se centró mayormente en el proyecto ferroviario Buga – Espinal, cuyas fuentes permiten un mayor abordaje sobre su proceso de gestión y su posible impacto local y regional.



Fuente: Comisión del trazado Espinal – Buga, 1928¹²¹.

Figura 43. Fragmento del Plano reducido de la variante Espinal – Buga y el croquis de la variante Buenaventura – Buga.



Fuente: Comisión del trazado Espinal – Buga, 1928¹²².

¹²¹ Encontrado en la Academia de Historia Leonardo Tascón de Guadalajara de Buga.

¹²² Encontrado en la Academia de Historia Leonardo Tascón de Guadalajara de Buga.

Al momento de observar con mayor detalle, se encuentran las vías actuales que conectan a Buga con Cali (en color negro), siendo estas las únicas disponibles para este trayecto. Así se constituiría a la capital vallecaucana como un paso obligado para la totalidad de mercancías y pasajeros que se transportasen desde y hacia Buenaventura en Colombia, a través del Ferrocarril del Pacífico, lo cual no necesariamente mejoraría la eficiencia del transporte comercial entre las ciudades y el puerto por cuenta de la distancia recorrida en este tramo. Desde allí surge el argumento principal con el cual Guadalajara de Buga se apalancaría como un punto de convergencia regional e incluso nacional, buscando mejorar las dinámicas comerciales gracias a una conexión que permitiera llegar hasta el puerto a una distancia considerablemente menor que la actual. Esto estuvo clarísimo entre los sectores comerciales y empresariales bugueños que se encontraban en su proceso de consolidación, quienes manifestaron la necesidad de acortar las rutas, priorizando a la obra ferroviaria Buga – Espinal. En consecuencia, establecieron diferentes estrategias de promoción de dicha obra a través de la prensa y con el apoyo de la dirigencia política municipal. Un primer indicio de esto puede encontrarse en la conformación misma de la Cámara de Comercio de Buga, la cual reza lo siguiente:

Hasta ahora ha hecho objetivo principal de sus labores de construcción de la Ferrovía Espinal-Buga obra de indiscutible importancia nacional como que ella acerca la capital de la República al puerto de Buenaventura en 97 kilómetros, imprimiendo a la economía y al fisco nacional un inmenso desarrollo.¹²³

Este nuevo objetivo empresarial y social, originado desde el año 1926, sería acompañado por los medios de comunicación, quienes mantenían abierta la discusión y los avances del proyecto en medio de la opinión pública bugueña, partiendo de los beneficios que la puesta en marcha de esta obra conllevaría, no solo para el nivel local, sino también para el ámbito nacional, pues se buscaba que gracias a esta conexión, el municipio se convirtiera de una vez por todas como un centro de convergencia para todo el país, lo cual acarrearía una transformación ciudadana e industrial sin precedente alguno en el centro del departamento. En la misma sintonía se encontraban otros actores de la ciudadanía quienes compartían la postura de economizar cada vez más la ruta hacia el puerto, facilitando así la conformación de comités de trabajo, encargados de hacer realidad esta nueva ruta ferroviaria en el Valle del Cauca:

Buga se ha transformado en menos de dos lustros, sacudida por la vibración de la locomotora y del automóvil. Los que veíamos en la infancia, en jarras de loza, el retrato de Murillo Toro, y sabíamos, por el letrero que lo rodeaba, que era el Presidente “sancionando la ley del Ferrocarril del Cauca”, no alcanzamos a pensar que hubiéramos de pertenecer al mundo de los vivos cuando ese ferrocarril llegara a nuestro terruño, ni mucho menos que hubiéramos de presenciar, por este motivo, cambios, que antes hubieran sido imposibles, en la vida urbana. La obra de transmontar con los rieles la cordillera occidental, a fuerza de luchar año tras año contra las enormes resistencias de la naturaleza y de enterrar entre esos desfiladeros agresivos, con el beneplácito de más de cuatro ambiciosos, fuertes sumas de

¹²³ Eduardo López Jaramillo, «Almanaque de los hechos colombianos», 424.

dinero del tesoro público, había llegado a hacerse casi mitológica. Se nos decía a veces, al tropezar casualmente con una estampa de un tren europeo, que el ferrocarril estaría en el Valle algún día, y este pronóstico se hermanaba para nosotros con el que nos hacía el Padre Payén en la doctrina cristiana, de que un día habría de presentarse un conflicto terrible entre los pecadores en el Valle de Josafat. Sin embargo, allí está el ferrocarril, no sólo en Buga sino en todo el resto norte de la región vallecaucana y en la mitad de camino de la cordillera central, rumbo a Bogotá.

Pero es lo cierto que un triunfo origina la ansiedad de otra batalla. La locomotora había llegado a la ciudad, después de recorrer una larga ruta, y era conveniente acortarle la distancia. El 13 de junio de 1926 numerosos vecinos de Buga se reunieron con el fin de imponer sus propósitos y crearon una Junta de conterráneos notables, que se encargara de trabajar por la realización de una vía férrea que fuera más corta y económica entre la ciudad y el puerto de Buenaventura. Se acordó ese día lanzar un periódico de propaganda en tal sentido, bajo la dirección del doctor Rafael Renjifo O., y se hizo general la determinación entusiástica de acometer la atrevida empresa, a sabiendas de que ella no habría de verse, en su desarrollo, escasa de momentos de lucha. El periódico apareció el 1º del mes siguiente, con el nombre de “Al Mar” y allí se sostuvo durante varios meses, con intensidad, el prólogo de la campaña. Conocidas después por el Departamento y por la Nación las miras de Buga hacia el mar de Balboa, vino alrededor de ellas la acción del Congreso nacional y del Gobierno, representada en leyes y estudios científicos sobre el terreno. Primero se efectuó un trazado entre el kilómetro 68, marcado en El Espinal, y el kilómetro 241, que corresponde a Buga, en el ferrocarril del Pacífico. Ahora, cuando estas líneas escribimos, una comisión de ingenieros está llevando a cabo el estudio de otra ruta para las paralelas de acero, que parta de un punto cercano al kilómetro 17 del mismo ferrocarril. Buga, si logra poner en ejecución esta obra, que es favorecida por las complacencias fundamentales de la naturaleza, tendrá un aumento considerable de factores de embellecimiento y de progreso. En su apoyo están actualmente las columnas de “Helios”, órgano interdiario, dentro del ideal patrio, de los ideales bugueños, que por el solo hecho de ser dirigido por Tulio Enrique Tascón, se destaca, a pesar de su modesta apariencia, como una de las más valiosas unidades de la prensa nacional.¹²⁴

Gracias a fuentes como las anteriores se puede confirmar que las dinámicas económicas existentes en Guadalajara de Buga presentaron transformaciones que impactaron de manera positiva a todos los sectores productivos, comerciales y sociales del municipio. También propicia la generación de mejoras comunicacionales que potencializarían cada vez más la producción agropecuaria e industrial, así como el crecimiento de ofertas comerciales tangibles y de servicios a precios razonables para la población, gracias al ahorro que se generaría en términos de tiempo y de dinero por cuenta del recorte de distancias entre Buga y el puerto marítimo de Buenaventura. Esto, sumado a las condiciones geográficas de un territorio plano sobre el cual se encuentra asentada la ciudad, daría como resultado la instalación de más empresas y plantas industriales, las cuales buscarían ubicarse de manera estratégica entre el puerto y el interior del país; una mayor movilidad demográfica debido a la generación de oportunidades laborales en las industrias; transformaciones de estructuras y calles del casco urbano, entre otros aspectos.

En consecuencia, tras dar por hecho las posibilidades de crecimiento del municipio tras la llegada de los rieles, los diferentes actores empresariales y sociales comenzaron a gestar esfuerzos para llevar a la realidad la construcción de la ruta que por fin conectaría a Buga con el principal puerto del Pacífico colombiano. Para ellos, dicha obra sería crucial para el desarrollo definitivo del territorio y su economía, pues se lograría un comercio y una movilización muchísimo más eficientes respecto a la ruta existente. Para concretarlo, fue

¹²⁴ Eduardo López Jaramillo, «Almanaque de los hechos colombianos», 426 – 428.

importante establecer estrategias que permitieran acumular apoyos e influencia en toda la región en primera instancia, y luego en todo el país. Lógicamente, el medio más efectivo para hacerlo fue la instrumentalización de los medios de comunicación para: **1)** Mantener a la población en general unida en torno a la puesta en marcha de dicha obra; y **2)** Incrementar los niveles de influencia en las esferas políticas regionales y nacionales, ya sea para persuadir o para ejercer presión a las mismas.

