



Caminos en el territorio del Gran Caldas (Colombia): su historicidad y revisión

David-Esteban Molina-Castaño*

Universidad Nacional de Colombia – Sede Manizales

Renzo Ramírez-Bacca**

Universidad Nacional de Colombia – Sede Medellín

Albeiro Valencia Llano***

Universidad de Caldas, Colombia

<https://doi.org/10.15446/historelo.v15n32.100989>

Recepción: 11 de febrero de 2022


Aceptación: 9 de mayo de 2022

Modificación: 25 de mayo de 2022


Resumen

El artículo ofrece una revisión histórica sobre las rutas y caminos en el Gran Caldas. Los caminos son vistos como un referente patrimonial, cultural y de identidad, por lo cual se evidencian procesos históricos como la colonización de la cordillera Central andina —que incluye migraciones y poblamientos—, además de la expansión y consolidación de la cafcultura colombiana, entre otros. Así, los autores analizan los inicios y transformaciones de dichas rutas para considerar, en el marco de un proceso de modernización de la infraestructura, la construcción de carreteras, ferrocarriles, túneles y cables aéreos. Asimismo, desarrollan un enfoque histórico regional, con fuentes, que son objeto de revisión bibliográfica, e incluyen documentos oficiales, crónicas, cartografías y relatos de viaje, entre otros.

Palabras clave: rutas; caminos; ferrocarriles; carreteras; cable aéreo; historia del transporte; Gran Caldas.

* Doctor en Historia por la Universidad Nacional de Colombia – Sede Medellín; Maestro en Ciencias Antropológicas por la Universidad Autónoma Metropolitana (México) y Antropólogo por la Universidad de Antioquia (Colombia). Es profesor asociado de la Universidad Nacional de Colombia – Sede Manizales, Facultad de Administración, Departamento de Ciencias Humanas. El presente artículo es derivado del proyecto “Itinerarios Culturales de Caldas”, dirigido por David Molina Castaño y financiado por la Gobernación de Caldas. Los autores del presente artículo participaron en calidad de investigadores. Estuvieron vinculados al trabajo de recolección de información: Sandy González y Edilio Alexander Londoño. Hernán Gómez Rivadeneira elaboró las gráficas de las rutas que se exponen en el cuerpo del trabajo. Correo electrónico: demolinac@unal.edu.co  <http://orcid.org/0000-0003-3940-5307>

** Doctor en Historia por la Göteborgs Universitet, Suecia, Master of Arts en Historia e Historiador por la Universidad Estatal de Vorónezh, Rusia. Profesor titular adscrito a la Universidad Nacional de Colombia - Sede Medellín, Facultad de Ciencias Humanas y Económicas, Colombia, e investigador del grupo de investigación “Historia, trabajo, sociedad y cultura” (Categoría A en Minciencias). Correo electrónico: rramirez@unal.edu.co  <http://orcid.org/0000-0002-0615-7530>

*** Doctor en Historia por la Universidad Estatal de Moscú (Rusia) y Licenciado en Ciencias Sociales por la Universidad Santiago de Cali (Colombia). Es profesor titular de la Facultad de Educación de la Universidad de Caldas, Colombia; Miembro Correspondiente de la Academia Colombiana de Historia y la Academia Colombiana de las Ingenierías y de las Obras Públicas; además es Miembro de Número de la Academia Caldense de Historia. Correo electrónico: albeirovalenciallano@gmail.com  <http://orcid.org/0000-0001-9611-4229>



Cómo citar este artículo/ How to cite this article:

Molina-Castaño, David-Esteban, Renzo Ramírez-Bacca, y Albeiro Valencia-Llano. 2023. “Caminos en el territorio del Gran Caldas (Colombia): su historicidad y revisión”. *HISTORELO. Revista de Historia Regional y Local* 15 (32): 240-281. <https://doi.org/10.15446/historelo.v15n32.100989>

Roads in the Territory of Gran Caldas (Colombia): Its Historicity and Review

Abstract

This article offers a historical review of the routes and roads in the Gran Caldas. The roads are seen as a heritage, cultural and identity reference, for which historical processes such as the colonization of the Andean Central Mountain range, —which includes migrations and settlements—, as well as the expansion and consolidation of Colombian coffee-culture, among others, are evidenced. Thus, the authors analyze the beginnings and transformations of these routes to consider, within the framework of an infrastructure modernization process, the construction of roads, railways, tunnels, and aerial cables. Likewise, they develop a regional historical focus, with sources, which are subject to bibliographic review, and also consider other sources as official documents, chronicles, cartographies, and travel stories, among others.

Keywords: routes; roads; railways; high roads; aeral cable; transport history; Gran Caldas.

Estradas no território de Gran Caldas (Colômbia): sua historicidade e revisão

Resumo

O artigo oferece uma revisão histórica das rotas e estradas em Gran Caldas. As estradas são vistas como uma referência patrimonial, cultural e identitária, para a qual se evidenciam processos históricos como a colonização da Cordilheira dos Andes Centrais —que inclui migrações e assentamentos—, além da expansão e consolidação da cafeicultura colombiana, entre outros. Assim, os autores analisam os primórdios e as transformações dessas vias para considerar, no marco de um processo de modernização da infraestrutura, a construção de rodovias, ferrovias, túneis e cabos aéreos. Da mesma forma, desenvolvem uma abordagem histórica regional, com fontes, que são passíveis de revisão bibliográfica, e incluem documentos oficiais, crônicas, cartografias e relatos de viagem, entre outros.

Palavras-chave: rotas; estradas; ferrovias; estradas; cabo aéreo; história do transporte; Gran Caldas.

Introducción

Cárdenas-Angarita y Rincón-Leuro definen la noción de camino “como unidad con valores patrimoniales materiales, naturales e inmateriales” (2013, 40). En otro sentido, los caminos pueden ser vistos como la materialización de la historia, en donde se puede reflejar elementos de nuestra identidad.¹ La cronología de los distintos proyectos de caminos también está relacionada con los ámbitos nacional, regional y local. Es por eso que los caminos, más allá de rendir cuenta de su propia historia, también rinden cuenta de la historia del hombre, su entorno y relaciones. Es la historia que hoy es parte de nuestra cultura e identidad. Es también la sumatoria de una unidad de valores en torno a una o varias rutas que sirvieron de comunicación. Por eso, los caminos son un referente de identidad y cultural material de los pueblos.

Figura 1. Mapa de localización de Caldas en Colombia



Fuente: Wikipédia, “Caldas”, <https://fr.wikipedia.org/wiki/Caldas>

1. La identidad es entendida aquí como una construcción simbólica que está relacionada con un sentido de pertenencia a un territorio y grupos con rasgos socioculturales con características comunes.

Así, el presente texto, se limita a los procesos derivados de los fenómenos decimonónicos de migración, poblamiento y colonización en la cordillera Central,² pero en particular en el Gran Caldas;³ además de la especialización agroexportadora basada en cultivos de café que dio una identidad a la región y el país durante la primera mitad del siglo XX. Adicionalmente, los autores se apoyan principalmente en fuentes secundarias, por lo cual revisan la literatura existente, que en nuestro caso tienen un matiz realmente interdisciplinario. Trabajos desde la ingeniería, arquitectura, antropología, sociología, arqueología, geografía, entre otras, son valiosos para lograr una interpretación histórica de sus inicios y transformaciones. Precisamente, porque al abordar un objeto de estudio de esta naturaleza la historia resulta ser transversal para los diferentes enfoques o aportes disciplinares. Es lo que justifica responder a la pregunta: ¿cómo entender la historicidad de los caminos y su transformación en el proceso de constitución y reconfiguración regional del Gran Caldas?

Historicidad de los caminos en el territorio del Gran Caldas

Historiar los caminos significa considerar los cambios en las comunicaciones y la infraestructura del país a través del tiempo. Una problemática relevante que también permite desarrollar perspectivas interdisciplinares. En un enfoque histórico

2. Los fenómenos de migración, poblamiento y colonización fueron consecuencia, en parte, por la legislación de distribución de tierras baldías durante la segunda mitad del siglo XIX. Las tierras fueron en algunos casos distribuidas a título de colono-poblador, cultivador, por títulos de concesión, por documentos de deuda pública, a cambio de títulos, por dinero sonante, y por apertura de caminos, entre otros; pero tuvieron especial impacto en el Estado de Antioquia. El fenómeno, de igual modo, generó procesos de experimentación agrícola-comercial, explotación de minas y una economía campesina basada, especialmente en la pequeña y mediana propiedad, además de un proceso de urbanización, explosión demográfica y, finalmente, de especialización agroexportadora basada en el cultivo de café. Respecto de la colonización y su consecuente proceso de urbanización antes y después de la expansión cafetera y la consolidación de su economía, puede considerarse el texto de Aprile-Gnisset (1992). De hecho, el autor advierte que se dieron tres tipos de colonización: la primera, en la que participan labriegos sin tierras que se hace de modo individual o colectivo; la segunda, la liderada por iniciativas privadas, especialmente por comerciantes urbanos; y la tercera, la desarrollada por la intervención estatal y con motivaciones políticas.

3. El Gran Caldas se identifica como la zona ubicada al sur de Antioquia la Grande, y que hoy la integran los departamentos de Caldas, Risaralda y Armenia. Es conocido también con el topónimo de Viejo Caldas y que existió como división político-administrativa entre 1905 y 1966.

los caminos pueden relacionarse con aspectos sociales, culturales, políticos, económicos e instituciones propias de su tiempo, la naturaleza y la sociedad circundante; aunque también desde otras disciplinas podemos considerar factores geográficos, tecnológicos, arquitectónicos, cartográficos, entre otros.

Las dimensiones del espacio de igual modo son cambiantes, pues, así como se pueden considerar espacios globales, también se pueden tener en cuenta dimensiones nacionales, regionales y locales. Un texto para el caso colombiano es el de Alvear-Sanín (2008), quien analiza el desarrollo del transporte en Colombia entre 1492 y 2007.⁴ Asimismo, Vargas-Caicedo (2002) propone una mirada desde la historia social sobre la infraestructura en Colombia partiendo desde tiempos coloniales básicamente hasta 1930. Una propuesta que tiene antecedentes en la experiencia norteamericana, que consiste en apoyarse en estudios de caso o enfoques locales de la historia de la ingeniería, para considerar los aspectos sociales relevantes en los cambios de la infraestructura de un país.⁵ No obstante, los estudios sobre caminos desde una perspectiva regional son escasos y es lo que justifica enfocarnos en el Gran Caldas, una zona relevante en la historia económica y demográfica colombiana durante el siglo XX.

Caminos decimonónicos

El historial de los caminos decimonónicos tiene relación con los fenómenos de migración y poblamiento antioqueño. El límite natural de Antioquia la Grande era el nevado del Ruiz al sur. Las dificultades en su acceso y las comunicaciones eran las

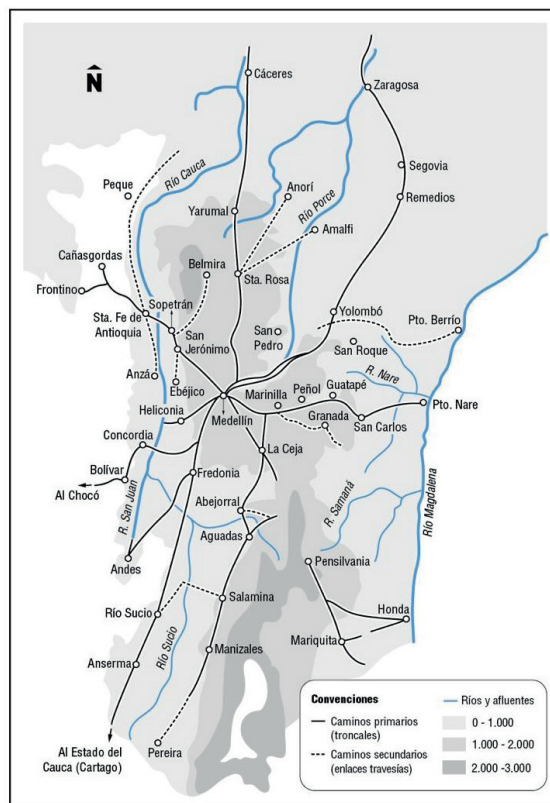
4. Es una investigación amplia que permite comprender diversas dimensiones y contextos, rica en su componente empírico-descriptivo, además de crítica e importante en su análisis sobre las diversas políticas de gobierno, empresas y proyectos, y su impacto en el desarrollo del transporte.

