

HISTORIA DEL FERROCARRIL EN EL CAUCA (1926 - 1975).



DIYER DUBAN ZEMANATE MUÑOZ.

UNIVERSIDAD DEL CAUCA.

FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS Y SOCIALES.

PROGRAMA DE HISTORIA.

POPAYAN-CAUCA.

2024.

HISTORIA DEL FERROCARRIL EN EL CAUCA (1926 - 1975).

DIYER DUBAN ZEMANATE MUÑOZ

**TRABAJO DE GRADO
PARA OPTAR AL TITULO DE HISTORIADOR.**

**DIRECTOR
DOC. EDGAR VELASQUEZ RIVERA**

**UNIVERSIDAD DEL CAUCA.
FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS Y SOCIALES.
HISTORIA.
POPAYAN-CAUCA.**

2024.

AGRADECIMIENTOS.

Expreso mi agradecimiento a la Universidad del Cauca institución que me brindo la oportunidad de estudiar la carrera de Historia, a Dios, y a mi querida madre MARIELA MUÑOZ, que me ha apoyado desde el primer momento en que inicie con este trayecto de mi vida el cual ha sido gratificante, de igual manera a MARÍA ALEJANDRA BUESAQUILLO SAMBONI, una persona maravillosa que estos últimos años ha logrado entenderme y apoyarme en todo momento en esta etapa emprendida, a mi padre y hermanos(as).

Agradezco a los profesores que desde el primer momento que inicie la carrera me brindaron todo su conocimiento y me apoyaron en este proyecto, destaco en especial al profesor EDGAR VELÁSQUEZ RIVERA, por acoger la propuesta y brindarme su tiempo y su guía, a la profesora MARÍA TERESA PÉREZ y al profesor CARLOS MAURICIO MUÑOZ BERMEO por brindarme recursos digitales que me fueron de gran ayuda para lograr realizar este proyecto de investigación, al igual que su apoyo y en ciertos momentos de la carrera me expresaron sus orientaciones.

Agradezco igualmente a los funcionarios del CENTRO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICAS JOSÉ MARÍA ARBOLEDA LLORENTE (ARCHIVO CENTRAL DEL CAUCA), los cuales me brindaron la mejor atención, lo que hizo posible lograr la realización de esta investigación.

TABLA DE CONTENIDO.

	Págs.
INTRODUCCIÓN.	8
1. GEOPOLITICA CAPITALISTA DEL FERROCARRIL.	
1.1. El capitalismo europeo y el ferrocarril.	15
1.2. Colonizaciones y ferrocarril en América.	23
1.3. El ferrocarril y las guerras.	36
1.4. El ferrocarril en la construcción de país.	42
2. CENTROS, PERIFERIAS, DESARROLLO Y PROGRESO.	
2.1. Economías de enclave.	54
2.2. Desarrollo y progreso como discursos hegemónicos.	64
2.3. Materias primas para exportar desde Colombia.	73
2.4. El ferrocarril como emblema del progreso.	84
3. EL FERROCARRIL EN EL CAUCA DESDE 1926.	
3.1. El ferrocarril en el Cauca.	97
3.2. Impactos del ferrocarril en el Cauca.	110
3.3. El progreso del Cauca a partir del ferrocarril.	120
3.4. Inserción del Cauca en la economía mundial a partir del ferrocarril.	131
4. LA MODERNIZACION EN EL CAUCA Y EL DECLIVE DEL FERROCARRIL.	
4.1. Nuevos mecanismos de transporte y declive del ferrocarril.	143
4.2. Variables políticas incidentes en la ruina del ferrocarril.	153
4.3. Ocaso del ferrocarril en el Cauca.	163
4.4. Recuerdos del ferrocarril y la quimera del progreso.	171
5. BIBLIOGRAFIA.	181

INDICE DE TABLAS.

Cuadro N.º 1. Revolución Industrial en Gran Bretaña.

Cuadro N.º 2. Expansión del ferrocarril en América Latina.

Cuadro N.º 3. Primera fase: construcción de ferrocarriles siglo XIX en Colombia.

Cuadro N.º 4. Segunda fase de la expansión del ferrocarril en Colombia siglo XX.

Cuadro N.º 5. Contratistas y costos del ferrocarril del pacífico (1878-1907).

Cuadro N.º 6. Productos del ferrocarril 1929.

Cuadro N.º 7. Productos agrícolas del Cauca entre 1930-1961.

Cuadro N.º 8. Declive del ferrocarril. (1960-1987).

LISTADO DE IMÁGENES.

Imagen. N.º 1. La Revolución Industrial.

Imagen. N.º 2. Exportación de café colombiano 1835 a 1926.

Imagen. N.º 3. Estación del ferrocarril en Popayán

Imagen. N.º 4. Primer Automóvil en Colombia 1899.

Imagen. N.º 5. Publicidad venta de Automóvil Campero El Liberal.

Imagen. N.º 6. Recuerdos de las viejas locomotoras.

LISTADO DE MAPAS.

Mapa. N.º 1. Ferrocarriles en Colombia hasta 1950.

Mapa. N.º 2. Colonizaciones en Colombia 1879-1920.

Mapa. N.º 3. El Gran Cauca.

Mapa. N.º 4. Situación vial del Cauca en 1975.

INTRODUCCIÓN

Durante el siglo XIX el mundo presenció la creación de la primera máquina a vapor en Inglaterra, hecha en un principio por Richard Trevithick y mejorado por los hermanos Stephenson en años posteriores, sería una de las obras más grandes para la humanidad ya que se extendería por el mundo en menos de un siglo, llevando entre sus vagones los legados de la revolución industrial, evento que ha sido catalogado como uno de los más importantes debido a la cantidad de avances tecnológicos y transformaciones sociales que determinó el surgimiento del sistema capitalista.

Luego de inaugurada la primera línea férrea, que conectaba a Manchester con Liverpool, el mundo apreció por primera vez lo imposible hecho realidad, un automotor que recorría a gran velocidad y que en sus vagones movilizaba una gran cantidad de carga y pasajeros, sería la gran solución que la humanidad había esperado por muchos años, aquel artefacto que sería nombrado como ferrocarril terminaría expandiéndose por Europa, conformándose una de las líneas más grandes del mundo, generando que muchos de estos países a finales del siglo XIX se autodenominaran imperios, los cuales en un “acto divino” y con su fortín de hierro serían los encargados de llevar la “civilización y el progreso” a los lugares más recónditos del planeta.

Simbolizando la modernidad, la industrialización y el desarrollo, el tren va llegar al continente americano, expandiéndose desde Canadá hasta Argentina, dejando como legado todo un compendio de historias diferentes a su paso en cada nación que anhelaba con lograr esa grandeza que aquel medio de transporte traía con el solo hecho de ser construido, aquellos gobiernos motivados por estos ideales, se van a dar a la tarea de llevar a cabo esa fiebre ferroviaria, que convertiría para esos primeros años del siglo pasado a la locomotora en el actor principal.

Mientras el ferrocarril seguía construyéndose en algunos países de América, en Europa existía una línea férrea de grandes dimensiones las cuales al estallar la Primera Guerra Mundial se convertirían en herramienta útil para que grandes contingentes de ejércitos se movilizaran en los vagones rumbo al frente de batalla, donde muchos de ellos terminarían perdiendo la vida, toda una adecuación se gestaría para llevar a cabo “el arte de la guerra”,

las estaciones, las vías y las locomotoras evolucionarían, para generar una movilidad continua durante el conflicto.