Varios medios de prensa escrita fueron incluidos en el marco de esta estrategia, especialmente *Kosmos*, el cual fue un bisemanario que emitía reveladoras novedades durante el año 1927 respecto a los diferentes avances de tan anhelada construcción. Cabe resaltar que la prensa permite apreciar el grado de importancia que toma la ejecución de esta obra, la cual había sido considerada como crucial para el desarrollo bugueño y para la conexión nacional desde la capital de la República. Por ende, cada avance y cada movimiento en el espectro político era sumamente abordado por este medio debido a que el proyecto se alineaba con el discurso idealista del progreso, que ya se estaba consolidando entre la opinión pública del municipio, lo cual puede reflejarse a partir de notas como la siguiente:

EDITORIAL

Política Municipal

Se aproximan las elecciones de Consejeros Municipales. Urge que los pueblos revisen su personal y anoten sus necesidades actuales.

En el debate electoral que se avecina, sería contraproducente esperar el día de la elección sin conocer candidatos y programa. Debe disenterse lo que hará el próximo Concejo y quiénes, los indicados para desarrollar el programa convenido. Esta, en tesis general, la obligación de los pueblos.

En cuanto a Buga, el Concejo Municipal venidero es de importancia indiscutible. No debe olvidarse que la Ferrovía Espinal – Buga, se decidirá, una vez terminado el trazado. Corresponde a la primera entidad municipal -el Concejo- abogar porque la Nación proceda inmediato a construir. Caso contrario, vendrá la protesta de la Compañía y es a la Municipalidad a quien corresponde apoyar y facilitar cuanto sea menester para la iniciación de la obra...

Hombres decididos, entusiastas fanáticos por la ferrovía, deben ser los futuros concejales.

Viene luego el alcantarillado y pavimentación de la ciudad. Problema que se precisa afrontar sea como fuere, pero resolverlo... contra la higiene y la estética no se puede seguir pecando.

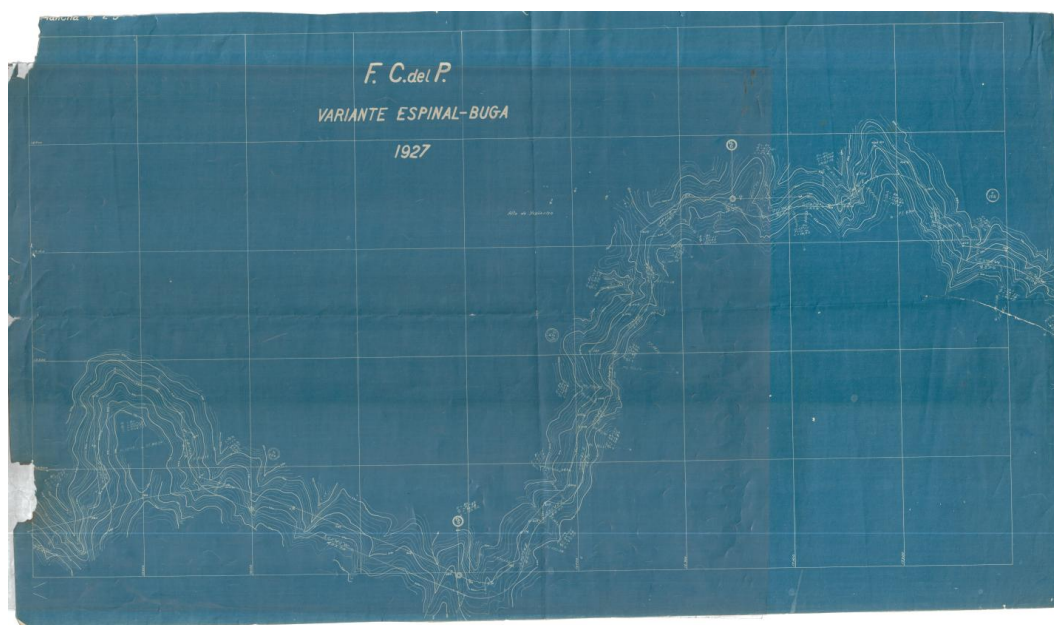
Finalmente se impondrá la *municipalización* de algunos servicios públicos. No es por lo visto asunto de poca significación el debate electoral próximo. Hay que estudiarlo, analizarlo y discutirlo.

La política intervendrá y para salir adelante es indispensable prepararse a *sortearla muy habilmente*.¹²⁵

¹²⁵ «Editorial. Política Municipal», Periódico *Kosmos*. *Bisemanario de intereses generales*, Año III, Número 81, 1927.

Este interés por la puesta en marcha de la obra ferroviaria Buga – Espinal se encontraba en su punto más álgido previo a la finalización del trazado del mismo. El Concejo Municipal se había convertido en el principal organismo defensor y gestor del proyecto ante el Ministerio de Obras Públicas, quienes tendrían la palabra definitiva. Mientras tanto, se seguían adelantando los estudios para definir el trazado, considerando las condiciones topográficas del recorrido a través de la cordillera occidental.

Figura 44. Plano 1273. Ferrocarril del Pacífico. Variante Espinal – Buga.



Fuente: *Caja 2 Planos Topográficos, Universidad del Valle, Mapoteca, 1927.*

En ese sentido, los integrantes de esta corporación bugueña, respaldados también por dirigentes políticos bugueños que alcanzaron los escaños del Congreso de la República, como Tulio Enrique Tascón, se dieron a la tarea de establecer comunicaciones formales con algunos otros escenarios homólogos tanto de la región vallecaucana como de la caldense, con quienes compartirían la visión de progreso nacional pues el acortamiento de las distancias generales en los trayectos hasta el puerto de Buenaventura generaría un impacto positivo en ciudades intermedias del Valle, como Tuluá, para su proceso de integración y desarrollo económico; y asimismo en el movimiento de los cargamentos de café y de otros productos de exportación provenientes del departamento de Caldas, representando de esta manera un ganar-ganar para las regiones. Estos acercamientos se concretaron a través de visitas realizadas por los dirigentes bugueños a Manizales:

Huéspedes ilustres.

Tulio Enrique Tascón y Daniel Rivera Sanclemente en Manizales

Procedentes de Buga, la ciudad hidalga y fuerte del occidente colombiano, se encuentran entre nosotros los doctores Tulio Enrique Tascón, Daniel Rivera Sanclemente y Antonio Molina Payán, y los estimables caballeros don Tiberio Mejía, don Jorge Latorre y don Daniel Caicedo.

Vienen ellos a trabajar por la ferrovía Buga – Espinal, una de las obras esenciales que tiene hoy el país, llamada a ejercer una influencia trascendental en la economía patria. Está ya aprobado por el ministerio de obras públicas el trazado preliminar de la vía, obra admirable del doctor Perdomo, ingeniero director de la comisión nombrada por el Gobierno para el estudio de esta línea. Comprende este trazado una línea de pendiente suave de 74 kilómetros, donde se economizan más de cien en el recorrido del ferrocarril del Pacífico hasta Buga. Posteriormente nos ocuparemos con detención de esta empresa. Nosotros estamos ciertos de que la Asamblea del Departamento le prestará toda la atención que merece a este negocio de fundamental importancia para Caldas y para el país.

(...)

De la “Patria” de Manizales.¹²⁶

De esta manera, se hace posible observar la estrategia que buscarían llevar los sectores empresariales a través de la estrecha relación con la política y el control de los medios para fortalecer la campaña progresista que posicionaría de manera definitiva a Guadalajara de Buga como punto estratégico de carácter comercial, industrial y de movilización de interés nacional; procurando captar el máximo provecho económico posible sobre las actividades económicas que ya se encontraban en auge productivo tras la llegada del Ferrocarril del Pacífico al municipio. En el marco de dicho proceso proselitista, los intereses bugueños se vieron respaldados por otros aliados regionales, quienes a través de proyectos complementarios, terminarían fortaleciendo el bloque argumentativo de beneficios que Buga presentaba par la economía nacional, incrementando todavía más los apoyos hacia el proyecto ferroviario Buga – Espinal.

5.3. ¿Un trazado hacia Bogotá? La obra ferroviaria Guamo – Tuluá

En adición a los intereses interregionales que rodean a la ruta Buga – Espinal, se encuentran otros planes complementarios que, de haberse concretado, maximizarían la integración de toda la zona central del Valle del Cauca con el interior del país y, a su vez, mejorarían todavía más el recorte de distancias entre las regiones andinas con el puerto del pacífico. Desde Tuluá, otro municipio vallecaucano vecino de Buga, no solo expresaban apoyo a los esfuerzos gestados desde la Ciudad Señora, sino también plantearon una oportunidad de generar una gran red de caminos ferroviarios, amparados en la idea de acortar distancias desde la capital de la República hasta el Valle del Cauca, sentando un segundo camino que atravesaría la cordillera central por el Tolima, que serviría como alternativa para la ruta existente en el territorio caldense. La solicitud anterior fue socializada en una sesión plenaria del Concejo Municipal de Guadalajara de Buga y transcrita por el periódico *Kosmos* para agosto del año 1927:

BRILLANTE INFORMACIÓN

¹²⁶ «Huéspedes ilustres. Tulio Enrique Tascón y Daniel Rivera Sanclemente en Manizales», Periódico *Kosmos* – *Bisemanario de intereses generales*, Año III, Número 67, 1927.