5. El aspecto social tiene en cuenta aquellos que participaron en la construcción de caminos, ferrocarriles, cables aéreos, barcos a vapor a actores sociales como presos, comerciantes, agricultores, navieros, colonos, ganaderos, campesinos, cargadores, empresarios, pasajeros, contratistas y subcontratistas, ingenieros, inmigrantes, arrieros, caporales y cultivadores. Asimismo, es una síntesis de los cambios generales de la infraestructura de las comunicaciones en el actual territorio colombiano, apoyado de modo especial en fuentes secundarias de una diversidad de autores y estudios interdisciplinarios. Puede resaltarse su enfoque histórico, sintético y descriptivo sobre los procesos y cambios de la infraestructura del transporte acuático, arriero y ferroviario con una intencionalidad macro, aunque finalmente apoyándose en proyectos estatales puntuales extendidos a diversas geografías y provincias del país.

características principales. La fundación de Aguadas representa el comienzo fundacional de una primera oleada de migrantes antioqueños hacia (1808-1814) hacia el sur de la cordillera Central. Luego se evidencian otras rutas entre el río Cauca y la cordillera Occidental, y por el lado oriental de la cordillera Central.

Ya a finales del siglo XIX y desde Medellín se tenía un camino que se dividía en tres ramales para llegar a Manizales: 1) la rama derecha por Belén, Heliconia y llegaba a las márgenes del río Cauca; 2) la del centro que pasa por Itagüí, Estrella, Caldas, Fredonia, Poblano, Nueva Caramanta y entra al departamento del Cauca; y 3) la de la izquierda, que pasa por Envigado, El Retiro, la Ceja, Abejorral, Aguadas, Pácora, Salamina, Aránzazu, Neira y Manizales, para luego entrar al departamento del Cauca (AHA 1888, *Anuario...*, 203-206). Poblaciones que de cierto modo estaban comunicadas por caminos de herradura, tal y como lo muestra la figura 2:

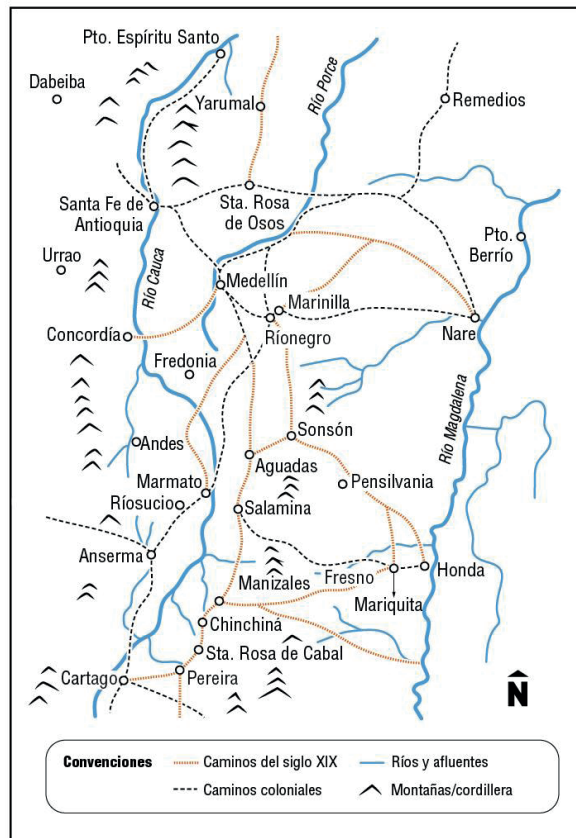
Figura 2. Rutas del Estado de Antioquia en 1880. Caminos de herradura



Fuente: Uribe-Ángel (1885).

Los anteriores trazados tenían relación o continuidad con los caminos existentes durante la Colonia, como se muestra en la figura 3, inicialmente representada por Poveda-Ramos (1974).

Figura 3. Principales caminos de herradura



Fuente: Poveda-Ramos (1974, 36).

En el Gran Caldas y siguiendo a García (1978, 185) “Salamina es la matriz de la colonización” y Manizales, tiene la ventaja que se funda sobre la ruta comercial que comunicaba el sur de Antioquia con el Cauca. En la figura 4 se evidencia una panorámica de los caminos en la zona de Pereira y Manizales en 1863.

Figura 4. 1863. Zona entre Pereira y Manizales



Fuente: Archivo General de la Nación (AGN), Bogotá-Colombia, Sección: Mapas y Planos, Mapoteca no. 4, ref. 329-A.

De Salamina a Manizales la gente solo iba en mulas, las cargas en bueyes, pero también se utilizaba la “silleta”. La trocha solía estar fangosa. Sabemos que la zona de Manizales fue un punto estratégico en lo comercial y militar durante el siglo XIX. En todo caso, entre 1819 y 1840 se fundaron tres poblaciones entre norte y noroeste. Entre 1840 y 1860 se fundaron siete poblaciones todas sobre la ruta que

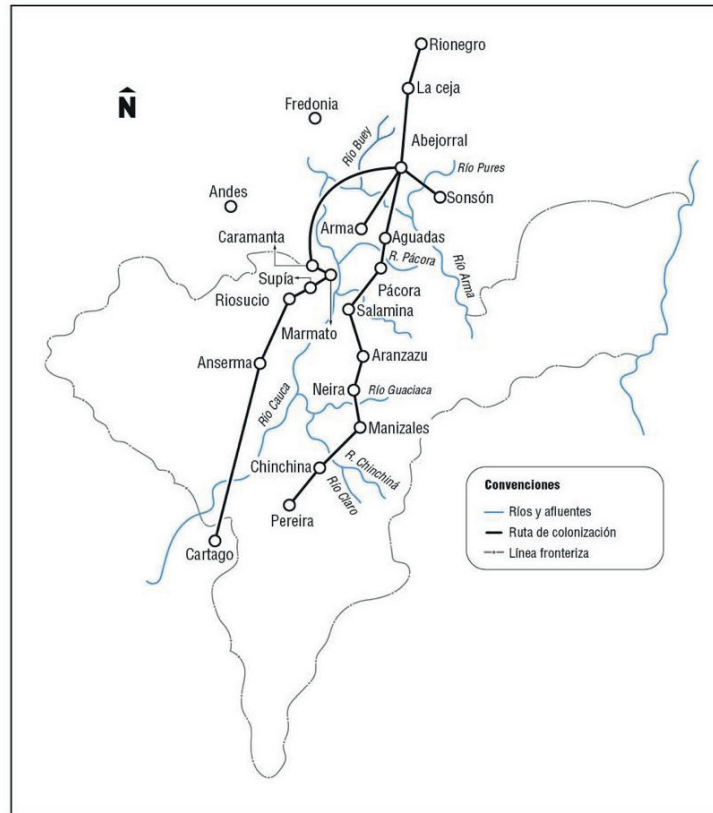
lleva al Cauca. Es un movimiento poblacional de Norte a Sur. Entre 1860 y 1880 se fundan diez poblaciones. Es la expansión de la frontera agrícola y se da en diferentes frentes: Oriental, Quindío, Centro y Occidente. Adicional, entre 1900 y 1936 se fundan otras cinco poblaciones. En total veinticinco nuevos núcleos urbanos.

Este fenómeno poblacional y migratorio tendrá su impacto en términos de desarrollo socioeconómico durante el siglo XX. Varios de estas poblaciones se consolidaron como centros urbanos y productivos orientados al mercado internacional, pero advirtiendo que la población rural era mayoritaria.⁶ Es recurrente señalar que su consolidación no hubiera sido posible si no existiese una red de caminos, al punto que autores como Santa (1993) consideran a la “colonización antioqueña” como una empresa de caminos. Valencia-Llano (1990), quien trabaja la problemática colonizadora en torno al Gran Caldas y Manizales, identifica la ruta, tomando en cuenta como punto de partida a Rionegro, La Ceja y Abejorral (figura 5). Fueron caminos que se apoyaban en puentes de trapecio o puentes de arriería, un modo artesanal —la carpintería de armar o carpintería de lo blanco— para poder sortear las dificultades de las quebradas y los ríos como lo demuestran Galindo-Díaz, Flórez-Restrepo y Henao (2013).

Giraldo-Mejía (1991), apoyándose en el texto de Fray Fabo (1926), advierte la existencia de tres grandes caminos en el siglo XIX: el del Ruiz, el de Herveo y el que comunicaba a Mariquita con Sonsón. Esa configuración de la localidad y la región que de esta devino, se apoyará inicialmente en cierta estrategia militar, en un contexto de pugnas y contradicciones entre los distintos Estados soberanos (Antioquia, Cauca y Tolima), en una zona de frontera, al sur de Antioquia la Grande. Posteriormente, su articulación, en gran parte, se debe a la necesidad de intercambio comercial con las regiones vecinas, y en especial por su proceso de especialización agro-exportadora a partir del café.

6. La población rural representaba el 69.4 % en 1928 (García 1978, 194). El texto de Esguerra y Sierra (2021) estudia el fenómeno urbano resultado de migraciones en centro-occidente de Colombia y con especial énfasis en el actual departamento de Caldas.

Figura 5. Ruta de colonización



Fuente: Valencia-Llano (1990).

El caso de Caldas es abordado también por Hoyos-Korbel (2001), quien también se centra en la historia de los caminos caldenses decimonónicos. Inicia con el recorrido de Fermín López y otros expedicionarios —Marcelino Palacio, Guillermo Deguenhart, E. Nicholls; Joaquín Arango y Antonio María Arango; entre otros— a modo de antecedentes, para centrarse en lo que el autor denomina como el Camino del Norte y su comunicación con diferentes poblaciones, la Fundación de Manizales, los viajes identificados en 1852, el camino de Oriente, el camino de Aguacatal, el relato de viaje de Clara Villegas, el camino hacia el Sur, el camino de Occidente, e incluso trata las leyes que regularon los caminos de herradura. Es válido advertir, que su interpretación es crítica y se apoya en fuentes de información especialmente de viajeros, autores de comienzos del siglo XX —que se publicaron en el *Archivo Historial*—, y documentos oficiales, que transcribe

densamente en su totalidad. Hoyos-Korbel (2001) considera la historia de los caminos de herradura en cuatro ciclos: primer ciclo, 1834-1849 —con la salida de Fermín López hacia el sur desde Salamina y que termina con la fundación de Manizales—; segundo ciclo, 1849-1905 —que incluye la expansión del café, la fundación de pueblos y la creación del Departamento de Caldas—; tercer ciclo, 1905-1925 —el cual se inicia con la red vial que incluye carreteras, ferrocarriles, cable aéreo y cabotaje en el río Cauca—; y el cuarto ciclo, 1925-1940 —cuando los caminos de herradura son sustituidos—.

Más allá de la anterior cronología y los intersticios en la zona, los liberales radicales y el gobierno nacional de José Hilario López (1849-1953) tenían una preocupación en su mirada librecambista: mejorar las comunicaciones entre las cordilleras Oriental y Central con miras a expandir la frontera baldía, explorar sus recursos, así como comunicar a la lejana cordillera con el río Magdalena y así comunicarla con los mercados europeos; del mismo modo que un grupo de pobladores al sur de Antioquia.

Camino de El Ruiz: primera vía al Magdalena

Ramírez-Bacca y Tobasura (2004, 230), retomando a París-Lozano (1946), consideran al denominado Camino Nacional del Ruiz un punto clave de transición, que partía de Bogotá, descendía hasta Facatativa, luego a Sotaima y Guaduas. De allí seguía hasta Ambalema donde el viajero cruzaba el río Magdalena. Esta vía se cortaba entre Lérída y la Aldea de María. Por eso su continuidad se va a proyectar desde,

Lérída —400 metros sobre el nivel del mar— pasando por el caserío de Coloya, atravesando el río Bledo y las quebradas de La Honda y de San Juan, para llegar al Líbano —1585 metros sobre el nivel del mar—, población que descansa sobre las vertientes orientales del nevado del Ruiz. Del Líbano ascendía, sesgando un poco al suroccidente, hasta el lugar donde se fundó la población de Murillo —3056 metros sobre el nivel del mar—, sobre una de aquellas planicies escalonadas que forman el pedestal del Ruiz. De Murillo sigue por Santa Bárbara, Rosarito, Quebradanegra, Boqueroncito, Boquerón y la quebrada de La Hedionda; sube a la Cueva del Toro y de ahí llega a la zona de arenas del nevado, trecho muy peligroso de pasar, porque los fuertes vientos de aquellas alturas mueven las arenas en todas direcciones. Descendiendo por los arenas toca en la Cueva del Nieto, recorre una gran extensión de páramo, tierras de pajonal y frailejón, atraviesa cerca de sus orígenes los ríos Lagunilla y Gualí y llega a

Rancholargo, en el lomo de la cordillera, límite con el departamento de Caldas. De ahí descende hasta La Virginia, de donde sigue directamente a la Aldea de María, —donde hoy se encuentra uno de los caminos que van de Herveo a Manizales y la carretera Manizales-Mariquita—. De allí continua a Salamina, Aguadas para llegar a Sonsón.