Pero no fue en el único enfrentamiento que estuvieron presentes, igualmente existen testimonios en los que relacionan al ferrocarril con la Guerra Civil Española y la Revolución Mexicana donde en ambas contiendas este medio va tener un papel preponderante, al igual que en la Segunda Guerra Mundial estos trenes fueron adecuados para que los nazis transportaran a millones de judíos a campos de concentración donde posteriormente fueron exterminados.

Teniendo conocimiento de lo anterior, esta investigación busca realizar un acercamiento a esa historia del ferrocarril en el Cauca, compuesta por cuatro capítulos, el primero denominado “*Geopolítica capitalista del ferrocarril*”, busca mostrar el recorrido histórico y contextual en el que se crea el ferrocarril, terminando con la llegada de la locomotora a Colombia, el cual según las élites nacionales, configuraría la integración del país, es decir, que este medio de transporte era la vía más adecuada para que esta república lograra salir del atraso.

El primer ferrocarril que se construye en Colombia es en la provincia de Panamá, luego se continúa este proceso enfatizado en las zonas más productivas del país, por medio del capital extranjero se logra cimentar unos pocos y reducidos entramados férreos en distintas regiones, los cuales han sido clasificados en tres etapas, una primera fase en la que se hallan los tramos férreos realizados durante el siglo XIX los cuales fueron interrumpidos por la Guerra de los Mil Días, en la segunda fase, se encuentran el compendio de tramos realizado entre 1908-1926, periodo catalogado como la fiebre ferrocarrilera producto de la danza de los millones y, la última fase inicia en 1941, y termina con la conformación de la empresa Ferrocarriles Nacionales de Colombia.

El segundo capítulo titulado “*Centros, periferias, desarrollo y progreso*”, busca mostrar como desde principios del siglo XX Estados Unidos se va a convertir en una potencia y bajo el modelo económico “agroexportador”, se expande hacia las periferias las economías de enclave en las que se configuran centros por parte de transnacionales donde se monopoliza la producción, al igual que el ferrocarril, dando pasos a la configuración en varios países de repúblicas bananeras, en las que empresas como la United Fruit Company

se van a convertir en núcleos dominantes de zonas productivas sustentadas en élites nacionales y regionales encargadas de salvaguardar sus intereses, al igual que esos conceptos hegemónicos de “progreso y desarrollo”, se habían implementado en las aristocracias colombianas desde finales del siglo XIX y a principios del siglo XX. Bajo gobiernos como el de Rafael Reyes se consolidan e inician a configurar un discurso en el que el ferrocarril es asociado con la misma civilización de las naciones, dándose paso a la construcción de varias líneas férreas con el fin de exportar materias primas, minerales y recursos naturales.

El país desde 1850 había entrado en una etapa de transformación económica, donde el sector agrícola había remplazado en mayor medida a la explotación de minerales, lo que generó que se emprendieran colonizaciones internas en varias regiones del país que ocasionaron la ocupación de tierras baldías por parte de terratenientes y colonos, formándose haciendas en las que se inició a cultivar y exportar en un primer momento productos como el tabaco, añil, algodón al igual que se va dar la explotación de quina, siendo estas materias primas las que sostendrían la economía del país en un primer momento, hasta que el café se convertiría en el producto insignia a nivel nacional e internacional.

Las exportaciones de café en Colombia van a sostener la economía y a ser fundamentales en esos primeros años del siglo XX para que se dé la construcción de tramos férreos a nivel nacional, al igual que la explotación de caucho y petróleo las cuales van a ir adquiriendo esa importancia debido a que se convierten en recursos fundamentales para impulsar la naciente industria del automóvil, mientras que el ferrocarril además de encarnar la civilización también se convertiría en el emblema del progreso.

Un discurso ideológico de grandes magnitudes que va llevar a que el ferrocarril se expanda en diferentes países del continente, casos estudiados como el de Ecuador, Bolivia y en menor medida Argentina, son claves para lograr entender hasta qué punto se dio en dichos países esa imposición progresista que se generó con el tren, que fue considerado como la misma salvación de estas naciones, al igual que sucedió en Colombia cuando se logra hacer un acercamiento de manera general a los impactos ideológicos que se fomentaron con la construcción de ferrocarriles en algunas zonas del país.

En el tercer capítulo titulado “*El ferrocarril en el Cauca a partir de 1926*”, se realiza un recorrido historiográfico por el Departamento del Cauca, el cual había sufrido múltiples transformaciones territoriales desde la colonia, durante la república y a inicios del siglo XX, pero que pese a sus alteraciones regionales aún tenía una relevancia para la economía capitalista debido a su gran variedad económica y geográfica, por tal razón, desde finales del siglo XIX, Tomas Cipriano de Mosquera había conformado una junta para lograr la realización de una carretera que uniera esta región con el puerto de Buenaventura, con el fin de integrar esta zona a la economía agroexportadora, en esa misma época, Frank Schutz va ser él encargado de proponer la realización de una ruta férrea que conectaría al centro del país con estas regiones, que años más tarde en el gobierno de Manuel Murillo Toro, con la firma del primer contrato con Smith y Módicta se daría inicio a esta obra.

Entre 1872-1907, se van a presentar alrededor de ocho contratos fallidos por una serie de factores que van desde malas administraciones, incumplimientos, falta de financiación y corrupción, los cuales terminarían en 1908 cuando se crea la Compañía del Ferrocarril del Pacífico, financiada por el Banco de la República, empresa encargada a partir de ese momento de llevar las construcciones del ferrocarril del Pacífico que en 1916 por primera vez llegaría a Cali, y que en ese mismo año se buscaría fomentar la proyección hacia el Cauca.

Luego de planificada la obra hacia la región del suroccidente colombiano se presentan oposiciones por parte de la aristocracia residente en Cali, debido a que no se veían grandes beneficios para traer el ferrocarril a esta zona, luego de superadas estas dificultades y elegido el trazado de la ruta por el Ministerio de Obras Públicas, se inicia la obra que culminaría el 27 de junio de 1926, generando celebraciones y algarabías en toda la capital del departamento que recibió con mucha ilusión a la locomotora, porque veían en ella la redención del Cauca.

Desde que arribó a esta región el tren generó muchos impactos, desde lo ideológico se creía que el ferrocarril superaría todos los males que padecía en ese momento el Departamento del Cauca, al igual que desde el ámbito económico y urbanístico, con las estaciones núcleos del comercio se van a generar cambios en la sociedad, de igual manera que municipios como, Morales, Suarez, Piendamó, Cajibío y Popayán por donde fue

construida la línea férrea vieron como con la llegada de la máquina de vapor llegó mucha población de regiones vecinas y extranjeras, generándose impactos también culturales.