Tuluá y Buga. –La vía Espinal-Buga– La obra del tiempo.

A continuación publicamos el interesante informe que el Honorable Concejal Renjifo O. Rafael rindió sobre la Resolución número 12 que la Municipalidad de Tuluá aprobó en días pasados. Dicha Resolución solicita a los Concejos del Departamento acompañen a esa Corporación a pedir del Congreso Nacional ordene el estudio de la nueva vía que partiendo de El Guamo (ferrocarril Huila-Caquetá) llegue a la población de Tuluá pasando por la depresión de “Yerbabuena”. Esta nueva vía que da fácil salida al Pacífico, comparada con la de Calarcá, economiza 138 kilómetros.

“Señores Concejales:

Ha sido transcrita al Concejo Municipal de esta ciudad, la Resolución aprobada por el Concejo de Tuluá en sesión del 16 del mes que cursa, por la cual se pide la cooperación de esta Municipalidad en el sentido de solicitar del Congreso Nacional se ordene el estudio de una nueva línea férrea que, partiendo desde el Guamo en el Ferrocarril Huila-Caquetá, atraviase las regiones de Cucuana y Barragán, por la depresión de Yerbabuena para que empalme en este Departamento con el Ferrocarril del Pacífico y obtener una economía de distancia de 138 kilómetros comparada con la línea de Calarcá.

También hace notar la comunicación a que vuestra Comisión se refiere, que la Municipalidad de Tuluá ya inició labores de exploración de la zona que ha de ocupar la vía y que considera que este es un problema al cual deben estar vinculados todos los habitantes de esta Sección del país.

La iniciativa del Concejo de Tuluá en el sentido expresado en su Resolución, no puede ser más plausible y la interesante apreciación de sus empeños como que necesariamente deben comprometer el esfuerzo de todos los Municipios, ha encontrado anticipada cooperación en este, si se tienen en cuenta que la proyectada línea férrea Buga-Espinal, que aporta en 100 kilómetros la distancia entre el Pacífico de Buenaventura y el Valle, complementa de modo admirable el proyecto de vía Guamo-Valle que acortaría 138 kilómetros, suman 238 kilómetros de economía entre el interior del país y el Puerto, por tanto esta patriótica labor del Concejo Municipal de Tuluá, que con tanto acierto que considera que vincula todos los habitantes de esta Sección del país, debe ser indiscutiblemente aprobada por este Municipio que en buena hora abrió una trascendental campaña encaminada a buscar nuevas vías que rectifiquen graves errores en el trazado de los ferrocarriles que deben consultar las rutas económicas en distancias y tiempo. Es esta la razón porque los habitantes de esta ciudad ayudados con entera clarividencia por el Concejo Municipal vienen trabajando con ahínco por poner en conocimiento de todos los habitantes, que de esta ciudad moran hacia el norte que, es un problema que vincula los intereses de todo el que se relaciona con la línea Buga-Espinal. La nueva ruta trasandina por la depresión de Yerbabuena, en exploración por la Municipalidad de Tuluá, con las grandes ventajas anotadas, será sin dudas una nueva razón que convencerá al Gobierno Nacional, de la necesidad de prestar a estas rutas su decidido apoyo y lo que es más, unirá en una coalición progresista todos los pueblos que van comprendiendo la urgencia de volver por su propio engrandecimiento y defensa en la grave competencia por la vida.

Es oportuno anotar que hace dos años la ciudad de Buga, con móviles que van justificándose, viene trabajando por interesar a todos los habitantes del Norte del Departamento y del interior, en la necesidad de construir vías férreas que puedan llamarse técnicamente comerciales; su labor que infundadamente se creyó como un acto de hostilidad para ciudades cuyas conveniencias no coincidían absolutamente con las suyas propias, alejó aunque momentáneamente el concurso de elementos que por simple acción del tiempo habrían de venir a ligarse como felizmente está sucediendo y así el criterio lógico de buscar al tráfico comercial las líneas más cortas, va asimilándose lentamente hasta que el pensamiento de rectificar las vías férreas y reducirlas a la menor distancia, domine en absoluto el esfuerzo de los pueblos que hoy se sacrifican con las líneas largas e imperfectas para transportes rápidos y baratos.

Haber llegado ya a esta conclusión la H. Municipalidad de Tuluá, comprometer sus recursos pecuniarios en exploraciones como la de que se ha hecho mención, mirar sus intereses y los generales

del país por encima de posibles hostilidades de parte de poblaciones que están distanciadas de sus propios y naturales derechos, condensar en luminosa Resolución los derroteros preconizados y sostenidos con ardentía por esta ciudad en orden a mejorar la línea troncal de Occidente; invitar ya a esta Municipalidad a coaligarse por adhesión a su propio programa de progreso y defensa, es lo que ha tenido en cuenta vuestra comisión para proponeros en respuesta a la excitación recibida:

Dígase a la Honorable Municipalidad de Tuluá que el Concejo de Buga se ha impuesto con la más alta complacencia de los términos de la Resolución No-12 que comparte en un todo las justas apreciaciones que hacia sobre las condiciones ventajosas de propender a la construcción de las vías férreas por rutas técnicas comerciales, que el Concejo de Buga se da por aplaudido y con él, la ciudad de Buga, al considerar tan oportuna adhesión a la campaña brillante que ha librado para sostener la tesis del Ferrocarril Buga – Espinal, que como la de Guamo – Valle resuelve el problema trascendental de acortar distancias hacia el mar, único objeto del comercio de las ciudades del interior, cuyo intercambio está reducido con el exterior, y resuelve cooperar con la Municipalidad en su empeño de que el Gobierno estudie la vía Guamo – Valle como más corta por ser éste el programa con que ha invitado a todo el país a construir la Ferrovía Buga – Espinal que a toda la República va a aprovechar grandemente y porque la línea indicada es el resultado de las patrióticas e importantes exploraciones de la Cordillera Central hechas por el Dr. José María Rivera E, ilustre hijo de esta ciudad quien en documento público llamó al Presidente de la República la atención sobre la ruta más practicable del Ferrocarril por la cuenca de Tuluá, de la Rivera, del Amoya al paso de Catufa, para empalmar con el Ferrocarril Huila – Caquetá.

Vuestra Comisión

RAFAEL RENJIFO O.¹²⁷

Aquí radica otro punto a favor para incluir a la ferrovía Buga – Espinal como una obra de interés nacional y planificada sobre criterios comerciales basados en la economización de las rutas gracias al acortamiento de distancias entre zonas productoras y centros de comercio. En ese sentido, el ahorro mencionado de 138 kilómetros hacia el interior del país consistiría en la puesta en marcha de una línea semirrecta que uniría al municipio vallecaucano de Tuluá con el tolimense de Guamo, evitando la ruta que conectaría a Armenia y a Calarcá, en el Quindío, así como con la ciudad de Ibagué, la capital del departamento del Tolima; complementando de esta manera el ahorro de casi 100 kilómetros de la ruta hacia el Pacífico, sumando de esta manera alrededor de 238 kilómetros restados de conexión entre Buenaventura y Bogotá.

Figura 45. Mapa recreación aproximada del proyecto del trayecto ferroviario Guamo (Departamento del Tolima) – Tuluá (Departamento del Valle).¹²⁸

¹²⁷ Rafael Renjifo O. «Brillante información. Tuluá y Buga. –La vía Espinal-Buga– La obra del tiempo», Periódico *Kosmos – Bisemanario de intereses generales*, 1927 (4).

¹²⁸ Basada en la descripción proporcionada de la ruta por parte de Rafael Renjifo O. para el bisemanario *Kosmos*, el cual buscaba trazarse a través del corregimiento tulueño de Barragán y del actualmente denominado Páramo de Yerbabuena, en límites actuales con el departamento del Tolima.



Fuente. Creación propia, utilizando la aplicación de Google Maps.