Valencia-Llano (1990, 81-83) recuerda, apoyándose en Rufino Gutiérrez (1919, 256), que la idea de camino data de 1843, “en la visita que hicieron al páramo Marcelino Palacio, Nicolás Echeverri y el alemán Guillermo Degenhardt”, cuando la región “estaba poblada de ganado remontado” y se buscaba cazarlo. También menciona a Joaquín, Antonio María y Victoriano Arango y a Marcelino Palacio como expedicionarios de la zona en la búsqueda de una vía que comunicara “las mesetas y la ciudad de Mariquita”.

Joaquín y Antonio María Arango —el rico— exploraron la ruta en sentido contrario, para ello, se dirigieron a Cartago con el fin de cruzar el Quindío y luego, por Ibagué y Lérída, hacia el Ruiz. Según Guerra-Azuola, también participaron “Manuel María Grisales y Pedro Henao, pero se encontraron con la dificultad de salvar los estragos y derrumbes producidos por las inundaciones del río Lagunilla en 1845” (1882, 161-163).

Restrepo-Maya señala que,

Llegaron a Ibagué el 3 de mayo, se trasladaron a Lérída, adquirieron mercancías y provisiones para cuyo transporte contrataron 11 cargueros antioqueños y se dirigieron al derrumbadero producido por la inundación del Lagunilla; al fin llegaron al punto donde les esperaba Victoriano, pero con dos días de retraso y después de sufrir incontables penalidades. De ese modo quedó explorada la ruta que en el futuro iría a comunicar a Manizales con el Valle del Magdalena (1990, 23).

El Cabildo de Manizales emprendió la construcción del camino desde 1850. En esta decisión influyó el interés de Elías González. El y los cabildos de las dos aldeas obtuvieron autorización del gobernador de la provincia para variar el camino, que por el páramo del Ruiz conduce a Peladeros en la provincia de Mariquita; el camino pasaría por Termalés, y además de acortarse la distancia en más de una legua, tendría un piso sólido, aguas en abundancia para las reses, no necesitaría puentes ni calzadas, con grandes potreros seguros y su apertura demandaría pocos gastos (Gutiérrez de Lara 1923, 353).

Es claro el interés del gobierno central por la vía de El Ruiz considerando su importancia a modo de vía alterna a la del Alto de La Línea, lo que se comprobó en 1851, en medio de un escenario de confrontación bélica.⁷

7. Un relato al respecto se puede ver en Grisales (1919, 373).

Manuel Pombo (1914), tardó cinco días desde Manizales a El Líbano en 1852, para luego señalar el potencial económico de la zona.⁸ Tres años después ya se evidenciaba la construcción de tambos en la montaña.⁹ Restrepo (1921, 29-30), gobernador de la provincia de Córdoba, ya consideraba la importancia del camino, teniendo en cuenta que facilitaba la comunicación con Ambalema, la tercera ciudad mercantil de la República, con Manizales, “pueblo que ha nacido gigante i cuya situación, tan pintoresca como aventajada, le promete, si el orden y la paz se conservan, el más halagüeño porvenir”.¹⁰

El camino seguía hacia Ambalema y tenía la enorme importancia, como lo menciona Valencia-Llano “de poner en comunicación esta plaza con Manizales; en los años ochenta el tabaco de Ambalema estaba en decadencia y por lo tanto el camino era menos transitado; en su reemplazo, la vía hacia el oriente era el camino que atravesaba el páramo de Aguacatal para pasar por Honda y traer las mercancías que venían de Europa y Estados Unidos por el río Magdalena” (1990, 81-83).

En efecto, los diversos procesos de poblamiento, que se vieron amparados por distintas leyes sobre distribución de tierras baldías, permitieron no sólo la creación de nuevos poblados, sino también la proyección de caminos. Así como en el proyecto del Camino Nacional de Ruiz, fortaleció la distribución de baldíos en la parte andina con la proyección del camino por la zona del Líbano (Norte del Tolima), de igual modo, esos mismos trazados contribuyeron a que convertidos en caminos de herradura permitirán la fluidez de las migraciones interregionales y también la salida de sus productos —especialmente el café— al mercado internacional. Mucho

8. Pombo escribe “en realidad, el comercio entre los pueblos del extremo sur de Antioquia y los ribereños del Magdalena, que se hace por esta vía, abierta hace pocos años, es ya de alguna consideración, que acrecentará cada día, tanto por los productos de las tierras cálidas que necesitan los montañeses de Antioquia, tales como el tabaco y el dulce, cuanto por el incremento rápido de las poblaciones y el carácter laborioso, especulador y andariego de las gentes antioqueñas” (1914, 177).

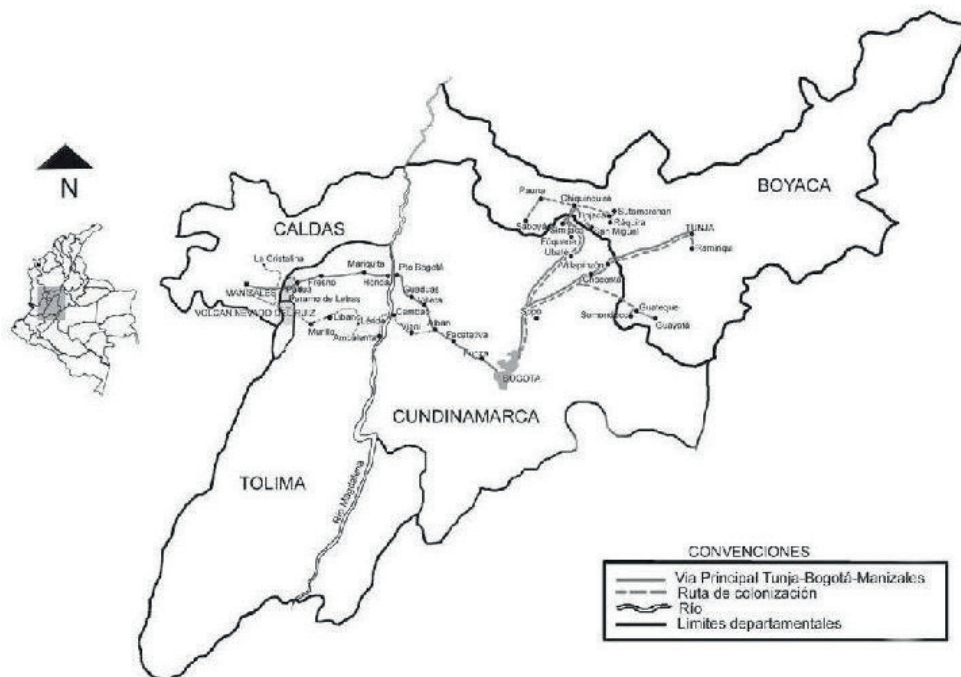
9. Al respecto el gobernador de la Provincia de Córdoba, refiriéndose al camino de Manizales al páramo de El Ruiz anotaba que “El cabildo emprendió la obra con actividad i entusiasmo; pero los conspiradores de abril (7) le hicieron suspender el trabajo. Restablecida la paz volvió a la obra con empeño, i en pocos meses de este año se han construido tres tambos en la montaña, i de las cinco leguas que tiene obligación de abrir ha abierto dos. Yo fui a ver los trabajos y quedé enteramente satisfecho. No hai en toda la provincia, un pedazo de camino mejor que aquel” (Restrepo 1921, 208-209).

10. El viajero alemán Hettner (1976) también recorrió esta ruta en 1883.

antes, según Gómez, El Líbano “era conocido por la existencia de un camino de tránsito de contrabandistas de tabaco provenientes de Ambalema, y de traficantes de sal zipaquereña, aguardiente, dulce, caucho, añil y quininas, cuando por sus veredas existían pobres rancherías que conducían a Antioquia” (1949, s.p.). Pero también, según Agustín Codazzi, quien llega a Manizales en 1852, “parece ser la vía natural entre el Este de Antioquia y el Alto Magdalena”.¹¹

Del mismo modo como el Camino del Ruiz, permitió la penetración colonizadora de antioqueños provenientes del sur de Antioquia y que consolidaron ocho pueblos en el actual norte del Tolima; de igual modo lo es para la colonización cundiboyacense que fluyó hacia el Tolima, con la fundación de Murillo y posteriormente la ocupación de tierras en el Páramo de Letras. Este fenómeno migratorio inicia, a juzgar por la distribución y titulación de baldíos, en 1876 y finaliza hacia 1915. La figura 6 muestra esta ruta de colonización poco conocida.

Figura 6. Ruta migratoria de cundiboyacenses a Caldas y Tolima



Fuente: Ramírez-Bacca y Tobasura (2004, 232).

11. Notaría Única de Ambalema (NUA), Ambalema- Colombia, Protocolo 1884, t. 1, p. 94.

El otro camino proyectado para comunicar a Manizales con los centros comerciales del Tolima y Cundinamarca años más tarde fue el camino de Aguacatal.

El camino de Aguacatal o de La Elvira

Al respecto Valencia-Llano (1990, 84-86) señala que el cabildo de Manizales emprendió la obra hacia 1864. Era un segundo camino al Magdalena por el páramo de Aguacatal y hacia Honda. El presidente del Cabildo, Miguel M. del Valle, solicita al gobernador de Antioquia en noviembre de 1864 abrir una ruta teniendo en cuenta que desde la población Santo Domingo —actual Casabianca en el Tolima—, fundada por antioqueños, se estaba abriendo el camino hacia los límites del Estado de Antioquia y el Estado del Tolima, en el “Páramo de Aguacatal”. Esta ruta resultaba económica, fácil de transitar por la naturaleza del terreno, y más corta que la proyectada por el páramo de “Erbe”.¹² El privilegio fue concedido al cabildo de Manizales en mayo de 1865 por un período de 15 años, puntualiza Valencia-Llano.¹³

Siguiendo a Londoño “este camino evitaba el paso de los nevados del Ruiz pero debía enfrentar una dura pendiente hasta llegar a la planicie del páramo de Aguacatal, luego había un descenso y se encontraba el largo y peligroso paso de ‘Yolombal’, después una cuchilla hasta más allá del ‘Cedral’ para descender hasta el río Gualí, a continuación se subía por una fuerte pendiente hasta Santo Domingo o Casabianca; luego se seguía por una cuchilla de malísimo piso hasta Santana, donde terminaba el camino privilegiado” (1936, 133).

El Cabildo de Manizales, considera Valencia-Llano (1990), estableció una contribución anual a los vecinos del distrito.¹⁴ Sin embargo, en enero de 1868 se declara insolvente

12. Contiene el privilegio concedido a la Corporación de Manizales para abrir camino que comunique a este distrito con la ciudad de Honda, en Archivo Histórico de Antioquia (AHA), Medellín-Colombia, 1865, Sección caminos, t. 3256, doc. No. 4, f. 425.

13. Contiene el privilegio concedido a la Corporación de Manizales para abrir camino que comunique a este distrito con la ciudad de Honda, en AHA, 1865, Sección caminos, t. 3256, doc. No. 4, f. 433.

14. Expediente relativo al privilegio del camino del páramo de Aguacatal, en AHA, sección caminos, t. 3256, doc. No. 6, f. 323.

ante la imposibilidad de aumentar las contribuciones por la pobreza de sus habitantes. El privilegio fue cedido entonces a una compañía integrada por Gabriel Arango Palacio, Francisco Antonio Jaramillo, Pablo Jaramillo e Ignacio Villegas.¹⁵ La Compañía finalizó la obra hacia 1872 y organizó un peaje en La Elvira, casa que funcionó además como fonda.