Existieron también avances mínimos con la llegada del ferrocarril que se logran apreciar en la arquitectura y mejora de servicios como el inicio de la pavimentación de la capital caucana, al igual que la llegada de turistas y el transporte de productos agrícolas, considerados “parcos”, en el sentido que solo los obtuvieron algunas de estas regiones por donde cruzó la línea férrea y no todo el departamento, debido a que algunas zonas aun seguían comunicándose por antiguos caminos coloniales, de igual manera que la situación económica del departamento cada vez era más crítica a pesar de que el Cauca tenía una gran variedad de productos agrícolas para transportar como café, algodón, fique, trigo, entre otros, que se exportaban en el tren, del mismo modo que el caucho y petróleo explotados en algunas zonas del departamento, sumado a esto, la actividad ganadera y minera durante este periodo en la región fueron el motivo por el que se trajo el ferrocarril al Cauca.

El último capítulo de la investigación denominado “*La modernización en el Cauca y el declive del ferrocarril*”, explica los factores que llevaron a la decadencia del tren, que en primera medida se da cuándo nuevos medios de transporte que habían estado en funcionamiento desde principios del siglo XX en el Cauca, para la década de 1950 habían evolucionado a causa de la Segunda Guerra Mundial, la industria automovilística había logrado consolidar una producción en masa, el automóvil, el camión y los buses, acapararon toda la importancia convirtiéndose en esos medios de movilidad modernos que se encargarían de manejar los ejes del desarrollo en el departamento.

Pero estos nuevos mecanismos de transporte necesitarían carreteras en mejores estados, debido a que desde 1930 las obras iniciadas en esta región estaban en condiciones lamentables a causa de las lluvias y del mantenimiento insuficiente que se le había dado por parte de los ingenieros encargados, lo que hacía necesario un nuevo plan vial donde la carretera panamericana se va convertir en el núcleo del transporte terrestre, al igual que se da la profesionalización del transporte aéreo presente desde principios del siglo pasado, pero que con la construcción y mejora del aeródromo Machángara, daría un salto de gran

relevancia donde empresas como Lansa y Avianca prestarían sus servicios de manera más efectiva quitándole protagonismo al ferrocarril.

Los nuevos medios de transporte no fueron los únicos factores por los que se da el declive del ferrocarril en el Cauca, debido a que en años posteriores en los que se da la llegada del tren inician a suceder un conjunto de variables políticas que tienden a desestabilizar y a degradar el funcionamiento de este medio de transporte, entre las cuales se logran analizar tempranamente precios elevados en las tarifas férreas, fallas en la modernización de las locomotoras y los rieles por donde se desplazaba el ferrocarril, corrupción y clientelismo, por parte de los administradores férreos que terminaron generando el ocaso del ferrocarril.

Otra serie de causas que le van a poner fin a la línea férrea en el Cauca tienden a ser extrapolíticas, debido a las fuertes lluvias lo que provocó derrumbes e inundaciones, generando que se degradara la vía férrea, de igual manera que se ocasionaran costos en la recuperación a la normalidad, el resto de factores que inciden en la salida de circulación de la locomotora son consecuencias de esas variables políticas antes mencionadas, entre los que se encuentran los accidentes y huelgas que se van a dar por los malos manejos que también se originan por la empresa de los Ferrocarriles Nacionales de Colombia, creada con el fin de unificar las líneas férreas del país.

Según testimonios de aquellos personajes que lograron experimentar el ferrocarril en el Cauca, argumentan que en el año de 1974 termina destruyéndose la estación en Popayán, saliendo el tren de circulación de este departamento, que aún perdura en los recuerdos de aquellos autores que muestran desde sus escritos esa otra cara del ferrocarril, en la que salen a la luz aquellos actores sociales que vivían del rebusque alrededor del tren, los que trabajan diario para que el tren hiciera su ruta, de igual manera que se resaltaba aquella división estratificada de los que viajaban en la “locomotora del progreso”, de la cual solo quedaron estaciones que aún perduran y han sido renovadas, rieles oxidados e infraestructura que se perdió en la maleza donde el óxido las carcomió y por donde nunca el tren paso.

En cuanto al progreso “técnico” capitalista que el tren iba a lograr generar en el Cauca no se dio, la situación fiscal, los problemas sociales y viales durante el corto periodo en el que estuvo en funcionamiento la locomotora, nunca se superaron en el departamento, y

aquellos mecanismos nuevos de transporte que encarnarían y terminarían remplazando al tren se convertirían en focos de un nuevo problema a nivel departamental como son los múltiples accidentes de tránsito.

Este primer acercamiento desde la historia que tiende a ir más allá de la llegada del ferrocarril, afrontó una serie de dificultades, debido a que existen unos vacíos historiográficos que son necesarios tener presentes, ya que hasta el momento no se hallan informes económicos detallados de cómo funcionaba este medio de transporte, ni lo que se enviaba, lo que también es necesario seguir analizando debido a que fue uno de los medios más importantes durante el siglo XX, y que actualmente sigue en algunos países cumpliendo a cabalidad esa labor, el hecho de que el ferrocarril haya terminado y que no se hallen documentos, es un gran motivo para seguir buscando por parte de los historiadores, aquella huella del ferrocarril que nos permite reflexionar desde un enfoque crítico las ilusiones y utopías creadas por el progreso capitalista, de igual manera que nos deja ver todo el contexto social que se desarrollaba alrededor de este medio de transporte.

Al existir muy poca información del tren en esta región, se tuvo que realizar una tarea ardua de revisión de la prensa, debido a que existen solo unos datos sobre la llegada del ferrocarril en el Archivo Central del Cauca en informes, pero a partir de ese momento son muy mínimas las referencias, por consiguiente, lo que se trata de realizar en esta investigación es un acercamiento, en el que a través de periódicos como; El Liberal, consultado entre 1938-1975, El Cauca, Semanario Liberal, entre 1930-1937, El Trabajo, Interdiario Matinal Independiente, entre 1929-1930, de igual manera que se revisó la Revista Popayán y por último informes del Archivo de la Gobernación, dieron como resultado una serie de evidencias de cómo se desarrollaba este medio en la región y la gran variedad de temas y enfoques con los que se puede reflexionar entorno a esta temática, debido a que el ferrocarril va estar conectado hasta con la cotidianidad de la sociedad, también es necesario recoger aquellos fragmentos de la historia ferroviaria en el Cauca los cuales se encontraban esparcidos, en los diferentes trabajos de investigaciones realizados por aquellos historiadores que se tomaron la tarea de estudiar esta región y que en sus escritos se escondían fragmentos históricos de la “mula de hierro”, máquina creada en Europa que logró consolidar el modelo capitalista en la mayoría de países del mundo.

CAPITULO I

GEOPOLITICA CAPITALISTA DEL FERROCARRIL.

“En 1629 el científico italiano Giovanni Branca publicó su libro “Le Artificiose machine” y allí presentó dibujada y explicada su idea de una rueda de paletas movida por un chorro de vapor.”¹

En este primer capítulo se muestra la relación entre el capitalismo europeo y el surgimiento del ferrocarril durante la revolución industrial, el cual se va expandir en menos de un siglo, logrando ser útil durante las nuevas colonizaciones en especial en América a finales del siglo XIX, de igual manera que se presenta el uso de este medio de transporte durante los conflictos bélicos, y en general, las incidencias del tren en la construcción del país.

1.1.El capitalismo europeo y el ferrocarril.