Al tratarse de un trazado directo transandino, este proyecto pretendía garantizar el acortamiento de distancias con la capital de la República a través de sus conexiones con el ya operativo Ferrocarril del Huila – Caquetá, el cual llegaría hasta el municipio cundinamarqués de Girardot y, desde allí, integrarse a la red ferroviaria de la Sabana, arribando de esta manera a Bogotá. Conscientes de este beneficio, los concejales bugueños vieron en este proyecto una gran oportunidad para convencer de manera definitiva al gobierno nacional de aprobar el proyecto ferroviario Buga – Espinal. Su empalme con la línea actual del Ferrocarril del Pacífico reforzaría todavía más la tesis que posiciona a Guadalajara de Buga como el cruce de caminos más importante de la región vallecaucana y, con la aprobación de la ferrovía Buga – Espinal, se desencadenaría un flujo de pasajeros y de mercancías sin precedentes en el centro del Valle del Cauca, propulsando de esta manera el desarrollo económico que Guadalajara de Buga ya se encontraba experimentando con la llegada del Ferrocarril del Pacífico.

De igual manera, la fuente anterior permite observar entre sus líneas los procesos de comunicación y de cooperación intermunicipales en el marco de la búsqueda del progreso independiente de las urbes capitalinas por parte de los municipios intermedios, bajo la premisa de priorizar los intereses nacionales en términos de conexiones estratégicas que permitieran, en resumidas cuentas, optimizar las inversiones realizadas en obras de construcción y los costos operativos de los ferrocarriles, procurando a su vez resolver problemáticas de congestiones que ralentizaban la eficiencia del transporte ferroviario de mercancías y de pasajeros en las líneas existentes, cuyos efectos negativos eran cada vez mayores y suscitaban reclamos directos a las dirigencias de la concesión Ferrocarril del Pacífico por cuenta de la casi nula atención a estos inconvenientes de magnitud nacional:

Amarga realidad

No queremos decir que nuestra voz haya tenido eco en personas autorizadas, pero sí es motivo de satisfacción ver en notas editoriales del importante periódico “Diario del Pacífico” de Cali (edición de Marzo 18 No 528) que se diga al General Vásquez Cobo “Ud. no es un simple empleado nombrado por la Junta Directiva del F. del P., Ud. es en primer lugar el Gerente por antonomasia y, además consta

de documento público que hemos transcrito, que tiene como Gerente atribuciones de Ministro es decir, atribuciones *extraordinarias*. Ud. Está en situación de obtener del Gobierno cuanto exija para el mejor servicio del ferrocarril”.

Es una maravilla que el hombre que ha tenido más rieles en Colombia demostrando una actividad sorprendente, no haya recabado cien veces de la Junta de Licitaciones que active los pedidos de material rodante para el ferrocarril.

Es muy raro que ni el clamor general, ni lo que sus propios ojos han visto tan de cerca, lo hayan movido a dar pasos para solucionar de manera definitiva la interminable congestión del Puerto de Buenaventura.

Puesto que la congestión es un hecho que nadie niega, por qué no ha doblado el servicio de movimiento de trenes haciéndolo también nocturno? Tomar esta medida jamás se hubiera calificado como un exceso de las atribuciones extraordinarias, concedidas al nombrado Gerente en amplísimo telegrama de 25 de Noviembre 1926, del Sr. Ministro de Obras Públicas.

Nada más desconsolador que leer los conceptos del Dr. Lourido Jefe de Tráfico, en síntesis “que no se puede descongestionar a Buenaventura con el actual material rodante” Eso es lo que hemos pensado o sea la insuficiencia del F. del P. el q’ está transportando ahora menos de 400 toneladas diarias de Buenaventura al interior.

Pero ya algo va ganado. Siquiera ya se van convenciendo hasta *los más de cerca* de la amarga realidad. Ojalá así se aproxime el remedio.

SAULO PATIÑO B.¹²⁹

Las necesidades de material rodante (trenes) y de rutas que permitieran optimizar los traslados de carga desde y hacia el puerto de Buenaventura mencionadas por esta fuente primaria, dejan entrever que las operaciones ferroviarias perdían capacidad para abastecer los requerimientos de abastecimiento en todo el país. Esto generaría efectos negativos sobre los costos logísticos y de transporte que debían cubrir las empresas y casas de comercio para mantener estables las actividades económicas cada vez más demandantes conforme incrementaban las transacciones comerciales en las ciudades. Por tanto, para los empresarios y sectores altivos de la sociedad bugueña, el acortamiento de las rutas hacia el puerto de Buenaventura a través de El Espinal serviría como una solución conveniente para sostener la rentabilidad de sus negocios; cuestión que sería controvertida con las perspectivas de desarrollo que se sostendrían desde Santiago de Cali, la capital del departamento, y la primera urbe beneficiada con la instalación de los rieles del Ferrocarril del Pacífico.

5.4. Los rieles de la discordia: la pugna discursiva entre Cali y Buga y la no aprobación de la ferrovía Espinal – Buga

La combinación de factores entre los lazos cooperativos de progreso y las problemáticas emergentes del funcionamiento ferroviario, reavivaron los aires de tensión entre las dirigencias sociales y políticas de la Ciudad Señora y la Sultana del Valle, pues este proceso

¹²⁹ Saulo Patiño B. «Amarga realidad», Periódico *Kosmos – Bisemanario de intereses generales*, Año III, Número 67, 1927 (1).

de proposición y socialización interregional de la ruta ferroviaria Buga – Espinal se vería inmerso en suspicacias (de nuevo) con Santiago de Cali, quienes propondrían en seguida al Ministerio de Obras Públicas la construcción de una carretera que comunicara a la capital vallecaucana con el puerto de Buenaventura, en detrimento de las posibles inversiones que el gobierno nacional pudo destinar a la obra ferroviaria bugueña, provocando las reacciones del Concejo Municipal en primera instancia para denunciar socialmente el hecho y exigir a las autoridades competentes la no aceptación de las pretensiones caleñas:

**Por la Ferroviía Buga-Espinal
Importante Resolución del Concejo Municipal**

Buga, Septiembre 3 de 1927

Ministro Obras Públicas

Bogotá

Plácenos estos Momentos mezquinos intereses regionales tratan poner prueba su patriotismo sereno, imparcial, actual defensa tesoro público, presentarle nuestra adhesión decidida evitar derróchese millón y cuarto pesos fantástica carretera Cali al mar, iniciada sin estudio, trazado previos, complacer vanidades costosas, tal vez apetitos inconfesables merodean torno obras departamentales, no debidamente controladas.

No queriendo táchesenos regionalismo, aceptaríamos inversión fondos nacionales, carretera hecha posterioridad dictamen técnico, examen finanzas empresa.

Nunca como ahora precisa no dispersar recursos empréstitos extranjeros vías discutibles, cuando obras eminentemente nacionales, verdaderamente reproductivas, exigen inmediata, total inversión fondos disponibles.

Saludámoslo respetuosamente,

Camilo Cruz Santos, “Kosmos”, Ramón Antonio Azcárate y Rivera, Rodolfo Salcedo Cabal, Tiberio Mejía, Manuel Francisco Cabal Sinisterra, Luis Alberto Rivera, Saulo Patiño Becerra, Daniel Rivera Sanclemente, Antonio Montoya Payán, Rafael Renjifo, Mario Correa, José María Renjifo, Carlos Renjifo, Daniel Irurita, Abel Irurita, Bernardo Arango, Manuel Hermida, Luis Carlos Copete, Manuel Hermida B., Francisco Mejía B., Francisco Peláez, Luis Henao, Ramón E. Recio, Camilo Racines, Ricardo Romero, Daniel Vallejo Rómulo Sanclemente.

(Siguen más firmas)

Buga, septiembre 6 de 1927.

Presidentes Senado, Cámara Representantes – Bogotá.

Nuestro carácter Vallecaucanos y en vista declaraciones hechas por Senador Guerrero sobre grave problema congestión Buenaventura, indicando como remedio salvador el apoyo nacional a carretera Cali – Puerto, permitímonos manifestaros que esa vía no resuelve problema y aún ignórase si es factible por haber logrado siquiera verificar trazado. Nuestro concepto respaldado por dictamen técnico, única

solución será construcción variante ferrovía Espinal – Buga cuyo trazado terminará estos días para la cuál harán propuesta acuerdo ley 45 año pasado, compañía con virtud ese objeto y Municipio sin perjudicar tesoro nacional.

Servidores,

Modesto Cabal G., Daniel Rivera Sanclemente, José María Azcárate, Tulio Enrique Tascón, Camilo Cruz Santos, Ramón Antonio Azcárate y Rivera, Antonio Montoya Payán, Tiberio Mejía B., Camilo Cabal Pombo, J. M. Renjifo O., Pablo Mejía B., Joaquín Cabal S., Jorge Latorre V., Bernardo Arango E., Jorge Molina M., Ramón E. Recio, Lucas P. Estrada, M. V. Buenaventura, S. Recio y B., Ramón A. Palau O. José Hincapié Sanz, Hernando Martínez, Ricardo Cabal C., Ricardo Romero B., Pacho Mejía B., Daniel Caicedo D., Roberto Salazar L., Leonardo Cabal, Rómulo Sanclemente C., Jenaro Cruz V., Irurita Hermanos.