Aquilino Villegas, ministro de transporte entre 1922 y 1925, advirtió en su momento que el camino de Aguacatal o de La Elvira dio un impulso económico y social a la ciudad de Manizales debido a la rapidez de la comunicación entre el río Magdalena y el litoral Atlántico (Villegas 1923). La ruta tuvo como puntos clave: Manizales, La Elvira, el páramo de Aguacatal, Soledad, Mariquita y Honda. Entonces se inicia un importante intercambio económico con la participación de comerciantes de la localidad, que en número se amplía con los años.¹⁶ El tercer camino de importancia logrado durante el siglo XIX fue el camino de El Perrillo.

Camino de El Perrillo o La Moravia

Sobre este camino Valencia-Llano (1990, 86) nos recuerda que fue abierto desde 1890 por una sociedad integrada por empresarios de la colonización, Pantaleón González O., Pedro Uribe Ruiz, Rufino Elías Murillo y Manuel María Grisales; la cual obtuvo el privilegio de los Estados de Antioquía y el Tolima. El camino salía de Manizales llegaba a Hoyofrío, Río Guacaica, La Rocallosa, fonda Los Sauces, Fonda Ventiaderos, La Plancha, San Pablo —donde se organizó la fonda y el peaje—, La Línea —punto divisorio entre los Estados—, La Moravia y aldea Brasil, para empatar con el camino que conducía a las aldeas de Los Mesones, Cruz Gorda, Aldea de Guarumo, La Florida, Fresno y Mariquita. La ruta ayudó a descongestionar los otros caminos de Manizales al río Magdalena: el del Ruiz y el de Aguacatal o de La Elvira, puntualiza Londoño (1936, 134).

15. AHA, sección caminos, t. 3256, doc. No. 4, f. 448.

16. El primero que introdujo mercancías extranjeras por la vía de Aguacatal fue Benicio Ángel quien asociado a su tío Antonio Ángel y Manuel Antonio Ángel, trajo del extranjero en 1867, un cargamento para vender en el comercio del distrito (Restrepo-Maya 1918, 65). Otros comerciantes que aparecen utilizando esta vía son Marcelino Palacio, Alejo M. Patiño, Antonio Pinzón, Ignacio Villegas, Pablo Jaramillo A., Gabriel Arango P. y otros; el grupo de comerciantes se amplía especialmente a partir de los años ochenta del siglo XIX.

El problema de este camino era la tenebrosa falda de La Moravia o Cuello de la Moravia.¹⁷ A pesar de las dificultades del camino fue una ruta preferida por los empresarios de la arriería de bueyes en Manizales: los hermanos Félix, Tiberio, Emiliano y Diego Estrada Botero; y contribuyó evidentemente al desarrollo de los mercados.

Los anteriores caminos fueron logros obtenidos con un sinnúmero de dificultades y grandes esfuerzos, que sirvieron a comerciantes y viajeros en su paso por la cordillera Central de los Andes con su único medio de transporte: la mula, el buey o el caballo. No obstante, con la incursión del automóvil y el camión estos se convirtieron en caminos carreteables.

Carreteras

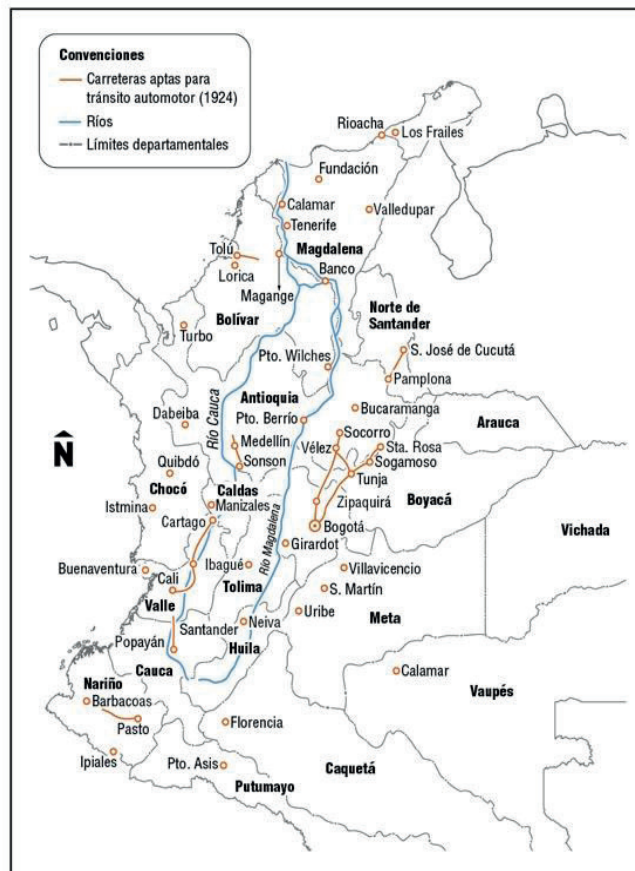
Los primeros caminos carreteables, según Osorio (2014), del ámbito urbano en la zona andina datan de 1846. Bogotá fue la primera experiencia, incluyendo la comunicación con Honda y Dorada. Era para el uso de carros tirados con bueyes y caballos. En la medida que mejoró la infraestructura de servicios urbanos y la tecnología en la construcción de carreteras interurbanas se dieron los primeros planes de integración vial. La Ley del 28 de mayo de 1864 y la Ley 52 de 1872 son ejemplos. Estas permitieron un auge en la construcción de vías, que de cierto modo se orientaba hacia las fronteras de Venezuela (Estado de Zulia) y Ecuador (Quito). En tal sentido mejoraron las condiciones para la incursión del automóvil a comienzos del siglo XX. En el caso de Manizales la aparición del primer automóvil data de 1912 (Hoyos-Korbel 2001).

El Estado nacional interviene y las vías adquieren importancia nacional según su longitud. Siguiendo a Alvear-Sanín (2008, 215) la Ley 60 de 1905 declaró como vías nacionales todas, incluidas las férreas, que tuvieran más de 50 kilómetros y canalización de ríos. Estas serían atendidas por el gobierno nacional. Las demás serán atendidas por los departamentos y municipios, pero apoyados con el trabajo

17. El camino lo recorrió el francés Serret (1994, 143-148) en 1911, quien describe el paso por La Moravia.

individual obligatorio de los vecinos de la localidad beneficiada. La obligación ya existía con la Ley 17 de 1864, cuando se estipuló que el mantenimiento de los caminos estaba a manos de los vecinos de un pueblo con trabajo individual obligatorio, aunque algunos cabildos hacían nugatoria las contribuciones en dinero. Ya con la Ley 70 de 1916 el gobierno nacional clasificó las vías en nacionales —las que unen la capital con los centros estratégicos importantes, con las fronteras y con los puertos marítimos y fluviales—, departamentales y municipales (Alvear-Sanín 2008, 433). Hacia 1924 el país contaba con unos 700 u 800 kilómetros de carreteras en pésimas condiciones, donde de vez en cuando se aventuraba a transitar un camión o un automóvil (figura 7).

Figura 7. Carrera aptas para tránsito automotor, 1924



Fuente: Alvear-Sanín (2008, 435) y Sánchez-Sabogal (1993, 42).

Mientras que las vías carretables se encontraban en esas condiciones se estaban produciendo la especialización socio-productiva del campesinado orientada al mercado internacional a partir del café, lo cual transformó tanto los paisajes como la vocación económica de la región. Así se pasó de una economía principalmente minera, —tanto de aluvión en torno al río Cauca como minas de socavón en el Occidente de la región—, e incluso de g.uaquería en los valles interandinos del río Chinchiná, el Consota y el Tapías— hacia una economía agroindustrial orientada al mercado internacional y una producción apoyada en la pequeña propiedad. Con la creación de la Federación Nacional de Cafeteros (1929), los comités de cafeteros y las políticas de redistribución del ingreso cafetero se empiezan a construir escuelas, puestos de salud, se abren caminos veredales, y se electrifica el campo. Según Duque-Escobar (2013), en esta época surgen los periódicos *Lúker* (1906), *Única* (1919) y *La Patria* (1921), se da impulso a la construcción de la Carretera de Occidente y la Vía al Magdalena (1939) y se proyectan centros universitarios como la Universidad Popular (1943) y la Universidad Pública (1948).

En todo caso el camino hacia el Magdalena estaba en construcción desde 1937 (García 1978, 252), aunque lo que realmente se utilizaba era el cable aéreo hacia Mariquita. El cable reemplaza varias vías que estaban en construcción, como la vía Manizales-Aguadas en la subregión norte, Manizales-río Magdalena y Manizales-Termales en la subregión Oriente. En cambio, para la subregión del Occidente y en especial para el Chocó, tanto la carretera como el cable estaban en construcción. Mejores condiciones presentaban la subregión Sur, que contaba con ferrocarril, cable aéreo y carreteras en funcionamiento. Para esa década, mejor situación presentaba Pereira, cuya expansión económica se basaba en la facilidad de ingresar en otras regiones. En la red vial se aseguraba la comunicación con el norte, sur y occidente de Caldas, con otros departamentos y el exterior (García 1978, 257). Armenia contaba con mejor suerte toda vez que era un paso obligado entre Oriente y Occidente. Según García (1978, 264) las vías caldenses crean el fenómeno de que en cada región una plaza comercial ejercía el monopolio comercial sobre la producción y el consumo.

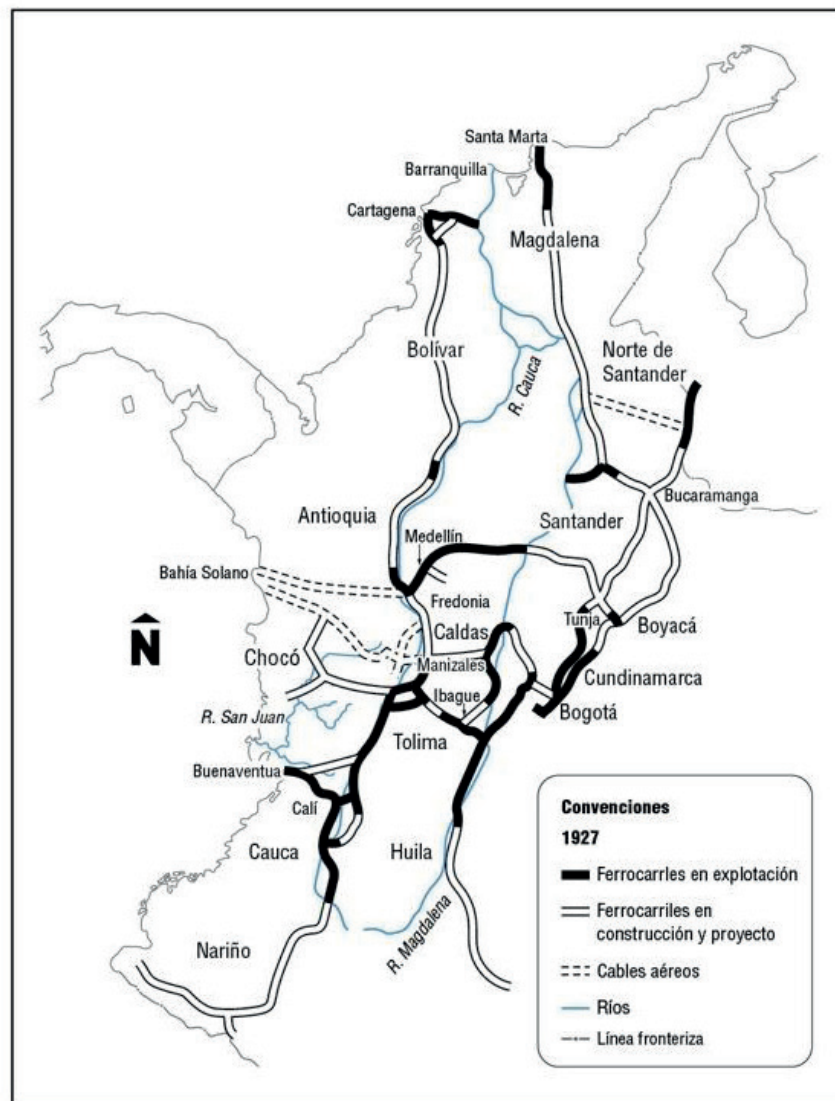
Duque-Escobar confirma que ya se había creado el Departamento de Caldas (1905) y gracias al auge de la economía cafetera, sus pobladores, interesados en la salida del café a los mares, logran del gobierno nacional en 1910, la aprobación del Ferrocarril de Caldas (1923-27) desde Manizales a Cartago, para articularlo a la navegación por el río Cauca entre Puerto Caldas y Puerto Asís (2013).