El siglo XIX es conocido como la “centuria de las revoluciones”, debido a que durante este periodo se van a gestar todo tipo de “transformaciones” de toda índole en el continente europeo, las cuales van a generar efectos a corto, mediano y largo plazo en todo el mundo. Bajo una ideología capitalista se desarrolló la “revolución Industrial” que para esta época tiene como epicentro Gran Bretaña, donde se construyó el primer ferrocarril considerado por los historiadores, economistas y sociólogos “un símbolo del progreso”, debido a que va generar imaginarios, sensaciones, esperanzas e ilusiones en países donde se vinculó.

Según Eric Hobsbawm, durante el siglo XIX se presentan una serie de particularidades que son necesarias reconocer, “en primer lugar se conocían todas las regiones del mundo, que habían sido más o menos adecuada o aproximadamente cartografiadas. Con algunas ligeras excepciones, la exploración no equivalía ya a «descubrimiento», sino que era una forma de empresa deportiva, frecuentemente con fuertes elementos de competitividad personal o nacional”² en segundo lugar, “la población europea había pasado a más del doble, aproximadamente de 200 millones en 1800 a 430 millones en 1900 y, además, su

¹ POVEDA RAMOS, Gabriel. La tecnología mecánica y su ingreso a Colombia. En: Academia Colombiana de Ciencia Exactas, Físicas y Naturales. [en línea]. Bogotá. Universidad Pontificia Bolivariana. 2001. N.º 9. p. 253. [Consultado: 16 de diciembre del 2023] en: https://www.accefyn.com/revista/Vol_25/95/253-267.pdf

² HOBBSAWM, Eric. La era del Imperio 1875-1914. Buenos Aires. Editorial Crítica. 2009. p.21.

emigración en masa al otro lado del océano fue en gran medida responsable del cambio más importante registrado en la población mundial”³ y por último, “un siglo después de la Revolución francesa era cada vez más evidente que los países más pobres y atrasados podían ser fácilmente derrotados y (a menos que fueran muy extensos) conquistados, debido a la inferioridad técnica de su armamento.”⁴

Con ese terreno abonado por estas circunstancias, “Inglaterra fue país pionero en el proceso de industrialización. Se constituyó en el escenario clásico donde asistimos a la transformación de una economía tradicional agraria en una sociedad urbana cuyos pilares son los de la tecnología de las máquinas.”⁵ En el cual se va consolidar “la revolución industrial”, que se había impulsado desde finales del siglo XVIII y que, a principios del siglo XIX, dio paso a “un mundo en el que se lograba producir más en mucho menos tiempo y con un costo menor.”⁶ Pero, ¿qué hacía tan “moderna a Inglaterra”? y ¿por qué la “revolución industrial” se gesta y desarrolla en esta nación?, son inquietudes que dejan ver un conjunto de condiciones previas que se habían desarrollado y que llevaron a que este país para el siglo XIX se convirtiera en una potencia mundial.

Todos estos factores descritos en el Cuadro 1, llevaron a que Inglaterra se consolide como el eje central donde se llevó a cabo “la revolución industrial”, en él se logra apreciar esa diversidad de componentes que lo van a determinar en el siglo XIX como el epicentro del capitalismo, según Hobsbawm, en su libro “Entorno a los orígenes a la revolución industrial”, explica cómo;

La posición de Gran Bretaña es única porque se trata del primer país, en la historia mundial, que conoció una revolución industrial y se convirtió, por consiguiente, en el "emporio del mundo", monopolizadora virtual de la industria, de la exportación de productos manufacturadas y de la explotación colonial. Al ser pionera del capitalismo industrial Gran Bretaña se transformó en el país del ejemplo clásico. En ningún otro país el problema del surgimiento de la revolución industrial bajo condiciones capitalistas se percibe con tanta claridad, porque la industrialización de

³ Ibid., p. 22.

⁴ Ibid., p. 24.

⁵ KEMP, Tom. La Revolución Industrial en la Europa del Siglo XIX. Barcelona. Editorial Fontanella S.A. 1979. p. 11.

⁶ ALONSO, Aldo Fabio et al. Historia Económica: factores y tendencias de la economía mundial siglo X-XX. La Pamba. Universidad Nacional de la Pamba. 2013. p. 72.

Cuadro 1. Primera Revolución Industrial en Gran Bretaña

Variables.	Características.
El aumento demográfico.	<ul style="list-style-type: none"> • Se generó productores y consumidores favoreciendo el desarrollo económico. • Se constituye una fuerza económica que va producir la industrialización. • Se van a presentar migraciones y urbanización.
Transformaciones agrícolas.	<ul style="list-style-type: none"> • Se trabaja la tierra con menos mano de obra. • Nuevos cultivos. • Herramientas modernas. • Campesinos alquilan su trabajo a las Industrias.
Política.	<ul style="list-style-type: none"> • Se desliga la monarquía del poder, siendo la burguesía a partir del parlamento inglés el encargado de tener protagonismo. • Nace la burguesía industrial. • Nacionalismo.
Ideología.	<ul style="list-style-type: none"> • Se fundamenta la ética protestante. • Ideal del espíritu capitalista y racional. • Pensadores como Jon Locke, Adam Smith, David Ricardo, favorecen con sus teorías al libre cambio (el Laissez faire).
El mercado.	<ul style="list-style-type: none"> • Desarrollo comercial de varios sectores, entre ellos la producción de algodón, el sistema febril, la explotación de carbón y el hierro. • Implementación de un mercado nacional. • Expansión del comercio exterior.
Los avances tecnológicos.	<ul style="list-style-type: none"> • El telégrafo. • El barco a vapor. • El ferrocarril.

Elaboración propia, a partir de la información sacada de las investigaciones.

Gran Bretaña, debido al hecho mismo de ser la primera en la historia, no podía beneficiarse con la existencia de un sector ya industrializado en la economía mundial, que cambia las condiciones del desarrollo para todos los demás. En ningún otro país (en ninguno de extensión y población comparables, al menos) los agricultores y los productores y comerciantes de la pequeña actividad mercantil fueron eliminados hasta tal punto; en ningún otro país la urbanización fue tan completa, ni el liberalismo económico aceptado con tan pocos reparos. Pero este "clasicismo" transforma al caso de Gran Bretaña en un hecho atípico.⁷

En argumentos del autor, Inglaterra fue entonces un caso único y particular en el que se gestó la revolución industrial capitalista, en el sentido que fue el primero que logra alcanzar este proceso que fomentó la industrialización, y que tiende a ser separado del término revolución debido a que según Antonio Escudero, “la palabra revolución indica un cambio no solo profundo, sino también rápido, de manera que el término Revolución Industrial, que comenzó a utilizarse en el siglo XIX, no es el más adecuado para definir un período largo y de transformaciones en toda la economía y no únicamente en la industria, pero lo seguimos empleando en el sentido de transformación profunda.”⁸ Debido a que; “desde entonces, una serie cambios estructurales conformaron una transformación económica que daría origen al sistema capitalista industrial, con profundas repercusiones sociales y culturales en incluso nuevas formas de pensar el mundo”⁹, que se extenderían a través de la invención de nuevas tecnologías, creándose un panorama difícil debido a que se da un fenómeno de desigualdad en el sentido que, “mientras se produce una disminución constante del número de magnates capitalistas, que usurpan y monopolizan todas las ventajas de este proceso de transformación, crece la masa de los que viven en la miseria, la opresión, la esclavitud, la degradación y la explotación pero también la rebelión de la clase trabajadora”¹⁰, como resultado de estos hechos, se aprecian las múltiples huelgas y protestas de las clases obreras, debido a que “el estado británico cumplió esta misión hasta lograr el triunfo completo del capitalismo en Gran Bretaña, con una combinación de proteccionismo rígido

⁷ HOBBSAWM, Eric. Entorno a los orígenes de la Revolución Industrial. Madrid. Siglo Veintiuno de España Editores, S, A. 1988. p. 93.