(Siguen más firmas)

Concejo Municipal – Presidencia – Buga, septiembre 6 de 1927.

Ministro Obras Públicas.

Bogotá.

Honor transcribirle siguiente Resolución aprobada Concejo presido sesión “an” “el”¹³⁰

El Concejo Municipal de Buga, Considerando, que, Comisión técnica ingenieros nombrada desarrollo Ley cuarenta y cinco (45) mil novecientos veintiseis (1926), estudia trazado Ferrovía Buga – Espinal, tiene actualidad dos terceras partes estudio en trazado definitivo y que ese estudio es de importancia grande para Nación y especialmente para este Municipio, ya que con sólo setenta (70) kilómetros variante, por regiones ubérrimas, sanas pobladas, hácese una economía cien (100) kilómetros entre Buenaventura y centro Valle e interior República.

RESUELVE

Solicitar Gobierno Nacional conducto Ministerio Obras Públicas, autorización tomar copia de los planos completos del trazado y perfil y datos cartera forman estudio Vía Buga – Espinal ejecutado Comisión de ingenieros dependientes Ministerio Obras Públicas, fin conservarlo archivo Municipal.

Servidor,

*Tulio Enrique Tascón*¹³¹

Estos son telegramas enviados desde el Concejo Municipal de Guadalajara de Buga con destino hacia Bogotá, específicamente hacia el Ministerio de Obras Públicas y el Congreso de la República. Cada uno contiene tres mensajes referentes a la situación polémica respecto a la determinación estatal por el futuro del proyecto ferroviario Buga – Espinal en 1927. El gobierno nacional habría decidido no respaldar la ferrovía pues, de acuerdo con el primer

¹³⁰ No se logra distinguir debido a daños en el papel.

¹³¹ «Por la Ferrovía Buga – Espinal. Importante resolución del Consejo Municipal», Periódico *Kosmos* – *Bisemanario de intereses generales*, Año III, Número 95, 1927 (4).

telegrama, el ministerio estaría considerando invertir en una proposición carretable presentada desde Cali para conectar a la capital vallecaucana con el puerto de Buenaventura. Las dirigencias bugueñas reaccionan para afirmar que dicho planteamiento carece de estudios técnicos que avalen dicha proposición como la solución para el problema de trancones y que, posiblemente, existan intereses particulares que atentan contra el progreso regional, considerando que, al parecer el gobierno habría desestimado la proposición ferroviaria presentada desde Buga.

Lo anterior generaría de nuevo una gran discrepancia entre estas dos ciudades por el control de las rutas comerciales y, por ende, por la supremacía económica y política gracias al mismo; expandiéndose no solamente al interior de las corporaciones públicas como la Asamblea Departamental o los concejos municipales de ambos territorios, sino también involucró a otros municipios del departamento, así como a las poblaciones generales de Buga y de Cali, afectando seriamente las relaciones entre ambas municipalidades, acentuando cada vez más una rivalidad que fue comparada, en un sentido hiperbólico, con rivalidades mortales de antaño entre polis griegas o ciudades romanas, tal como lo sugiere la siguiente columna publicada desde *Kosmos*:

BUGA Y CALI

Un pensador dizque dijo alguna vez que la humanidad evoluciona hasta volver a su estado primitivo, a la situación que tenía en el principio de los siglos.

Si es verdad que lo dijo, no lo sabemos a ciencia cierta, pero algunos sucesos parecen verdaderamente demostrar que en parte es verosímil esa afirmación. Por ejemplo, la primera pareja feliz del Paraíso no uso vestiduras y hoy nuestras mujeres se están despojando de ellas. Las ciudades iniciales establecieron luchas tremendas entre sí, con el objeto de devorarse y varias perecieron en el fragor del combate, como Cartago y como Sagunto, y otras asentaron en forma prodigiosamente sólida en poderío, como Roma y como Atenas.

Hoy presenciamos en todo el mundo la misma lucha de ciudades por la conquista del poderío, como base de la completa destrucción del émulo. También desde este punto de observación se confirma la teoría de regresión expuesta por el pensador incógnito.

Pero la base, ante todo, es falsa, como lo fuese la del río caudaloso que pretendiera realizar la desecación absoluta del otro río que corre en los campos cercanos con el pretexto de conservar su cauce vigoroso, sin pensar, en armonía con la lógica, que las dos corrientes separadas fecundan una extensión mayor de tierra y que al unirse más adelante formarían una fuerza poderosa, con suficiente capacidad para luchar provechosamente por la realización de prodigiosas obras de progreso.

Sólo los empresarios de ataúdes y sepultureros viven de la muerte de los demás. En todas las otras manifestaciones sociales y económicas, la vida es fuente de vida y la fuerza lo es de fuerza.

Pensemos todo esto, a propósito del conflicto que últimamente ha surgido entre las ciudades de Cali y Buga y que ha estado en vísperas de adquirir carácter de una violencia extraordinaria, revestida de todas las condiciones físicas y morales para una perfecta destrucción.

Es verdad que esta lucha regional tiene un bello motivo: el progreso representado en vías de comunicación. Sólo hay diferencia en la localización de éstas: Buga quiere la línea más corta, porque la favorece y Cali la desea más larga, porque le conviene.

Ya no es la lucha por el individuo; lo que se observa en este panorama de agitación no es la agresiva ambición del señor insular que quiere acrecentar sus feudos, expropiando los del terrateniente que vive y manda en la comarca limítrofe; no es el rapto de la Proserpina lo que estimula la lucha de un grupo contra el otro. Es la realización del progreso efectivo la chispa que enciende las hogueras.

Pero el fin no justifica los medios. Cali, para conservar su poderío, no necesita aniquilar a Buga. Buga para alcanzar un principio de grandeza, no necesita que desaparezca de la geografía la ciudad de Cali.

Aquella tiene sus grandes hatos, su rica producción de dulces, sus sagrados motivos para el turismo, como el Santo Señor de los Milagros, la tradicional nobleza de sus apellidos, y el oro acumulado que con su perfume sutil viene alimentando sucesivamente unas y otras generaciones. Bastantes tesoros son estos para conservar sobre bases de mármol el prestigio de un pueblo, que es raro ejemplo de rancio señorío en la agitada entraña de la República. En vano luchará la ciudad de Cali para borrarle a Buga ese severo carácter secular, estorbándole sus aspiraciones para alcanzar la vía más corta.

Cali conserva también otras fuerzas vivas para prevalecer contra las legiones terribles de los bugueños. Allí están asentados el Poder Político del Departamento y el Eclesiástico de la Diócesis. La maquinaria de sus industrias heterogéneas, ruge majestuosa todos los días, echando por sus mil bocas oleadas de fuego que al coagularse quedan convertidas en montones de oro que tapizan la tierra apasionante. Su comercio se ensancha de forma prodigiosa, alimentado con el vaho del mar que allí cerca se ha plantado para ofrecerle su pretensión de fuerza civilizadora. El vertebrado organismo de esa sociedad, se nutre con un afirmado sentimiento democrático, que la vivifica, le robustece y la acrecienta. Bastantes tesoros son estos también para asentar sobre inconmovibles basamentos de bronce, el poder de un pueblo, que ha sabido conquistarlo y amasarlo con las heroicas actividades del cerebro y del músculo, es decir, de la fuerza que concibe y de la fuerza que ejecuta.

A qué, pues, distraer magníficos esfuerzos en la absurda pretensión de aniquilarse, si ninguna de las ciudades podrá realizar esa acción que tendríamos nosotros que calificar de fraticida?

Si no quieren la paz las dos ciudades, Buga entonces debe decirle a Cali con los versos del poeta:

“Sigue tú el sendero que te plazca
que yo prosigo mi camino sola”.

Y Cali debe contestar este mensaje lírico con estos otros:

“Yo prosigo mi camino sola,
tú sigue el sendero que te plazca”.

(“La Voz de Caldas”, Manizales)¹³²

De acuerdo con estas afirmaciones, lo que sugiere la nota es que ambas poblaciones pueden y deberían velar por sus desarrollos locales de manera pacífica y consciente de las fortalezas de cada municipalidad, con miras a un futuro progreso regional que una y beneficie a todo el territorio vallecaucano, superando así el conflicto presente entre las dos ciudades; cuyos síntomas persisten porque ambas presentan interés por desarrollar al máximo su potencial económico y, por consiguiente, defenderían sus aspiraciones en el marco del proceso de industrialización de la región vallecaucana, a través del ejercicio del liderazgo que ya

¹³² «Buga y Cali», La Voz de Caldas, Manizales. Publicado en Periódico *Kosmos – Bisemanario de intereses generales*, Año III, Número 118, 1927 (2).

trascendería las dimensiones territoriales del departamento. Esto puede ponerse en evidencia de igual manera con los servicios subyacentes al control de los sistemas de transporte, tal como lo son los trámites aduaneros y la potestad sobre los puntos principales de envío de encomiendas, las cuales también fueron asuntos expresados con sumo descontento por parte de los medios de comunicación bugueños.