Ferrocarriles: caminos de hierro

La primera vía férrea se construyó en Panamá entre 1849 y 1855. Era de índole interoceánico y se perdió en 1903 con la secesión del Istmo. Colombia, después de la Guerra de los Mil Días, era un territorio con ocho departamentos muy pobres. El país carecía de industrias, electricidad y vías de comunicación. Una agricultura rudimentaria y pobre sostenía a la población cercana a los cuatro millones de habitantes (Poveda-Ramos 2010, 457). En ese contexto se inicia el auge y consolidación definitiva de la industria del café. Esa economía agro-exportadora incidirá en nuevos proyectos férreos que permitirán la salida del producto al mercado internacional. No por otra razón estudios como el de Aponte (2008) analizan el papel de los ferrocarriles en el ámbito nacional a partir de la lectura sobre su relación e incidencia en la economía cafetera durante el siglo XX. Toma en cuenta las categorías Espacio y Territorio identificando cinco grandes regiones —Caribe, Pacífico, Andina, Orinoquía y Amazonía— para centrarse en la zona Andina y caracterizar su economía y población a partir de los ferrocarriles, pero también relacionándolas con las principales arterias fluviales —ríos Magdalena y Cauca— y el sistema viario. En conclusión, su auge se muestra relacionado con el ciclo de exportación agro-exportadora cafetero, ciertos fenómenos de poblamiento en la zona andina, y la importancia de algunos puertos fluviales y marítimos. Asimismo, por la creación del departamento de Caldas, con tres ciudades importantes que se había fundado resultado del fenómeno migratorio decimonónico: Manizales (34 720 habitantes), Pereira (18 418 habitantes) y Armenia (17 320 habitantes). En tal sentido confluyen en una nueva organización político-administrativa un auge ascendente de carácter urbano, poblacional y modernizante, y un proceso de especialización

agro-exportadora. Era evidente la importancia de crear un sistema vial que agiliza-
 ra la comunicación entre, hacia y desde los anteriores núcleos urbanos. Así, que en
 las primeras décadas del siglo XX se logró construir una importante red de cami-
 nos que comunicaba la zona andina con los principales puertos del litoral pacífico
 y atlántico, tal y como lo indican las siguientes figuras 8 y 9.

Figura 8. Red colombiana de ferrocarriles, 1927



Fuente: Monsalve (1927, 868).

Figura 9. Ciudades principales en la red de ferrocarriles



Fuentes: Aponte (2008, 14); Latorre (1986).

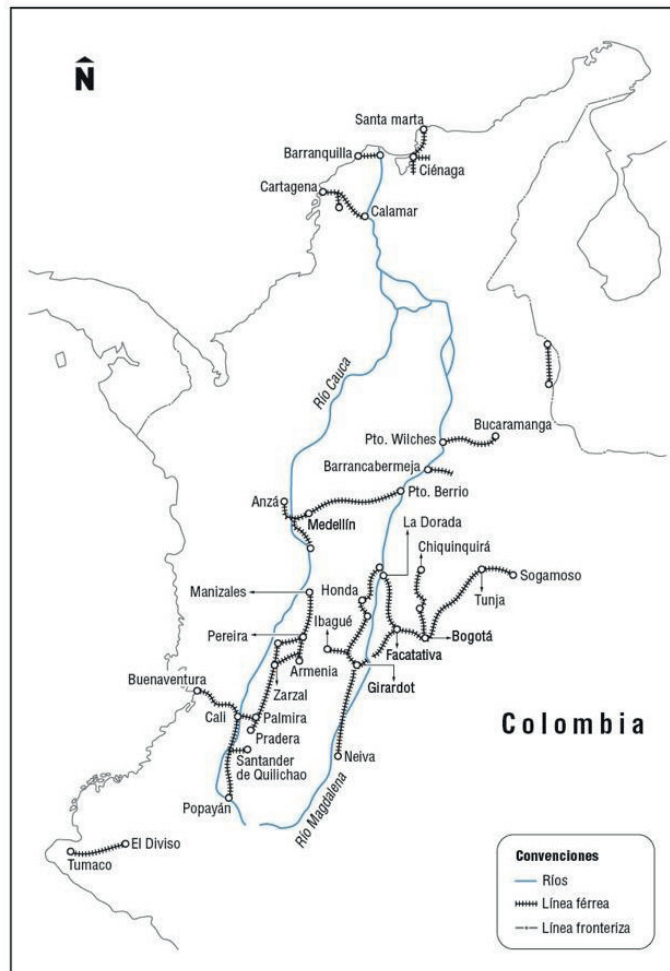
N de A: ciudad: 1. Santa Marta. 2. Puerto Colombia. 3. Barranquilla. 4. Fundación. 5. Calamar. 6. Cartagena. 7. Gamarra. 8. Ocaña. 9. Cúcuta. 10. Puerto Villamizar. 11. Encontrados. 12. Puerto Wilches. 13. Puerto Berrío. 14. Medellín. 15. Venecia. 16. La Pintada. 17. Tunja. 18. La Dorada. 19. Honda. 20. Mariquita. 21. Armero. 22. Engativá. 23. Bogotá. 24. La Caro. 25. San Miguel. 26. Ambalema. 28. Ibagué. 29. El Espinal. 30. Natagaima. 31. Neiva. 32. Armenia. 33. Pereira. 34. Manizales. 35. Zarzal. 36. Palmira. 37. Cali. 38. Pradera. 39. Timba. 40. Santander. 41. Popayán. 42. Buenaventura. 43. El Diviso. 44. Tumaco. 45. Sogamoso. 46. Barbosa. 47. Bucaramanga. 48. Puerto Santander.

Una comprensión amplia sobre los ferrocarriles en Colombia a lo largo de su corta historia la ofrece también Poveda-Ramos (2010), el trabajo más completo logrado hasta el momento con un enfoque histórico. Se trata de una

investigación que cuenta con documentación estadística, fotográfica e histórica pertinente para lograr comprender los inicios, las dificultades y logros de los distintos proyectos de índole regional y nacional orientados a construir un verdadero sistema férreo nacional, con sus debidos matices interregionales andinos, fluviales y marítimos.

Ya en el ámbito regional, el trabajo de Correa (2010) se centra en una dimensión amplia y con profundidad en la historia del ferrocarril en Antioquia. Como sabemos la introducción del ferrocarril es parte del impacto de la Revolución industrial en el mundo occidental y las dinámicas librecambistas decimonónicas, pero para nuestro caso, lograda la especialización agro-exportadora ya mencionada, es también la necesidad de mejorar nuestros caminos e infraestructura férrea para optimizar las comunicaciones entre las regiones y cordilleras andinas con el litoral caribe y litoral pacífico, y de allí a los mercados europeos y norteamericanos. Correa (2010) ofrece un valioso aporte bien documentado con fuentes primarias y secundarias. Con una debida contextualización el relato se centra en la primera parte en dos construcciones —Nus y Porce— y en los aspectos económicos del sistema férreo en el ámbito regional y nacional hasta su desaparición. En la segunda parte sobre los “tranvías y el control social” ofrece una relación de las políticas públicas, la sociedad, el Estado y ciertas “redes de poder”. Imágenes, tablas, mapas y gráficos con diversa y atractiva información permiten al lector comprender de modo sencillo el impacto, dinámicas y transformación del ferrocarril en Antioquia. Hay que advertir que el ferrocarril antioqueño se consideró hasta mediados del siglo XX como una de las mejores empresas del país, conectada con un sistema de red vial mucho más amplio que otras vías férreas o fluviales, como se evidencia en la figura 10.

Figura 10. Ferrocarriles de Colombia, 1936

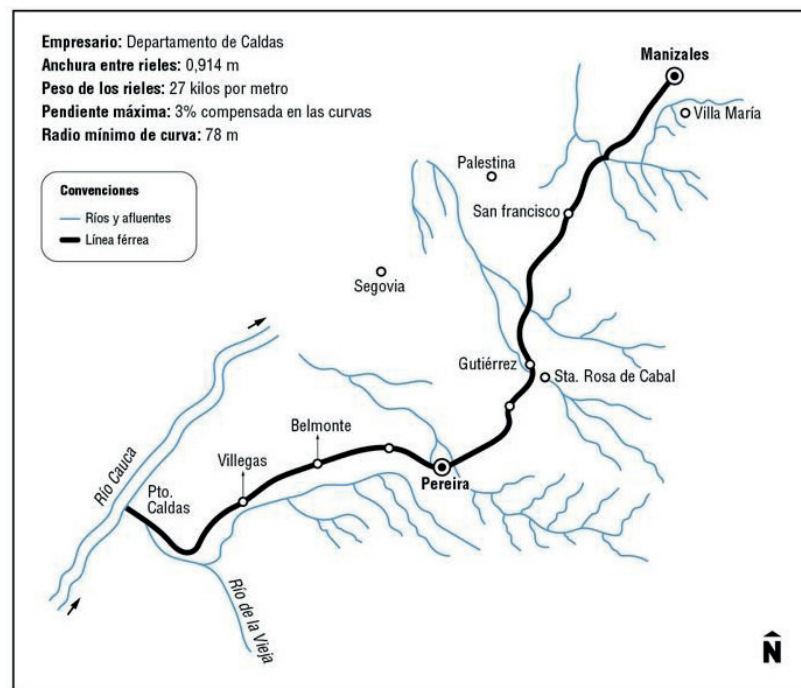


Fuente: Poveda-Ramos (2005).

En el caso de Caldas, Poveda-Ramos (2003) se centra en lo que aquí denominamos los “caminos de hierro” que, como ya se mencionó, tiene sus antecedentes a comienzos del siglo XX, lo cual se da precisamente a partir de la creación del Departamento de Caldas en 1905, y como resultado del proceso de especialización agro-exportadora. Pero de igual modo, por las políticas del gobierno de Rafael Núñez –Ministerio de Obras Públicas–, que también retomó la construcción de vías férreas en el país. El autor describe de manera detallada los pormenores del inicio de la construcción del

Ferrocarril de Caldas, todo ello en un apropiado contexto histórico regional y nacional, además de relatar las dificultades que tuvo la obra para su realización. Un proyecto férreo que a pesar de su importancia y participación en una red de caminos férreos que, comunicada a Manizales, Pereira, Armenia, Cali y Buenaventura, solo tuvo una duración de 33 años (1926-1959). Lo anterior sin desconocer que los antecedentes se deben a la Ley 114 de 1888 y la Ley 16 de 1890, relacionados con la compra de derechos y la autorización de contratos para la construcción de una vía férrea que llegara a Manizales desde Buenaventura en manos del gobierno nacional; y la Junta del Ferrocarril de Caldas a partir de 1911. A propósito, una compilación de documentos primarios relacionados con el Ferrocarril de Caldas la ofrece Ardila-Rueda (2012). La figura 11 muestra la ruta del Ferrocarril de Caldas hacia 1927, el cual fue elaborado por Diego Monsalve, autor de uno de los textos más completos sobre la industria cafetera y su producción a nivel nacional a comienzos del siglo XX. La figura muestra la ruta entre Manizales, pasando por Pereira, hasta Puerto Caldas a orillas del río Cauca.