⁸ ESCUDERO, Antonio. La Revolución Industrial: Una nueva era. Madrid. Grupo Anaya S.A. 2009. p. 42.

⁹ ALONSO, Aldo Fabio, Óp. Cit., p. 68.

¹⁰ MARX, Karl. El capital. Crítica de la economía política, Biblioteca Nueva, Buenos Aires, 1946, Tomo I, pág. 560 citado en: BLANNING, Timothy et al. El Siglo XIX. Europa 1789-1914. Barcelona. Editorial Crítica, 2002. p. 100.

y guerras económicas de agresión”¹¹ que los consolidaron como el imperio más poderoso y avanzado en esta centuria.

Por consiguiente; la Revolución Industrial se puede comprender como un evento de acumulación en el sentido que, “es vista como un fenómeno inevitable de "combustión espontánea" que se produce cada vez que los ingredientes necesarios (crecimiento de la población, expansión del comercio, acumulación de capitales, progreso económico y clima social adecuado) se combinan en cantidad suficiente o aumentan a un ritmo propicio.”¹² Al punto que convergen y dan paso a esa primera fase de la Revolución Industrial que tiene como “aliado” principal al ferrocarril, debido a que este encarnaba todas esas ideas de progreso y modernidad propias del capitalismo industrial.

Por tal razón, si el ferrocarril fue el artefacto que impulsó el capitalismo, entonces es necesario tener presente el origen de aquellas ideas que dieron paso a la construcción de este medio de transporte que fue el artefacto principal y tecnológico para la época, por consiguiente, es necesario recordar que el primer ensayo se da cuando; “en 1804, Richard Trevithick (1771-1833) puso a prueba la primera máquina de vapor sobre rieles. Luego, George (1781-1848) y Robert Stephenson (1803-1859) emprendieron el ambicioso proyecto de desarrollar la primera locomotora de servicio regular en una vía permanente y abierta al transporte de pasajeros. Así, en 1825, inauguraron el primer ferrocarril cuya ruta cubría Stockton - Darlington. Gracias a su éxito, cinco años después se instaló la línea Liverpool - Manchester.”¹³, la cual es considerada la primera vía férrea en la que hay un avance y una conexión entre ciudades importantes y sobre la que se prevé una funcionalidad debido a que esta “línea unía el puerto de Liverpool, por donde llegaba el algodón americano con la industria textil centrada en Manchester. Ambas ciudades estaban unidas por un canal absolutamente congestionado. Por ello la línea fue un éxito económico

¹¹ HOBSBAWM, Eric. Entorno a los orígenes de la Revolución Industrial, Óp. Cit., p. 95.

¹² Ibid., p. 96.

¹³ Biblioteca Virtual del Banco de la República. Historia general de los ferrocarriles. [en línea]. Bogotá. [consultado el 18 de diciembre del 2023] en: https://www.banrepcultural.org/ferrocarriles/secciones/historia_general.htm#:~:text=El%20concepto%20de%20ferrocarril%20surgi%C3%B3,se%20asentaba%20en%20los%20surcos.

desde el inicio y abrió un período de rápida construcción de nuevas líneas”¹⁴ siendo esta, la gran pionera para futuras construcciones.

El gran éxito que va tener esa primera vía va a generar que se realicen nuevas rutas férreas y que el ferrocarril gane espacio dentro de esa época industrial, según Víctor Sánchez Blanco; “hacia el año 1850, existe en Gran Bretaña una red de 7.500 km y forma una malla que cubre el país desde la costa de Dover hasta Glasgow, que dando sólo las Highland escocesas fuera de la red. A partir del año 1850 se produce una cierta concentración de empresas, mientras continúa la construcción de nuevas líneas llegando la red a tener unos 30.000 km al comienzo del siglo XX.”¹⁵

Así pues, el ferrocarril fue adquiriendo nuevas y constantes consideraciones debido a que fue el medio más rápido y a la vez necesario, para lograr la “industrialización”, de este modo “la locomotora movida a carbón revolucionó la forma de viajar, impulso la concentración de los habitantes y de la producción fabril, en lo que fue el primer gran proceso de urbanización y transfiguró las estructuras urbanas y la organización de una parte considerable de territorio.”¹⁶ Lo que llevó a que se demostrara un gran interés por realizar vías férreas y no solo en Inglaterra sino en otras naciones cercanas a este centro industrial.

En años posteriores debido a la expansión que logró alcanzar el ferrocarril, este se convirtió en el actor principal de la época como la Imagen 1 lo muestra, experimentando un gran crecimiento en esos primeros años del siglo XIX debido a un factor esencial como va ser “la inversión de capital”, gracias a la financiación fue posible la construcción de ferrocarriles; la cual ha experimentado dos fases, en primer lugar, “las primeras líneas férreas fueron promocionadas por los grandes grupos económicos en los países industrializados. Poco después se extendieron hacia los países periféricos, así como sus colonias y territorios dependientes”¹⁷ en busca de recursos y materias primas óptimas para