Las dobleces de Dn. Manuel S. Caicedo

Buenaventura, septiembre 20 de 1926. -Alejandro Cabal Pombo, Daniel Rivera Sanclemente. Bogotá.

Abran el ojo a las Cámaras, al Presidente y al Ministro de Hacienda sobre sorpresa establecimiento provisional de aduanilla en Cali que no resuelve la congestión de la carga en este puerto y sí corona viejas aspiraciones sobre traslado de esta aduana a Cali. Salúdoslos.

Caicedoc.

Buenaventura, septiembre 24 de 1926. -Alejandro Cabal Pombo, Daniel Rivera Sanclemente. -Bogotá.

Muy agradecido. Puerto sabrá agradecerles...

*Caicedoc.*¹³³

Recordemos que el Ferrocarril del Pacífico presentaba una fuerte dependencia fiscal a raíz de los ingresos provenientes de los trámites de legalización de las mercancías importadas a través de la Aduana del puerto de Buenaventura. Las intenciones de Cali para trasladar obedecerían a un posible monopolio del control de las operaciones comerciales y, por consiguiente, incrementar poderes de decisión respecto a las maneras de abordar las problemáticas y el manejo general de las operaciones ferroviarias en el Valle del Cauca, incluyendo las financiaciones de nuevos proyectos que se integrarían a la red operante, como el proyecto Buga – Espinal; afectando de esta manera su aprobación final por parte del gobierno nacional. En un proceso similar, también surgieron problemáticas con el acceso directo de Guadalajara de Buga al servicio postal y de encomiendas, pues la prestación del mismo se adelantaba desde la capital vallecaucana y, debido al crecimiento económico que Buga se encontraba experimentando, se realizaron solicitudes al gobierno nacional, las cuales, al parecer fueron negadas en 1927:

Agencia Postal Nacional -Número 496 Buenaventura, octubre 10 de 1927.

Señor Director de “Kosmos”.

Buga.

Para su conocimiento me permito remitir a usted copia de los oficios entre esta Oficina y el señor Ministro de Correos y Telégrafos, con el fin de conseguir que en Buga se establezca la liquidación de

¹³³ Caicedoc, «Las dobleces de Dn. Manuel S. Caicedo», Periódico *Kosmos – Bisemanario de intereses generales*, Año III, Número 67, 1927 (1).

paquetes postales del Exterior. Por mi parte me permito manifestar a usted que estoy dispuesto a trabajar por el mejoramiento del Ramo Postal, pues cuento con una larga práctica en este Ramo.

Soy de usted muy atento y seguro servidor.

Rafael Caicedo L.

Número 433. – Buenaventura, septiembre 9 de 1927.

Señor Ministro de Correos y Telégrafos – Bogotá.

La larga práctica que tengo del Ramo Postal en el cual sirvo actualmente, hace que me atreva a dirigir a S. S. la presente comunicación para someter a su elevado criterio lo siguiente:

Desde que me encargué de esta Agencia Postal mi labor no se ha concretado a contestar simples notas o telegramas y a dar las órdenes para que se haga tal o cual cosa. Ella ha sido la de reformar y de observar las mejoras que se puedan introducir en el Ramo; esta la razón para que me permita informar a S. S. que el incremento comercial de la ciudad de Buga está aumentando considerablemente. El número de paquetes postales es sumamente crecido, por este motivo creo que podía crearse en aquella ciudad la liquidación de paquetes postales del Exterior. Ningún interés me mueve para hacerle esta petición, pues yo soy de Tumaco, Departamento de Nariño, y ni siquiera conozco a la “Ciudad Señora.”

Creo sí que el comercio de Buga merece que se le liquide la mercancía que trae por paquetes postales en su misma población, pues actualmente tiene que nombrar apoderados en Cali, recargándose así dicha mercancía. Por lo demás, para esta Agencia aumentaría el trabajo porque habría que hacer despachos directos, llevarle un libro especial de los sacos extranjeros que actualmente se utilizan para movilizar los correos para el interior, etc., pero esto sería grato para esta Agencia; así me lo ha manifestado el competente Jefe de la Sección de Encomiendas Postales del Exterior, señor Rafael Pardo Velasco.

Ojala su señoría estudie el punto y le de una solución favorable a este asunto.

Soy de S. S. muy atento y seguro servidor,

Rafael Caicedo L.

Ministerio de Correos y Telégrafos – Departamento de Correos – Número 6143 de Bogotá, septiembre 29 de 1927.

Señor Agente Postal

Buenaventura

Al avisar a usted recibo de su comunicación No. 433 del 9 del presente, en la que insinúa la conveniencia de crear en la ciudad de Buga la liquidación de paquetes postales del Exterior, me permito manifestarle que, como el asunto de que se trata es de la incumbencia del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, en esta misma fecha se ha pedido su citado oficio a dicho Ministerio.

De usted muy atento y S. S.

Por el Ministro,

Nicolás Vargas Leiva

Director del Departamento del Correos.

Cámara de Comercio – Buga, octubre 20 de 1927.

Señor Ministro de Hacienda

Bogotá

Honor transcribirle:

“La Cámara de Comercio de Buga, se permite informar muy atentamente al señor Ministro de Hacienda, que la medida dictada por su Señoría sobre reorganización de encomiendas postales, carece de eficacia para las necesidades actuales del comercio de esta ciudad y las del parte del departamento, en relación con la liquidación de dichas encomiendas, porque mientras esta operación no se verifique aquí mismo las dilatorias serán todos los días y más perjudiciales para los interesados. De la importancia de darle pronta y eficaz solución a este problema puede juzgar su Señoría si tiene en cuenta los conceptos del Jefe de la Oficina Postal de Buenaventura y del Agente Postal de tal oficio, expuestos por este último en comunicación número cuatrocientos treinta y tres (433) dirigida a este Ministerio con fecha nueve (9) de septiembre último. Por todo lo cual esta Cámara ruega muy encarecidamente a S. S. se sirva dictar las providencias necesarias para solucionar las necesidades que venimos poniendo de manifiesto.”

Atento y seguro servidor

Ramón Antonio Azcárate
Vocal–Secretario¹³⁴

La relación de este contexto postal con la generación de proyectos ferroviarios desde Buga radica en la visión progresista presente en cada una de las fuentes escritas encontradas en el marco de esta investigación. La consolidación del tejido empresarial, comercial e industrial en el municipio constituirían a este territorio como un nodo estratégico de abastecimiento y prestación de servicios para atender las necesidades de los demás municipios de la zona céntrica y del norte del departamento, desligándose de esta manera de la dependencia completa de la capital vallecaucana y representando en ese sentido beneficios económicos para la economía bugueña, gracias a su integración terrestre potenciada por la existencia del ferrocarril, la cual es a su vez, permitida por las condiciones topográficas planas y por su ubicación geográfica en el centro del valle geográfico del río Cauca, ahorrando de esta manera distancias considerables respecto a la ubicación de Santiago de Cali, más hacia el sur.

¹³⁴ «Con el señor Ministro de Hacienda», Periódico *Kosmos – Bisemanario de intereses generales*, Año III, Número 108, 1927 (2).

La combinación de todos estos factores causó que, lo que parecía ser un conflicto exclusivo y directo entre urbes caleñas y bugueñas, resultara en una división que involucraría tarde o temprano a más municipios vallecaucanos, ubicados bajo dos posiciones marcadas: **1)** El derecho del desarrollo integral de los pueblos vallecaucanos en similitud de condiciones, representado por Buga; y **2)** Los intereses exclusivos de las élites políticas y empresariales encabezadas y defendidas por Santiago de Cali, para beneficio de su urbe. En ese orden de ideas, el ferrocarril y sus proyectos de complementación representaron un símbolo de transformación para toda la región, el cual desencadenaría desarrollo en otros aspectos para los municipios.

No obstante, el ferrocarril tocaría la otra cara de la moneda en torno a la discrepancia entre las mismas poblaciones y sus intereses para definir las alternativas que generaran un mayor beneficio para la región. En torno a esto se encontraron fuentes que sustentan el debate adelantado en el departamento, por cuenta de tanto la negativa por parte del Congreso de la República para aprobar el proyecto ferroviario Buga – Espinal, como por discrepancias adicionales relacionadas con la operación del Ferrocarril del Pacífico en el departamento:

De El Darién

Darién, noviembre 20 de 1927

Presidente y Miembros del Concejo Municipal – Buga.