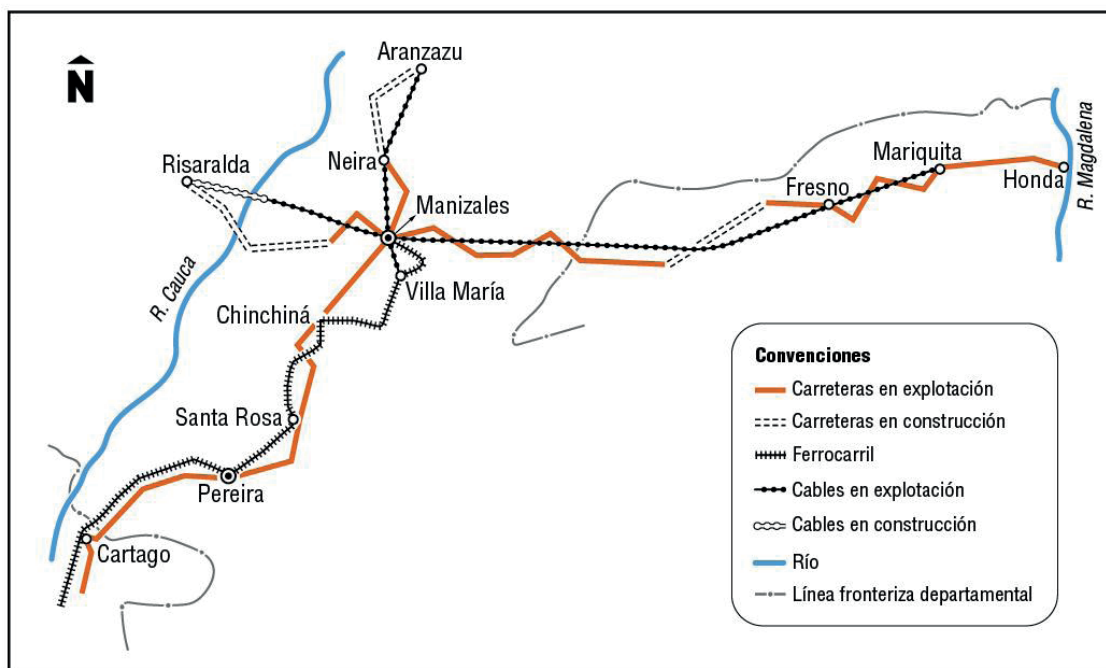
Figura 11. Ferrocarril de Caldas



Fuente: Monsalve (1927, 836).

Como lo advierte Antonio García (1937, 198), la explotación de la industria cafetera se da de modo íntegro gracias al ferrocarril y con ello lo que se conoció como la “nueva era de la economía caldense”. En la década 1920 se presentó el mayor auge de la infraestructura vial en Caldas, tanto en ferrocarriles, cable aéreo y carreteras. Ya en la década 1930 se aprecia la competencia vial en el movimiento de carga entre el ferrocarril y cables en Caldas, el cable aéreo de Mariquita y la carretera Manizales-Cartago, como muestra la figura 12.

Figura 12. Competencia vial en el movimiento de carga

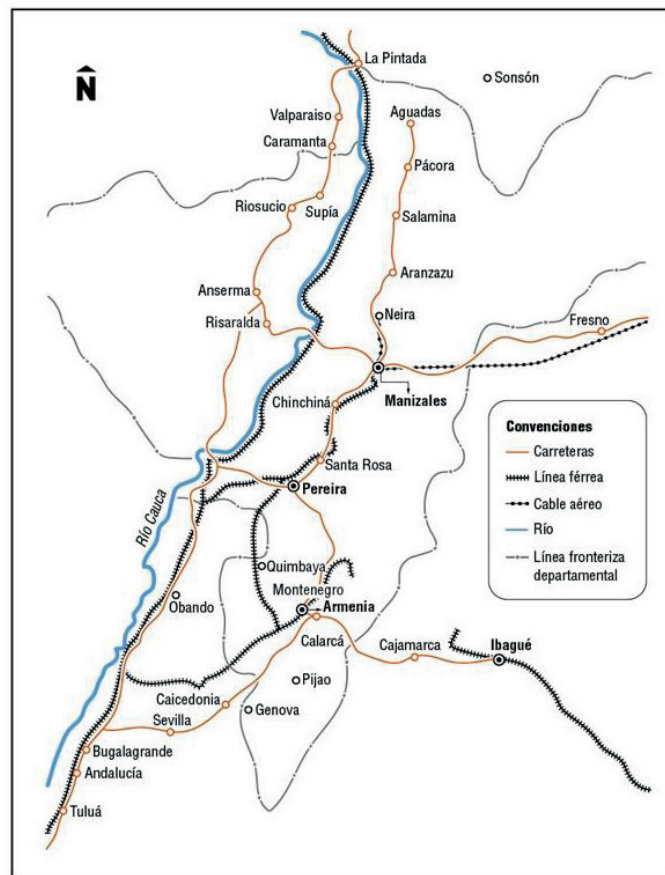


Fuente: García (1978, 407).

Lo anterior se puede entender por varios factores. El primero, la especialización, auge y consolidación de una economía agroexportadora basada en la producción de café; el segundo tiene relación con la consolidación de los núcleos urbanos fundados a lo largo del siglo XIX y parte del XX; y el tercero con las dinámicas de modernización de la infraestructura vial que de igual modo vive el país. Algunos autores como Alvear-Sanín (2008, 239) consideran que fue el café y no

los ferrocarriles el catalizador del desarrollo económico. Ya a finales de la década 1950 la ruta del ferrocarril se puede apreciar del siguiente modo, gracias al mapa elaborado por Poveda-Ramos (figura 13).

Figura 13. Ruta de ferrocarriles de Caldas, 1950



Fuente: Poveda-Ramos (2003, 9).

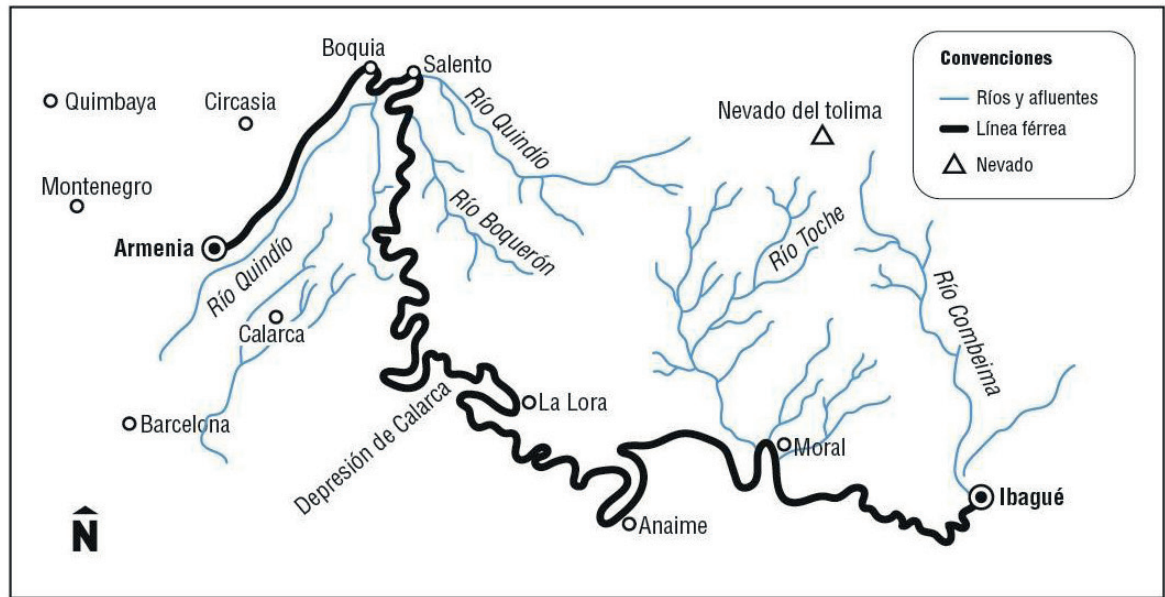
Según Poveda-Ramos (2010, 473) el ocaso de este ferrocarril se da con dos hechos que van a aislar la comunicación entre Manizales, Pereira y Cartago. El primero, cuando una turba de gente en Pereira arrancó los rieles con el pretexto que atrasaba el desarrollo urbano de la ciudad en 1959. El segundo, cuando Ferrocarriles Nacionales de Colombia abandonó el tramo Pereira y Cartago. Luego el mismo Gabriel Poveda-Ramos y Francisco Gómez-Restrepo, ambos ingenieros,

solicitaron la reconexión del tramo Manizales-Cartago, pero los numerosos subsidios a los automotores y las carreteras, así como el bajo volumen de carga pesado impidieron recomendar la reconexión del ferrocarril.

Túneles

La historia de los túneles está relacionada con la construcción de las vías férreas en el país. La construcción de los primeros se da con el Ferrocarril de Antioquia en 1874, si bien en todas las vías férreas también se proyectaron (Ardila-Rueda 2012). Lopera-Gutiérrez (2011) aborda la historia del Túnel de la Línea, que juega un papel importante en la comunicación entre Oriente y el Occidente del país, sobre la carretera Ibagué-Armenia. El más ambicioso y con cerca de nueve kilómetros. Una obra de gran interés para los gobernantes desde comienzos del siglo XX. Este túnel se cruza con la historia del antiguo Camino del Quindío, por lo cual el autor, de modo detallado, hace un recuento de los puntos centrales de los principales caminos de herradura y principales vías de comunicación durante el siglo XIX, para abordar la incursión del ferrocarril y los principales proyectos a comienzos del siglo XX. Apoyado en fuentes secundarias y con una escritura amena relata, de modo cronológico, las dinámicas e implementación de las líneas férreas para centrarse en el Ferrocarril de Caldas y las estaciones quindianas en el Ferrocarril de Pacífico (figura 14) desde los proyectos gubernamentales y las distintas vicisitudes para su realización. Es más, una interpretación a modo de contexto histórico en un periodo amplio de tiempo.

Otra investigación la ofrece Ardila-Rueda (2012), quien se concentra en los túneles del antiguo Ferrocarril de Caldas; abordando la historicidad de la construcción del Ferrocarril y teniendo en cuenta aspectos técnicos, políticos y económicos relacionados con los túneles. Siendo un trabajo de maestría en Historia, su problematización se apoya en un balance historiográfico en el que resaltan autores como Patiño V. M., Bateman A. D., Nicholls I. J., Ortega A., y Néstor Echeverri. Además, de ofrecer una comprensión de carácter universal sobre los antecedentes de la construcción de túneles en la humanidad.

Figura 14. Ferrocarril del Pacífico. Línea Armenia-Ibagué

Fuente: Monsalve (1927, 855).

A propósito, un trabajo emblemático del Ferrocarril de Caldas fue la línea Puerto Caldas, a orillas del río Cauca, hacía Manizales. Tenía 10 estaciones y 10 túneles, cuyos nombres fueron puestos por los mismos obreros. La línea cruzaba muchos puentes metálicos. La locomotora no. 1, La Zapata, después de sus años de servicio, fue colocada en un pedestal en el Parque Los Fundadores de Manizales (Poveda-Ramos 2010, 469). Leamos a continuación el otro componente de este sistema de comunicaciones caldense: los caminos del aire.