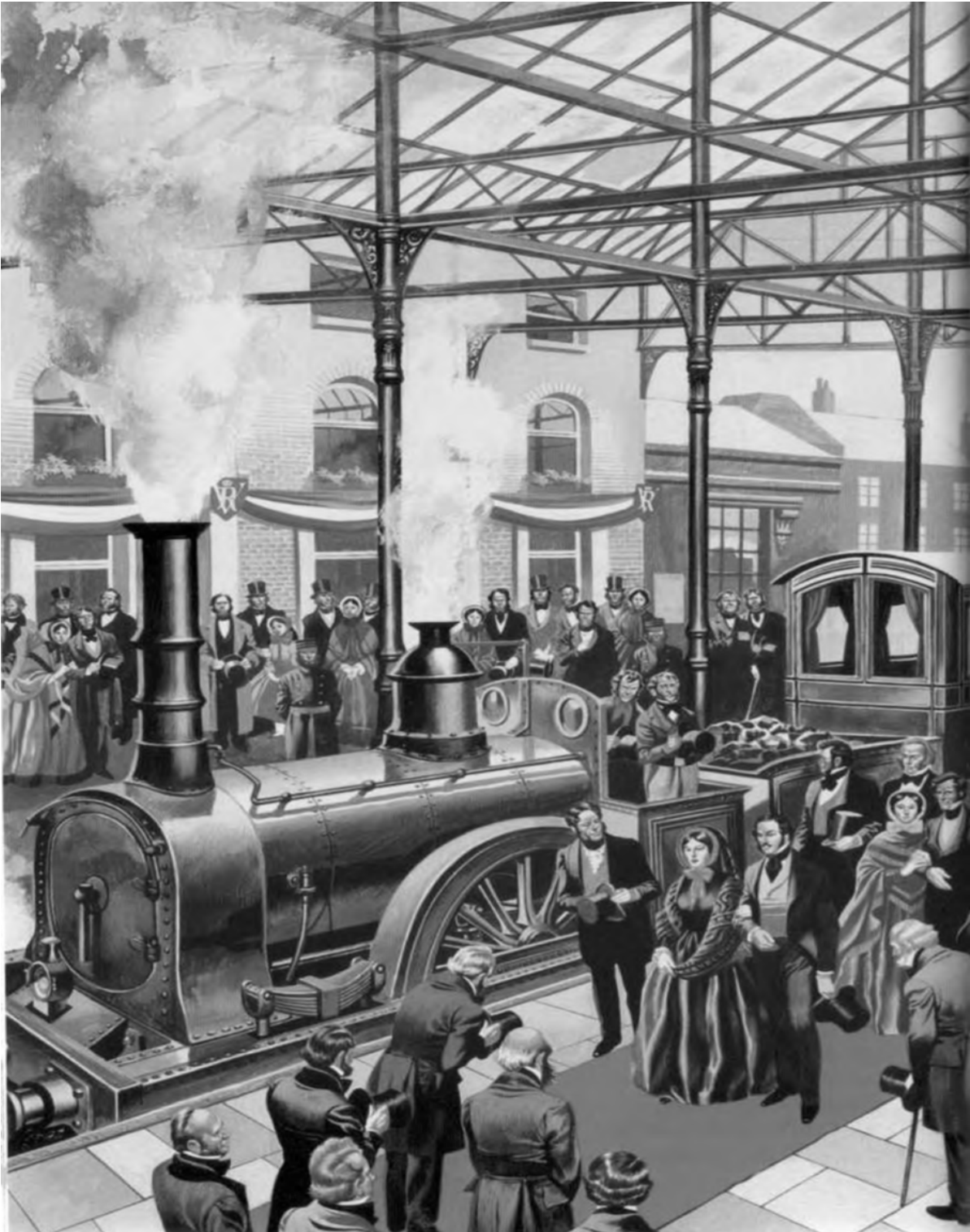
¹⁴ SÁNCHEZ BLANCO, Víctor. Desarrollo de las líneas férreas en Europa: aspectos históricos la red de transportes ferroviarios españoles. Madrid. Cuadernos de Estrategia 71. 1994. p. 23.

¹⁵ Ibid., p. 24.

¹⁶ COSTA MAS, José. La trilogía, ferrocarril, industria y ciudad. Los paisajes de los pintores desde la perspectiva de la geografía. Palma. Universidad de Alicante. 2009. p. 2.

¹⁷ ALVARES, Eduard Palau. Ferrocarril y sistema de ciudades. Integración e impacto de las redes ferroviarias en el contexto urbano europeo. En: Revista bibliográfica de geografía y ciencias sociales. [en línea]. Barcelona. Universidad de Barcelona. 2016. N.º 1169., p. 3 [Consultado: 19 de diciembre del 2023] En: <https://revistes.ub.edu/index.php/b3w/article/view/26358/27804>

Imagen 1. La Revolución Industrial.



Tomado de: ESCUDERO, Antonio. La Revolución Industrial: Una nueva era. Madrid. Grupo Anaya S.A. 2009. p. 40.

fomentar la industrialización a gran escala que estaba proyectándose, y la segunda fase de construcción, según Tom Kemp, “en la mayor parte de los casos, el desarrollo del ferrocarril en Europa tuvo lugar bajo los auspicios del Estado y exigió la cooperación de banqueros y financieros internacionales.”¹⁸ De este modo, “el ferrocarril supuso una revolución en términos de transporte terrestre, siendo hegemónico durante casi un siglo.”¹⁹ Debido a su gran importancia y eficiencia para transportar grandes cantidades de mercancías, motivo por el cual, en diferentes naciones de Europa a partir de 1830, se inició la construcción de vías férreas, a gran escala.

Una administración ferroviaria que impuso una serie de condiciones, generó que “Gran Bretaña y los países centro-europeos fueron pioneros en la construcción de líneas férreas. En contraste, países periféricos como los ibéricos, los balcánicos o los escandinavos implementaron sus trazados de forma rezagada y a un ritmo notablemente inferior. El grado de industrialización previo, la disponibilidad de capitales, las políticas públicas, la estabilidad fronteriza o la orografía interior podían ser los factores explicativos de este retraso.”²⁰

Por consiguiente, para “el año 1832 entra en servicio la primera línea en Francia, en el año 1835 en Alemania y en el 1834 en Bélgica. Las técnicas que se emplean, y en un principio los materiales serán ingleses, pero la política será muy distinta, porque las circunstancias continentales son otras.”²¹ Lo que supone que cada caso debía analizar sus propias condiciones geográficas a la hora realizar la construcción de redes férreas.

La expansión de este medio de transporte va a generar impactos sociales profundos en toda Europa, logrando organizar y ocasionar una cohesión espacial a su paso, un claro ejemplo se logra apreciar en las elevadas cifras de trabajadores los cuales se agruparon entorno a este medio de transporte y sobrevivieron a partir de este mediante el trabajo, pero, así como “conectó puntos estratégicos” también, “las ciudades tuvieron que adaptarse a las posibilidades que éste ofrecía, sobre todo en términos de accesibilidad. Se indujeron cambios morfológicos en sus tramas urbanas, pero también cambios en la estructura socio-

¹⁸ KEMP, Tom, *Óp. Cit.*, p. 43.

¹⁹ ALVARES, Eduard Palau, *Óp. Cit.*, p. 2.

²⁰ *Ibid.*, p. 5.

²¹ SÁNCHEZ BLANCO, Víctor, *Óp. Cit.*, p. 24.

económica derivados de este proceso”²², como consecuencia se dio la creación de sectores urbanos marginales; que dejan ver también una serie de falencias detrás de este aumento de ramales férreos por todo el continente, lo que hace necesario analizar que esas grandes bondades de crecimiento económico que ofrecía la “ideología capitalista del progreso”, en los años 60 tuvo contradicciones ya que, “durante más de diez años pudieron observarse acentuadas fluctuaciones de la industria y una caída progresiva de los precios agrícolas.”²³

A partir de 1870, Inglaterra ya no es la única nación con capacidad industrializadora, el ferrocarril había cruzado fronteras al otro lado del mundo, en Estados Unidos, se comenzaba a consolidar y a construir este medio “modernizador”, las nuevas potencias estaban en grandes disputas por controlar territorios periféricos, un mundo dividido, en el que países capitalistas seguían en lo más alto consolidándose con la mayor tecnología, sin tener opositores, es el contexto del ocaso del siglo XIX, donde surge el “nuevo” imperialismo, que según Hobsbawm; “fue el período de la historia moderna en que hubo mayor número de gobernantes que se auto titulaban oficialmente «emperadores» o que eran considerados por los diplomáticos occidentales como merecedores de ese título.”²⁴ que da paso a “la creación de una economía global, que penetró de forma progresiva en los rincones más remotos del mundo, con un tejido cada vez más denso de transacciones económicas, comunicaciones y movimiento de productos, dinero y seres humanos que vinculaba a los países desarrollados entre sí y con el mundo subdesarrollado”²⁵ mediante un sistema de colonización que se va dar en la mayoría de países periféricos, objeto de estudio principal del siguiente apartado.