Refiriéndonos a su telegrama de 16 del presente, en relación con la negativa del Honorable Senado de la República al proyecto de subvención para la gran obra de la Ferrovía Buga – Espinal expresamos nuestro regocijo por la actitud levantada con que Uds. han acogido aquella indiferencia, actitud por la cual enviamos sincera felicitación y deseamos que la unificación de esfuerzos y la organización emprendida por Uds. venga a convertir en hermosa realidad la grandiosa obra que traerá gloria a los valerosos e intrépidos hijos de la ciudad señora y el mejor contingente al progreso del País.

Pueden ustedes contarnos en el número de los que contribuirán a tan noble empeño, pues ustedes saben que siempre hemos procurado secundar en lo posible a esa noble ciudad.

Aguardamos órdenes y nos suscribimos atentos servidores y amigos.

Marco Tulio Villegas, Cura Párroco, Carlos Concha G., Rafael Rivera, Leopoldo Lombana, Germán Soto, Manuel Grajales, Jesús Antonio Osorio, Teoclistides Aragón M., Félix Herrera, Luis Arias G, José Domingo Buitrago, Luis M. Zuluaga, Rafael Quintero, Magín González Hincapié, José Cadavid L., Luis Ramírez, Gabriel Vélez, Carlos Uribe, José D Herrera, Manuel S. Bustamante, José Cruz Saavedra, Adolfo Alzate, Rogerio Ocampo A, Ramón Izaza, Francisco M. González, Manuel Beltrán, Marco C. Fernández, Juan M. Molano, Emigdio Velázquez Juan Bautista Ossa, José M. Correa, Juan de Jesús Ramírez, J. B. López Henao, Laureano Cadavid, Miguel Hidalgo, José J. Charri. Jesús A. Gallego.¹³⁵

En este caso, el municipio de El Darién, ubicado en la zona central del departamento, es uno de los territorios por los cuales atravesaría la ruta ferroviaria que desde Buga conduciría hasta

¹³⁵ «De El Darién», Periódico *Kosmos – Bisemanario de intereses generales*, Año III, Número 118, 1927 (2).

El Espinal, cuya no aprobación habría impedido la instalación de una segunda línea férrea que pudiera atravesar la cordillera occidental de los Andes para llegar al puerto de Buenaventura. En ese sentido, El Darién podría haber mejorado su conexión con los municipios del valle geográfico del río Cauca, con Santiago de Cali y, por consiguiente, con municipios vecinos como Restrepo y el puerto de Buenaventura gracias a la aprobación de este proyecto ferroviario. Por otro lado, el apoyo expresado a Buga por este municipio refleja el nivel de liderazgo que la Ciudad Señora había emprendido entre los demás municipios vallecaucanos en pro del progreso y la cooperación territorial, el cual se vería presente también en los procesos de debate al interior de la Asamblea Departamental del Valle del Cauca.

En ese orden de ideas, el Ferrocarril del Pacífico simbolizó un elemento importante para el inicio de los procesos de transformación regional en el Valle del Cauca. Al mismo tiempo, puso en evidencia otras necesidades correspondientes al fortalecimiento de las conexiones ferroviarias operativas en los años veinte, con motivo de buscar acortar caminos entre el puerto, los comercios urbanos y las zonas de producción, así como de resolver inconvenientes de represamientos que derivaban en la disminución de la eficiencia del servicio de transporte de carga y de pasajeros en el departamento. Los proyectos como el ferrocarril Buga – Espinal o Buga – Buenaventura, surgieron como un objetivo empresarial que buscaba resolver ambos puntos descritos anteriormente, así como aprovechar una oportunidad de convertir al municipio como un nodo principal de caminos que favorecería el abastecimiento y la movilidad en la región.

CONCLUSIONES

El sistema ferroviario es una temática abordada de manera amplia entre los diferentes artículos y trabajos de investigación realizados a nivel nacional e internacional; los textos extranjeros sirven muchísimo para analizar los procesos ferroviarios ejecutados en Colombia, y pueden ser citados a la hora de comparar hallazgos y compartir metodologías que fortalezcan las indagaciones colombianas. No obstante, en Colombia, si bien los estudios han evaluado los contextos en los cuales fueron construidos y operados los sistemas ferroviarios como el Ferrocarril del Pacífico, estos en su mayoría son enfocados hacia la operación y los resultados nacionales en aspectos macroeconómicos y políticos.

Esto no quiere decir que se deban ignorar los factores de crédito internacional, el estallido del ciclo económico cafetero o las rencillas entre liberales y conservadores en la arena política; se trata de afirmar que existe la necesidad de abordar la vida ferroviaria y, en general de la historia económica colombiana, desde una perspectiva más centrada en los contextos regionales y, sobre todo, locales, con el mismo interés y rigor que los panoramas ya mencionados, pues son los municipios quienes viven en primera instancia los efectos coyunturales de un proceso tan vasto y estruendoso como lo fue la instalación del Ferrocarril del Pacífico en Guadalajara de Buga en el amanecer del siglo XX.

En ese sentido, las fuentes primarias se posicionan sin duda como la gran muestra de dichos sucesos transformacionales provocados por la llegada del tren a la región vallecaucana. Estas, disponibles tanto en formato digital como en archivo físico, permiten enriquecer el contexto ferroviario, no solo desde la perspectiva estrictamente económica, sino también abre puertas a la oportunidad de establecer indagaciones acerca de otros ámbitos en materia social, política, entre otros; razón por la cual cada una de las fuentes encontradas desde el año de 1911 hasta el año de 1989 representan un valor altísimo para el enriquecimiento interdisciplinario en el marco del quehacer propio de la disciplina historiográfica local y regional, gracias a los contenidos disponibles en fondos como *Hemeroteca*, *Bibliografía de contexto*, *Cabildo* y *Mapoteca*. Por ende, su recopilación, caracterización, clasificación, ordenación y conservación son vitales para ampliar el panorama relacionado con el funcionamiento del Ferrocarril del Pacífico desde un enfoque local y regional, así como en la evaluación de su desarrollo y efectos provocados en cada municipio vallecaucano sobre el cual operaba el sistema.

Entre dichos municipios se encuentra Guadalajara de Buga, lugar donde se focalizaron los objetivos de análisis del impacto económico generado por las operaciones del Ferrocarril del Pacífico a partir del año de 1920. En esta localidad, encontramos evidencias contundentes relacionadas con los procesos de transformación de las dinámicas productivas y comerciales ya existentes en materia de agricultura, industria, apertura de nuevos servicios y procesos de comercialización de productos esenciales para el desarrollo general del municipio y de sus homólogos en la zona central del territorio vallecaucano, propiciando de esta manera la conformación formalizada de un tejido empresarial que sentaría las bases del desarrollo económico bugueño.

Para lograrlo, los actores políticos bugueños, desde el Concejo Municipal de Guadalajara de Buga, desempeñaron un papel importante desde la instalación de la vía férrea en el municipio,

en el marco de la construcción de los ferrocarriles en Colombia, pese a los intereses evidenciados por parte de la clase dirigente de Santiago de Cali, lo cual terminó otorgándole a Buga una imagen como municipalidad líder de carácter regional y nacional. En simultánea, para alcanzar dicho posicionamiento territorial y de influencia, el municipio debió determinar diferentes medidas para adecuar y optimizar los espacios públicos de la urbe bugueña, en especial de los corredores que comunicaban los mercados locales con la Estación del Ferrocarril, facilitando de esta manera dichos cambios en las dinámicas económicas y sociales en el territorio.

Bajo esta misma línea centrada en el progreso y desarrollo económico, gracias a las fuentes primarias encontradas, se logró poner en evidencia que los procesos descritos en Guadalajara de Buga no se trataban de un caso aislado, sino de todo un impacto económico, social y político generado por este mismo Ferrocarril del Pacífico, el cual fue observado en cada uno de los municipios donde este se encontraba en operación, así como en diferentes territorios aledaños cuyas actividades económicas de producción se encontraban en auge.

En ese orden de ideas, el Ferrocarril del Pacífico representó una gran oportunidad de desarrollo comercial e industrial para todo el Valle del Cauca desde la década de 1920; propiciando la instalación y apertura de comercios, plantas industriales y actividades comerciales en localidades claves como Cartago, Palmira, Tuluá, Buenaventura y Cali, entre otras, lo cual generó otro tipo de oportunidades en relación con la integración empresarial con los sectores de poder y con nichos empresariales de otras regiones a partir de la participación en eventos sociales y de comercio, los cuales se vieron impulsados gracias a la construcción de los ferrocarriles. Estos procesos de integración terminarían fortaleciendo el tejido empresarial vallecaucano, garantizando su participación activa en la vida económica nacional.