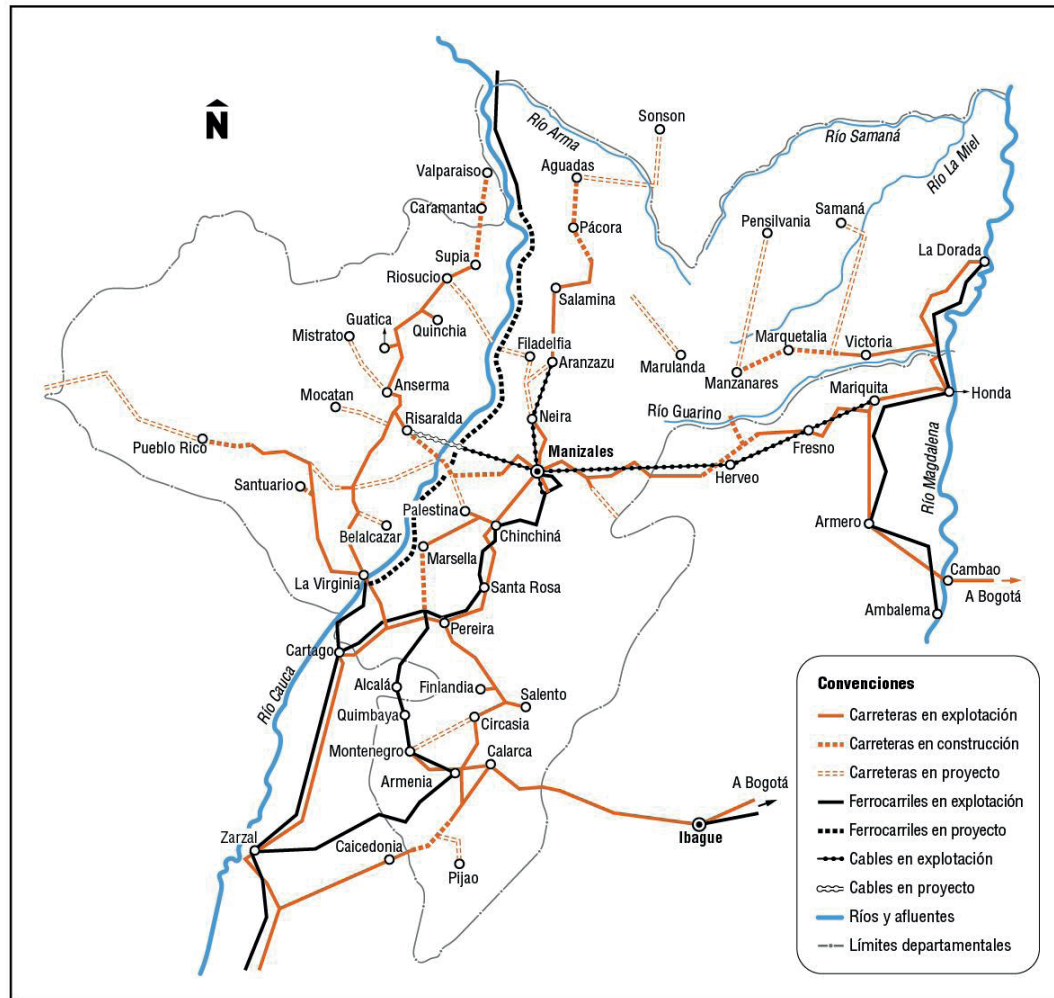
Cable aéreo: caminos del aire

Así como el ferrocarril tuvo relación con la creación de túneles, también la tuvo con los cables aéreos de comienzos del siglo XX. Sus antecedentes son los puentes colgantes, las tarabitas y garruchas. Los primeros inicialmente construidos

por los indígenas fueron utilizados por conquistadores y posteriormente por colonos republicanos. El cable aéreo surge como resultado de ciertas dinámicas de modernización de las vías de comunicación en Caldas, pero también con la impronta de racionalidad económica que requería el transporte del café al mercado internacional. La salida de la zona subtropical andina más rápida rumbo a un puerto fluvial o vía férrea más rápida resultó ser el cable aéreo. Ello contribuye al abaratamiento del transporte del grano, aumento del volumen y el mejoramiento de la dinámica del mercado y las exportaciones; pero también a crear un sistema de circulación que incluía el Occidente-Pacífico y el Magdalena-Atlántico. Según García (1978, 401), quien realizó un trabajo de campo en esos años en Caldas, las décadas 1920 y 1930 evidencia la construcción del moderno sistema vial caldense, y en consecuencia la integración y la transformación de la economía departamental; lo cual también representa una segunda etapa vial: la de los cables y los ferrocarriles. La construcción de los cables fue una inversión costosa, pero sirvió por su función económica y su influencia en ciertas regiones. Por ejemplo, el Cable del Norte (1930) influye en Aguadas, Pácora, Salamina, Aránzazu, que eran dependientes de Antioquia. En la siguiente figura (15) se observa esa dinámica que crearon el ferrocarril y el cableado aéreo a partir de la producción cafetera y su orientación al mercado internacional.

Según Duque-Escobar (2013) cuando los vapores navegaban el Cauca entre Puerto Caldas y Puerto Isaacs, con el concurso de la Cámara de Comercio (1913) y de la Sociedad de Mejoras Públicas de Manizales (1912), los ingleses preocupados por el impacto que tendrá el Canal de Panamá (1903-1914), construyen el cable aéreo a Mariquita (1913-1922) y el gobierno nacional, el Ferrocarril de Caldas (1923-1927) como apéndice del Ferrocarril del Pacífico.

Figura 15. Caldas: red de carreteras, ferrocarriles y cables aéreos



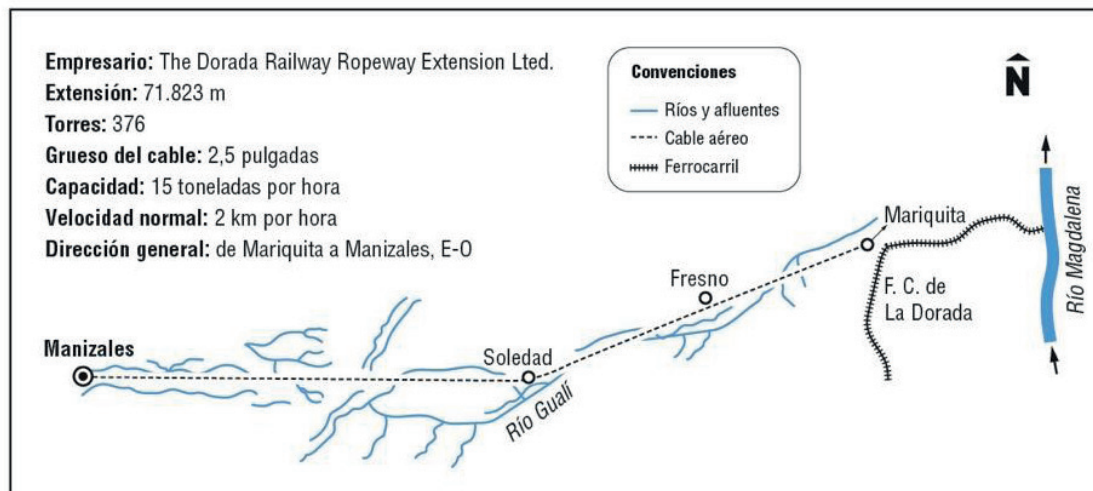
Fuente: García (1978, 393).

El cable a Mariquita fue la primera vía en cuanto al volumen de la carga de transporte; pero no es superior a la carga que llevaba el ferrocarril. Lo anterior se debe a que Manizales comenzó a recibir el café de exportación de la provincia de Manizales según García (1978, 425). El servicio de carga se inició en 1921. El cable fue “construido por el neozelandés James F. Lindsay de la compañía británica *Ropeway Extension*, con 22 estaciones y 376 torres sobre una longitud de 72,6 km, el cable logró mover 10 toneladas por hora” (Duque-Escobar 2014, s. p.). Adicional,

hay que advertir las cifras de Alvear-Sanín (2008, 248), ya que puesto al servicio el cable a Mariquita, su costo resultó ser el doble a lo inicialmente aprobado y presupuestado “lo que indica que finalmente su costo kilométrico fue similar al de los ferrocarriles de la época y su construcción igualmente lenta”, sin desconocer que su implementación fue un total éxito.

Según Duque-Escobar (2014, s.p.), “con el Ferrocarril del Pacífico quedaba en riesgo el monopolio británico del transporte por el Magdalena”. Así, “llegando el tren a Cartago (1923) y luego a Manizales (1927), al abrirse la ruta por Buenaventura al Canal de Panamá (1914), si bien Honda no palidece, es porque gracias al cable aéreo diseñado para el movimiento de la preciada carga, y a los caminos de arriería que le precedieron para la salida al Magdalena, el grano de oro se constituyó en el motor del desarrollo del Norte del Tolima durante la primera mitad del siglo XX. Con el cable aéreo Manizales-Mariquita, el tiempo de transporte de mercancías pasó de 10 días a 10 horas”. “Pero también, tras la construcción de la vía al Magdalena (1939) y su posterior rectificación (1951), dicho cable, en 1961 debe cerrar”. Ver figura 16.

Figura 16. Cable aéreo Manizales-Mariquita en 1927



Fuente: Monsalve (1927, 865).

El cable Manizales-Mariquita salía de Manizales a 2060 metros, llegaba hasta Cajones a 3675 metros —el punto más alto en el páramo del Aguacatal— y luego descendía a Mariquita a 460 msnm. Desde allí en tren se llevaba la carga de café a La Dorada (Ferrocarril de la Dorada), para luego transportarse en vapores fluviales por el río Magdalena a Barranquilla. Las terminales más importantes eran las de Letras, Herveo y Fresno. Algunos señalan que tenía en total 14 estaciones, otros como Ceballos-Espinosa (2008, 104) advierten que era el cable aéreo más largo del mundo y tenía 22 estaciones: Mariquita, San Diego, Aguas Claras, Fresno, Campeón, Picota, Holddown, Ángulo A, Ángulo B, Cedral, Soledad, Ángulo C, Frutillo, Yolombal, Toldaseca, Ángulo E, Cajones, Ángulo F, Papal, Miraflores, Buena Vista y Manizales, recuerda Ceballos-Espinosa (2008, 104).

Las torres se hicieron de madera afirma Alvear-Sanín (2008, 249-250). Las góndolas o vagonetas tenían capacidad de carga de 500 kg. El cable era jalado por nueve estaciones motrices a vapor. Era muy lento, pero muy seguro. En toda su historia sólo murieron tres pasajeros en accidentes. En los primeros cinco años la compañía produjo buenas utilidades, pero luego no fue rentable. Llegó a tener ciertos retrasos y sobrecostos consecuencia de la Primera Guerra Mundial.

El otro era el Cable del Norte. Este en cambio fue decretado por Ordenanza 15 de 1922 emanada por la Asamblea de Caldas. El trayecto convenido era entre Manizales y Aguadas, pasando por Neira, Aránzazu, Salamina y Pácora. Tenía una extensión de 65 kilómetros con 11 estaciones. Fue inaugurado en mayo de 1928, pero solo avanzó hasta Aránzazu (Ceballos-Espinosa 2008, 105).

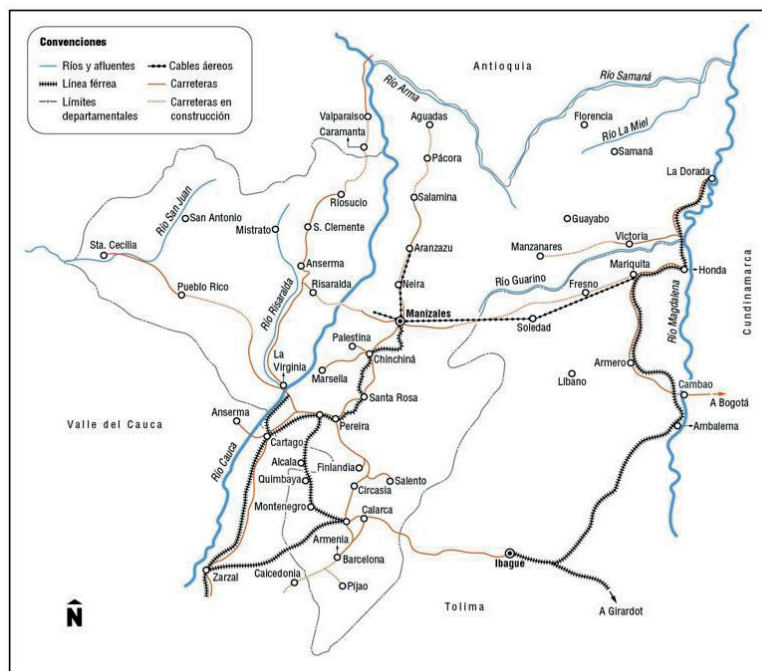
Hacia 1923 el Congreso de la República decretó el estudio del Cable del Chocó o Cable de Occidente. La gobernación de Caldas realizó el contrato con la Nación en 1926, el cual contemplaba una variante para conectar el cable con Riosucio. Los trazos llegaron hasta Pueblo Rico, unos 85 kilómetros. Debía atravesar el río Cauca, entró al Chocó por los ríos Atrato (al norte) y San Juan (al sur), atravesó la serranía del Baudó, para terminar en la ensenada de la Utría. Pero, incluía un ramal que lo conectaría con Quibdó. Ceballos-Espinosa (2008, 105) advierte que los primeros 5 kilómetros fueron puestos al servicio en 1929 y sólo se ejecutaron los

tramos Manizales-El Ángulo, cerca al viejo Sacatín; La Linda, Cueva Santa y Malabriga, en terrenos de la hacienda La Arabia. La dirección técnica estuvo a cargo del ingeniero inglés J. H. Blackett.