1.2. Colonizaciones y ferrocarril en América Latina.

La colonización es un fenómeno presente en el trascurso de la historia, en donde grandes reinos en principio se impusieron en territorios foráneos y por medio de la dominación militar, religiosa, cultural entre otros, y la explotación de recursos y mano de obra formaron colonias, las cuales fueron establecidas y forzadas a existir bajo el modelo social, político y económico de dichas monarquías. Siendo la era de los grandes descubrimientos el ejemplo

²² ALVARES, Eduard Palau, Óp. Cit., p. 2.

²³ KEMP, Tom, Óp. Cit., p. 208.

²⁴ HOBSBAWM, Eric. La era del Imperio 1875-1914, Óp. Cit., p. 65.

²⁵ Ibid., p. 71.

más claro de esas invasiones producidas y que cumplen a cabalidad con esa definición que van a dar paso al periodo colonial el cual se va expandir por un largo periodo de la humanidad.

Para finales del siglo XIX y principio del siglo XX, muchas de estas colonias se habían independizado, nuevos y viejos imperios autoproclamados, realizaban “nuevas colonizaciones”, en las que el ferrocarril sería el artefacto fundamental para sustentarlas, cuyos intereses estaban en aquellos recursos existentes en estos territorios foráneos que posibilitaban el desarrollo dentro de sus metrópolis de la industrialización, acudiendo a múltiples discursos, como la modernización, el progreso, el desarrollo y la misma economía global, impusieron que la solución más viable para que naciones “subdesarrolladas” salieran de esas situaciones precarias, era adherirse al ideal capitalista.

Por consiguiente, estudiar las “nuevas colonizaciones” decimonónicas, nos van a permitir plantear una serie de análisis a partir de ellas, necesarias tenerlas presentes antes de comenzar este acápite debido a que nos posibilitan aclarar algunas cuestiones a tener en cuenta, en primer lugar hubo una serie de justificaciones ideológicas por parte de las potencias mundiales, las cuales consideraron necesarias dichas invasiones debido a que ayudarían a consolidar la industria, en segundo lugar, hubo casos en los que estas “invasiones” se dieron dentro del territorio que compone una nación, el caso del Oeste en Estados Unidos es el claro ejemplo de estas dominaciones hechas en el siglo XIX por potencias que buscaban industrializarse a toda costa internamente, por último, nos ayudan a lograr entender que el “colonialismo” fenómeno que ha estado presente en América, después de la conquista en 1492, durante el transcurso de la colonia, en Asia y África, con las “independencias” no se extinguió, a tal punto que ese sistema vigente de dominación de las metrópolis sobre extensiones de territorio ajeno durante el siglo XIX y XX se continuó presentado, y se adaptó de tal manera que estas imposiciones serian “la ruta más viable”, para que estos países “en vía de desarrollo” superaran sus crisis económicas.

Teniendo claro estos aspectos centrales podemos analizar como las colonias situadas en África, Asia y América, eran explotadas por centros europeos que con el emporio económico y poder adquirido por la revolución industrial y los avanzados medios de transporte, se imponían sin dificultad sobre estas periferias denominadas como

“tercermundistas”, las cuales no cumplían con las “condiciones necesarias” para lograr la industrialización según estas potencias, pero que eran necesarias debido a que, “el desarrollo tecnológico dependía de materias primas que por razones climáticas o por los azares de la geología se encontraban exclusiva o muy abundantemente en lugares remotos. El motor de combustión interna, producto típico del período que estudiamos, necesitaba petróleo y caucho”²⁶, que lograsen satisfacer la industria del automóvil naciente en el Reino Unido, que buscaba imponer su propia hegemonía por todo el mundo y abría paso a la segunda fase de la revolución industrial, la cual debía impulsarse con dichos recursos naturales y mano de obra, que se encontraban en estos lugares “bárbaros” y “subdesarrollados”, por consiguiente, se puede analizar que estos últimos años del siglo XIX, estarán marcados por un imperialismo salido de control que se va expandir por todo el mundo.

Estas colonias llenas de “barbarie”, de climas “feroces” y de geografías “salvajes” debían ser por estos imperios (El Inglés y las nacientes potencias como Francia y Estados Unidos) según su ideología, “salvadas” de ese letargo económico, social, político y cultural en el que seguían existiendo, creando un discurso donde se promovieron múltiples argumentaciones para lograr intervenir en estas zonas, una de ellas fue la denominada “cuestión racial”, muy similar a lo ocurrido en la colonia donde esa “supremacía blanca” estaba por encima de las demás razas, a tal punto que, “si el tren cifra la modernidad tecnológica, el blanqueamiento simboliza la cultural.”²⁷ Debido a que; “esta red de transportes mucho más tupida posibilitó que incluso las zonas más atrasadas y hasta entonces marginales se incorporaran a la economía mundial, y los núcleos tradicionales de riqueza y desarrollo experimentaron un nuevo interés por esas zonas remotas.”²⁸

Ese razonamiento imperialista-darwinista genera que se den las colonizaciones en las periferias del mundo, según Gabriela Malgesini y Carlos Giménez; “durante la segunda mitad del siglo XIX y comienzos del siglo XX se intensificaron notablemente las

²⁶ Ibid., p. 72.

²⁷ GOMÁRIZ, José. Esclavitud blanqueamiento y modernidad periférica en Cuba Gaspar Betancourt Cisneros El Lugareño. Florida. América Sin Nombre. 2014. p. 79.

²⁸ HOBBSAWM, Eric. La era del Imperio 1875-1914, Óp. Cit., p. 71.

clasificaciones raciales.”²⁹ Lo que generó que se presentaran estos fenómenos, estudiados por Marc Ferro, uno de los representantes de la historia que se encargó de analizar en profundidad la historia de las “colonizaciones”, y que pudo observar dentro de sus reflexiones como para los imperialistas; “en el fondo, los demás eran considerados representantes de una cultura inferior, y que competía a los ingleses, “a la vanguardia” de la raza blanca, educarlos, formarlos al mismo tiempo que se mantenían a distancia.”³⁰ Por tal motivo, es que se van a presentar misiones cristianas con el objetivo de poder “reformular” y “orientar” a estas razas “inferiores” en el caso de que existiera por su parte rebeldía, la solución necesaria sería el castigo.

Esa “era de las civilizaciones” decimonónicas y del siglo pasado dejó claro que al individuo “es la raza lo que lo define, no su actividad o su función social. Es la raza la que define a la élite, justifica la opresión.”³¹ por tal razón, se sustentan estas invasiones y ese modelo capitalista generador de genocidios, esclavitud e imposiciones ideológicas presentes en esta época. Según Ferro; es necesario reconocer que;

Existieron teorías de la raza antes de la colonización, antes del imperialismo, pero tenían poco eco. El imperialismo les dio cuerpo y vida, las difundió.

Se aplicaron hasta en Europa continental, donde la ideología racista dio origen a un totalitarismo particular que legitimó el poder total de una “élite”, de una raza superior, sobre otros europeos, pero con argumentos similares.³²

El planteamiento anterior de Ferro es trascendente, debido a que exalta que hubo una clasificación racial dentro de esos bastos imperios europeos, es decir que existían periferias y zonas en donde no había llegado el “progreso” en estas naciones, se trae a colación este argumento en el sentido que permite visualizar de manera similar “la colonización del Oeste” en Estados Unidos donde “una colonización blanca con afán constante de expansión

²⁹ MALGESINI, Gabriela & GIMÉNEZ, Carlos. “Raza” en Guía de conceptos sobre migraciones, racismo e interculturalidad. Madrid. Catarata-Comunidad de Madrid, 2000. [Consultado: 21 de diciembre del 2023] en: <https://redongdmad.org/manuales/educacionintercultural/datos/docs/ArticuloDocumentos/Clarificacion%20de%20conceptos/culMultIntr/RAZA.pdf>

³⁰ FERRO, Marc. La colonización. Una historia Global. Ciudad de México. Siglo XXI Editores, S.A. 2000. p. 43.