Como producto de estos avances en desarrollo económico gracias a la puesta en marcha de las locomotoras del Ferrocarril del Pacífico, y las problemáticas de servicio que se empezaron a generar en este sistema, el sector empresarial bugueño, a través de la recién conformada Cámara de Comercio de Buga, y apoyado directamente por la clase política bugueña, se propuso proponer el trazado de un proyecto ferroviario que conectara a Guadalajara de Buga con el puerto de Buenaventura de manera directa, buscando de esta manera acortar los tiempos de viaje y distancias recorridas respecto al trazado original, el cual posicionaba a Santiago de Cali como el paso obligado para todo el transporte nacional; beneficiando así a los sectores económicos debido a la disminución de los costes de los fletes.

La ferrovía Espinal – Buga sería la gran ruta que cumpliría con este propósito, cuya proposición encontró apoyos entre la opinión pública gracias a la campaña iniciada en los diferentes medios de comunicación impresos, quienes emitían columnas en pro de esta obra; así como entre los sectores representativos de otros municipios como Tuluá, quienes propusieron el trazado ferroviario Guamo – Tuluá, con el fin de acortar la distancia entre Bogotá y el Valle del Cauca, complementándose con el proyecto Espinal – Buga, lo cual posicionaría tanto a Buga como a los municipios de la zona central del departamento como un cruce de caminos y un potencial punto de desarrollo. Sin embargo, las diferentes discrepancias con las dirigencias políticas de Santiago de Cali, quienes verían amenazado el desarrollo de la capital vallecaucana con dicha obra, y la negativa final del gobierno nacional,

terminaron de lapidar este proyecto ferroviario, privando así a la región vallecaucana de acceder a un desarrollo mucho mayor del que ya contaba.

Conforme a todos los hallazgos descritos a lo largo de cada uno de los capítulos, y mencionados en este apartado final, es sumamente importante señalar que este trabajo investigativo no es definitivo en el sentido de abarcar la totalidad del panorama historiográfico relacionado con el impacto económico provocado por las operaciones del Ferrocarril del Pacífico y los alcances del mismo en un contexto local y regional, debido a que todavía existe una vasta cantidad de fuentes que enriquecerán aún más el análisis sobre los impactos positivos (o negativos, eventualmente) generados por este sistema ferroviario específico, cuyos contenidos pueden ser abordados no solo desde la historiografía per sé, sino desde una mirada interdisciplinar, así como el establecimiento de nuevas metodologías de análisis cualitativo y cuantitativo.

En otras palabras, es posible profundizar las indagaciones sobre ámbitos económicos, sociales, políticos, geográficos y demográficos, entre muchos otros, que permitirían representar un gran avance en cada disciplina de estudio y, en consecuencia, generar grandes y valiosos aportes para no solamente nutrir y reivindicar nuestra historia económica local y regional, sino también para ser utilizados como punto de partida de cara hacia el planteamiento de nuevos proyectos ferroviarios que resuelvan problemáticas actuales y generen oportunidades para cada una de nuestras poblaciones.

FUENTES CONSULTADAS

Fuentes archivísticas:

—Academia de Historia Leonardo Tascón – AHLT de Guadalajara de Buga

Fondo Biblioteca

Fondo Cabildo

Fondo Hemeroteca

—**Archivo del Patrimonio Fotográfico y Fílmico del Valle del Cauca:**
<https://audiovisuales.icesi.edu.co/handle/123456789/1>.

—**Biblioteca Virtual del Banco de la República:**
<https://www.banrepcultural.org/biblioteca-virtual>.

—**Universidad del Valle**

Biblioteca Digital

Fondo Histórico Ferrocarriles Nacionales de Colombia: <https://hdl.handle.net/10893/14718>.

Mapoteca – Fondo Ferrocarriles – Biblioteca Mario Carvajal.

—Fuentes Hemerográficas:

Archivo de El Tiempo:
https://news.google.com/newspapers?nid=N2osnxbUuuUC&dat=19350625&b_mode=2&hl=es.

—Fuentes Fotográficas:

Antigua Estación del Ferrocarril

—Fuentes contemporáneas:

Bell Purl Lord. *Colombia: Manual comercial e industrial*. Con la colaboración de Miguel Urrutia Montoya. Bogotá, Banco de la República, 2011. Publicado originalmente en 1921.
<https://babel.banrepcultural.org/iiif/info/p17054coll18/322/manifest.json>.

Monsalve, Diego. *Colombia Cafetera*. Barcelona. Artes gráficas: 1927.
<https://babel.banrepcultural.org/iiif/info/p17054coll10/2713/manifest.json>.

Posada Callejas, Jorge, and Woodrow Wilson Collection. *Libro azul de Colombia: Blue book of Colombia. Bosquejos biograficos de los personajes más eminentes. Biographical sketches of the most prominent personages*. [New York: Printed by the J. J. Little & Ives Company, 1918] Pdf. <https://www.loc.gov/item/20009939/>.

BIBLIOGRAFÍA

- Arango Serna, Martín Darío, Rodrigo Andrés Gómez Montoya, y Karla Cristina Álvarez Uribe. 2011. «Identificación de oportunidades de mejora en la gestión del transporte del carbón en Colombia con Six Sigma». *Boletín De Ciencias De La Tierra*, n.º 30 (julio):23-38. <https://revistas.unal.edu.co/index.php/rbct/article/view/29291>.
- Gutiérrez Flórez, Felipe. 2014. «Dificultad geográfica y flujo comunicacional en el orto del siglo XX en Colombia». *Historia Y Sociedad*, n.º 27 (julio):49-70. <https://doi.org/10.15446/hys.n27.44583>.
- Guzmán, Isidoro, y José Luis Montoya. 2011. «Eficiencia técnica y cambio productivo en el sector ferroviario español de vía ancha (1910-1922)». *Innovar*, 21 (40). <https://revistas.unal.edu.co/index.php/innovar/article/view/35137>.
- Márquez Estrada, José Wilson. 2012. «El Tranvía eléctrico de Medellín (Colombia) y su aporte al proceso de modernización urbana: 1920-1951». *HiSTOReLo. Revista De Historia Regional Y Local* 4 (7):129-56. <https://doi.org/10.15446/historelo.v4n7.28222>.
- Martín Urbano, Pablo, Aurora Ruiz-Rúa, y Juan Ignacio Sánchez Gutiérrez. 2020. «Los ferrocarriles suburbanos europeos: enfoque económico sobre el nuevo entorno general y operativo». *Cuadernos De Economía*, 39 (81):1001-33. <https://doi.org/10.15446/cuad.econ.v39n81.78097>.
- Padilla-Cabrera, Jenny. 2020. «Empresas, inversiones y negociantes en Cali (Colombia) entre 1915 y 1929». *HiSTOReLo. Revista De Historia Regional Y Local*, 12 (23):84-122. <https://doi.org/10.15446/historelo.v12n23.78359>.
- Pérez, Edmundo. 1998. «Los Ferrocarriles y el Desarrollo Regional y Urbano de Colombia». *Bitácora Urbano Territorial*, 2 (1):8-19. <https://revistas.unal.edu.co/index.php/bitacora/article/view/18837>.
- Pérez Toro, José Alberto. 2012. «Auge Cafetero Y financiación Internacional En Colombia, 1914-1934». *Revista Análisis Internacional (Cesada a Partir De 2015)*, 1 (6):35. <https://revistas.utadeo.edu.co/index.php/RAI/article/view/848>.
- Posada Díaz, Francisco. 1967. «La tentativa de revolución burguesa en Colombia y sus resultados». *Ideas Y Valores*, n.º 27-29 (enero):125-70. <https://revistas.unal.edu.co/index.php/idval/article/view/28934>.
- Quejada Camacho, Juan Carlos. 2016. «Manejo estatal de baldíos: factor de crecimiento en el Departamento del Valle del Cauca, 1910-1920». *Anuario Colombiano De Historia Social Y De La Cultura*, 43 (1):135-63. <https://doi.org/10.15446/achsc.v43n1.55067>.
- Quintero González, Julián Rodrigo. 2019. «Desarrollo Orientado al Transporte Sostenible (DOTS). Una prospectiva para Colombia». *Bitácora Urbano Territorial* 29 (3):59-68. <https://doi.org/10.15446/bitacora.v29n3.65979>.

Ramírez Romero, Enrique. 2011. "The reference setting for engineering in Colombia". *Ingeniería E Investigación*, 31 (1SUP):21-28. <https://revistas.unal.edu.co/index.php/ingeinv/article/view/33801>.

Zuluaga Jiménez, Julio Cesar. 2009. «La historiografía económica sobre el Valle del Cauca, siglos XIX y XX. Temas, espacios y tiempos: una aproximación cuantitativa». *HiSTORELo. Revista De Historia Regional Y Local*, 1 (2):203-27. <https://doi.org/10.15446/historelo.v1n2.10342>.