El tercer cable proyectado fue el Cable Villamaría. Era una dependencia del Ferrocarril de Caldas y funcionó para carga y pasajeros. Ceballos-Espinosa (2008, 105) señala que el enriado venía de cerca de la Villa de las Flores, tenía 2 kilómetros entre la extensión de Manizales (barrio San Antonio), La Intermedia al borde del río Chinchiná y la de La Aldea de María, al sur del poblado y fue inaugurado en 1927.

Cuando el Ferrocarril de Caldas, que empalmaba con el Pacífico, y el camión ofrecieron mejores condiciones por el flete y la velocidad, el cable empezó a tener grandes pérdidas. Situación evidente después de 1939, pues ya desde 1924, la Asamblea Departamental aprobó las Ordenanzas 1 y 9 por cual se inicia una era de carreteras (Ceballos-Espinosa 2008, 105). En 1951 el cable de Manizales-Mariquita, fue entregado al Ferrocarril de Caldas, que meses después suspendió el servicio.

Figura 17. Departamento de Caldas. Ferrocarriles, Carreteras, Cables, 1934



Fuente: Ardila-Rueda (2012, 46).

Como lo muestra la figura 17, en este sistema hay que retomar nuevamente las carreteras troncales, pues los pequeños caminos o de herradura comienzan a perder importancia, y las troncales adquieren importancia porque articulan al ferrocarril. Las troncales darían unidad económica en la hoya del Cauca.

Ferrocarriles y carreteras articuladas a los mismos contribuirán a la centralización industrial del beneficio del café. Es precisamente la facilidad de este transporte barato, la adquisición de mercancías baratas y la evolución de las tarifas diferenciales, lo que de cierto modo ayudará a la descentralización comercial en el departamento (García 1978, 435). Las vías troncales entonces se convirtieron en vías obligatorias de exportación. Como lo advierte el mismo García (1978, 447) “construidos los ferrocarriles, los cables y algunas carreteras, el grano beneficiado ya no pierde en calidad en los transportes, y como no existe un control sobre los tipos exportables ni el beneficio implica mayores condiciones técnicas, las trilladoras comerciales se multiplican en los sitios de compra o se localizan sobre las vías de exportación. Es esta una verdadera época de descentralización”. Fueron entonces la construcción de los caminos carreteables entre Riosucio y la Estación de Villegas del Ferrocarril —cerca de Pereira, pasando por Anserma—, Manizales y San Francisco (Chinchiná), además de la adopción varios caminos para el tránsito de vehículos —Calarcá, Armenia, Circasia, Montenegro; Armenia, La Tebaida, y el río La Vieja; La Virginia, Santuario y Apía—, lo que dio inicio a cierta descentralización comercial.

Conclusiones

Hemos realizado un recorrido de más de un siglo republicano identificando caminos y vías en el imaginario político-administrativo del Gran Caldas, narrando los contextos socioeconómicos y culturales de cada uno, de modo sucinto, pero en especial rescatando los autores que publicaron estudios sobre el proceso histórico de los caminos y su importancia. Hemos evocado también una serie de figuras (mapas) de los

mismos autores a modo de representación gráfica de las rutas, que luego se transformaron en caminos, vías de ferrocarril, carreteras y que sirvieron de referencia para el trazado de cables aéreos y su comunicación con los pueblos recién fundados.

Debemos resaltar que el potencial investigativo del objeto de estudio —los caminos— es la historicidad y su interdisciplinaridad, que no siempre es trabajada por los historiadores. En cambio, la riqueza para estos, está en la contextualización socioeconómica de los mismos y en la intención de ofrecer al lector una comprensión del porqué de su importancia y por qué razón se constituyen como un referente de identidad cultural. Sin los caminos y las rutas no hubiera sido posible el surgimiento del fenómeno de colonización, apropiación del territorio, poblamiento y especialización agroexportadora. Tampoco podríamos considerar cierta identidad cultural de los pobladores y habitantes del territorio actual. Gracias a sus trazados y cambios sufridos con el tiempo se fueron consolidando los distintos poblados hasta convertirse, en diferentes niveles, en epicentros urbano-comerciales y semi-industriales. En la actualidad es pertinente considerar dichos itinerarios, que por su naturaleza son culturales y constituyen un referente histórico que inspiran ciertas identidades de orden local, regional e incluso nacional.

Referencias

Alvear-Sanín, José. 2008. *Desarrollo del transporte en Colombia (1492-2007)*. Bogotá: Imprenta Nacional de Colombia. <http://web.mintransporte.gov.co/jspui/handle/001/10409>

Aponte, Jorge. 2008. “Ferrocarriles y población en Colombia, influencias de la economía cafetera de inicios del siglo XX”. *Estudios Geográficos* 96 (264): 7-22. <https://doi.org/10.3989/egeogr.2008.i264.77>

Aprile-Gnisset, Jacques. 1992. *La ciudad colombiana. Vol. 2*. Bogotá: Banco Popular.

Archivo General de la Nación (AGN), Bogotá-Colombia. Sección: Mapas y Planos.

Archivo Histórico de Antioquia (AHA). 1888. *Anuario Estadístico. Ensayo General del Departamento de Antioquia en 1888*. Medellín: Imprenta Departamental.

Archivo Histórico de Antioquia (AHA), Medellín-Colombia. Sección caminos.

Ardila-Rueda, Jorge. 2012. “Los túneles en el Antiguo Ferrocarril de Caldas”. Tesis de maestría, Universidad Pontificia Javeriana.

Cárdenas-Angarita, Miguel Darío, y Santiago Rincón-Leuro. 2013 “Los caminos históricos de la Real Expedición Botánica”. *Quiroga* 3: 40-54. <https://revistaseug.ugr.es/index.php/quiroga/article/view/16498>

Ceballos-Espinosa, Guillermo. 2008. “Apuntes para la historia de los cables aéreos de Manizales”. *Impronta. Revista de la Académica Caldense de Historia* 6, 2, 1: 103-106.

Correa R., Juan Santiago. 2010. *Los caminos de hierro: ferrocarriles y tranvías en Antioquia*. Bogotá: Colegio de Estudios Superiores de Administración CESA.

Duque-Escobar, Gonzalo. 2013. “Eje Cafetero: Transporte y desarrollo regional”. Conferencia presentada en el Foro Infraestructura y Desarrollo “Alternativas para la vía Manizales-Mariquita”. Ponencia presentada en el marco del Centenario de la Cámara de Comercio de Manizales (1913-2013), 15 de marzo de 2013.

Duque-Escobar, Gonzalo. 2014. “La transversal cafetera por Caldas”. Ponencia presentada en el Encuentro de la Colonia de Caldenses en Bogotá, 15 de julio, Bogotá, Colombia.

Esguerra, Jorge Enrique, y Beatriz Helena Sierra. 2021. *Caminos y fundaciones. Eje Sonsón-Manizales*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.

Galindo-Díaz, Jorge, Gilberto Flórez-Restrepo, y Laura María Henao. 2013. “Puentes de trapecio en la región del Viejo Caldas (Colombia): un legado de la carpintería de armar europea en la segunda mitad del siglo XIX”. *Dearq* 12: 106-117. <https://revistas.uniandes.edu.co/doi/pdf/10.18389/dearq12.2013.10>

García, Antonio. 1978. *Geografía económica de Colombia: Caldas*. Bogotá: Contraloría General de la República, Imprenta Nacional.

Giraldo-Mejía, Hernán. 1991. *Aproximación de Manizales en la arquitectura nacional colombiana, 1848-1925*. Manizales: Universidad Nacional de Colombia - Sede Manizales.

Gómez, Rafael. 1949. “Visión del Líbano”. *Colombia Económica* 7 (83): 737-739.

Grisales, Manuel María. 1919. “Tiempos embrionarios de Manizales”. *Archivo Historial*, 8 y 9.

Guerra-Azuola, Ramón. 1882. “El río Lagunilla”. *Repertorio colombiano*. 8: 161-163. Bogotá: s. e.

Gutiérrez, Rufino. 1919. *Archivo Historial* 6: 256.

Gutiérrez de Lara, Jorge. 1923. “Comunicación del Gobernador Jorge Gutiérrez de Lara”. *Archivo Historial*. 27-28: 353.

Hettner, Alfred. 1976. *Viajes por los Andes colombianos 1882-1884*. Bogotá: Banco de la República.

Hoyos-Korbel, Pedro Felipe. 2001. *Café, caminos de herradura y el poblamiento de Caldas*. Bogotá: Tercer Mundo.

Fray Fabo. 1926. *Historia de la ciudad de Manizales*. Manizales: Tipografía blanco y negro.

Latorre, Emilio. 1986. *Transporte y crecimiento regional en Colombia*. Bogotá: Fondo Editorial Cerec, Uniandes.

Londoño, Luis. 1936. *Manizales. Contribución al estudio de su historia hasta el septuagésimo aniversario*. Manizales: Imprenta Departamental.

Lopera-Gutiérrez, Jaime. 2011. "Historia del Túnel de La Línea". En *Ensayos de historia quindiana. Vol. 2*, coordinado por Gonzalo Alberto Valencia Barrera, 41-68. Armenia: Gobernación del Quindío, Universidad del Quindío, Biblioteca de Autores Quindianos.

Monsalve, Diego. 1927. *Colombia cafetera*. Barcelona: Artes Gráficas.

Notaría Única de Ambalema (NUA), Ambalema-Colombia, Protocolo 1884.

Osorio-Baquero, Ismael. 2014. "Short Historical Summary of Roads in Colombia". *Ingeniería Solidaria* 10 (17): 183-187. <http://dx.doi.org/10.16925/in.v10i17.880>

París-Lozano, Gonzalo. 1946. *Geografía económica de Colombia, Tolima. Tomo 7*. Bogotá: Editorial Santafé.

Pombo, Manuel. 1914. *Obras inéditas de D. Manuel Pombo*. Bogotá: Tribuna.

Poveda-Ramos, Gabriel. 1974. *Antioquia y el Ferrocarril de Antioquia*. Medellín: Gráficas Vallejo.

Poveda-Ramos, Gabriel. 2003. "El antiguo ferrocarril de Caldas". *Dyna* 70 (139): 1-10. <https://www.redalyc.org/pdf/496/49613902.pdf>

Poveda-Ramos, Gabriel. 2005. *Historia económica de Colombia en el siglo XX*. Medellín: Universidad Pontificia Bolivariana.

Poveda-Ramos, Gabriel. 2010. *Carrileras y locomotoras. Historia de los ferrocarriles en Colombia*. Medellín: Fondo Editorial EAFIT.

Ramírez-Bacca, Renzo, e Isaías Tobasura. 2004. "Migración boyacense en la cordillera Central, 1876-1945. Del altiplano cundiboyacense a los espacios de homogenización antioqueña". *Bulletin de l'Institut français d'études andines* 33 (2): 225-253. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=12633203>

Restrepo-Maya, José María. 1918. "Nuevos datos sobre la historia de Manizales". *Archivo Historial* 2: 65.

Restrepo, Venancio. 1921. "Informe a la diputación de Antioquia en 1855". *Archivo Historial* 29/30: 208-209.

Sánchez-Sabogal, Fernando. 1993. *Caminos: breve historia, anécdotas, datos estadísticos*. Bogotá: MOP- Universidad del Cauca.

Santa, Eduardo. 1993. *La colonización antioqueña: una empresa de caminos*. Bogotá: Tercer Mundo.

Serret, Félix. 1994. *Viaje a Colombia 1911-1912*. Bogotá: Instituto Colombiano de Cultura-Colcultura, Biblioteca Nacional de Colombia.

Uribe-Ángel, Manuel. 1885. *Geografía general y compendio histórico del Estado de Antioquia en Colombia*. París: Imprenta de Víctor Goupy y Jourdan.

Vargas-Caicedo, Hernando. 2002. "De la mula al avión: notas para una historia social de la infraestructura de transporte en Colombia". *Revista de Estudios Sociales* 12: 13-21. <https://doi.org/10.7440/res12.2002.01>

Valencia-Llano, Albeiro. 1990. *Manizales en la dinámica colonizadora (1846-1930)*. Manizales: Universidad de Caldas, Fondo Editorial Manizales.

Villegas, Aquilino. 1923. “Orígenes de El Camino de La Elvira”. *Archivo Historial, Revista del Centro de Historia de Manizales*, 369. Director Enrique Otero D Costa. Manizales.

Wikipédia. “Caldas”. <https://fr.wikipedia.org/wiki/Caldas>