³¹ Ibid., p. 46.

³² Ibid., p.46.

había desplazado a los indios hacia el Oeste sin respetar los compromisos adquiridos en los tratados o, en ocasiones, ni siquiera la mera humanidad.”³³

Estados Unidos, debido a su acumulación de capital se denomina un imperio a finales del siglo XIX, e inicia ha colonizar el Oeste, aquel lugar “legendario”, desconocido y “exótico”, el cual contaba con una gran cantidad de materias primas que explotar y debía conquistarse a toda costa, por tal razón, “para muchos estadounidenses, la expansión hacia el Oeste era un simple y mero derecho divino, que no necesitaba justificación legal o diplomática alguna”³⁴ debido a que era parte de su territorio, lo que impulso a invadir estas zonas que estaban habitadas por indios y parte del territorio de México, aquel discurso darwinista que en el siglo XIX fue la herramienta perfecta para argumentar las invasiones sobre las colonias por parte de los imperios europeos, sirvió de la misma manera para que el gobierno estadounidense lidiara los conflictos con los grupos indios cuándo se da la incursión al Oeste, según Miguel Madueño Alvares;

Con cierta habilidad se presentó el problema como un conflicto entre la civilización y la barbarie, en sintonía con las corrientes ideológicas de darwinismo social que se extendían por el mundo y no tanto como un episodio más de colonialismo. Estados Unidos estaba llamada a convertirse en una gran nación y en medio de los dos focos de civilización, el este, núcleo del recién nacido país y la costa oeste, cuna de grandes riquezas áureas, se situaban las naciones indias que ocupaban vastas extensiones de tierra y lastraban los planes del gobierno. La doctrina del destino manifiesto tenía como objetivo convencer de que Estados Unidos debía ocupar un espacio geográfico que por naturaleza no le correspondía. La doctrina apostaba, sin cuestionamientos de ninguna clase, por el engrandecimiento de la nación, sin importar quienes fueran sus habitantes originarios o que otras potencias se encontraran en los límites de sus apetencias territoriales.³⁵

Durante estos tiempos de colonización se presentaron luchas constantes contras las tribus de la llanura occidental estadounidense, al no someterse drásticamente, “el gobierno de

³³ COZZENS, Peter. La tierra llora, la amarga historia de las Guerras Indias por la Conquista del Oeste. Madrid. Ediciones SLNE. 2017. p.3.

³⁴ DOVAL, Gregorio. Breve historia de la conquista del oeste. Madrid. Ediciones Nowtilus S.L. 2009. p.63.

³⁵ ÁLVAREZ, Miguel Madueño. Colonialismo, genocidio y reeducación como elementos de la guerra irregular en la conquista del Oeste Norteamericano. En: Revista Universitaria de Historia Militar. [en línea]. Teruel. Centro de Estudios de la Guerra-RUHM. 2022. N.º 23. p. 47-48. [Consultado: 22 de diciembre del 2023] En: <https://ruhm.es/index.php/RUHM/issue/view/24/12>

Estados Unidos concluyó que los indios eran un estorbo para sus planes y que sus ancestrales formas de vida tenían poca cabida en la nueva nación”³⁶ por ende, la tarea era civilizarlos y sino eliminarlos para que la nación prosperara, debido a que “la dominación llevada a cabo por Estados Unidos estaba amparada en acuerdos internacionales y respaldada por unas fuerzas armadas abrumadoras. Además, normalizaron sus actos gracias a las leyes emanadas del Congreso, mantenidas en una constitución.”³⁷

Estas múltiples muestras de poder del gobierno sobre los indios era cada vez más evidente en hechos como las matanzas de los búfalos base alimenticia de estos grupos étnicos, los asesinatos de manera siniestra en las llanuras y el confinamiento como ganado, lo que generó que muchos de ellos terminaran sucumbiendo bajo ese plan colonizador lo que ocasionó el desplazamiento y la privación de la libertad de los pueblos indios, del mismo modo que se fracturaron las tradiciones culturales que ellos habían conservado a través de muchas generaciones.

Específicamente esta colonización se concretó de manera total con la construcción del ferrocarril transcontinental que buscaba unir el Este con el Oeste estadounidense, con la finalidad de poder transportar a mayor velocidad todas las riquezas de estos vastos territorios, “en un país joven y, como tal, con receptividad para las novedades tecnológicas, la invención en Inglaterra del ferrocarril inflamó la imaginación de los empresarios de la Costa Este estadounidense. La primera compañía ferroviaria estadounidense fue la Baltimore & Ohio Railroad, más para la puesta en servicio del primer tren hubo que esperar a la llegada de la primera locomotora importada de Inglaterra.”³⁸

Según los historiadores estadounidenses que se han encargado de reconstruir la historia del ferrocarril en estos territorios, afirman que, “entre 1830 y 1850, se tendieron casi 50.000 kilómetros de raíles en el Este. Como era de esperar, enseguida llegó el asalto ferroviario de los nuevos territorios occidentales. El ferrocarril, más que cualquier otro medio de transporte, llevó la civilización al Oeste, porque con él llegaron, aunque con retraso, la ley y el orden, el gobierno y el comercio a gran escala.”³⁹ Por tal razón, es indispensable ir

³⁶ Ibid., p. 47.

³⁷ Ibid., p. 50.

³⁸ DOVAL, Gregorio, Óp. Cit., p. 215.

³⁹ Ibid., p. 215.

reconociendo que las colonizaciones decimonónicas, siempre van a estar acompañadas de avances tecnológicos como este medio de transporte, el cual creó ese imaginario del progreso y de transformación nacional, siendo los grupos del Oeste los mayores perjudicados de esta expansión debido a que “el paso del ferrocarril variaba sobre la marcha y atravesaba sus tierras, violando en muchas ocasiones convenios establecidos previamente.”⁴⁰

En términos generales, la idea de construir un ferrocarril que buscara satisfacer en menor tiempo el transporte de Este a Oeste, se gesta a mediados del siglo XIX, debido a que muchos colonos tenían el interés de que, “el país se convirtiera en un gran mercado continuo y en que mercancías, noticias y personas pudieran ser transportadas con rapidez de unos lugares a otros, empezaron a reclamar un ferrocarril transcontinental que superara las evidentes deficiencias de los caballos, las diligencias, las carretas y los escasos vapores fluviales, únicos medios hasta entonces de trasladar personas o cosas a largas distancias.”⁴¹ Estas exigencias abrieron el camino, para que “el 1 de julio de 1862, los magnates del ferrocarril que estaban detrás del Central Pacific y el Union Pacific recibieron la concesión oficial para la construcción de la línea. El Central Pacific se adjudicó la línea a tender desde Sacramento hasta la frontera de Nevada con Utah; el Union Pacific, la de Omaha a Nevada. Las compañías recibieron parcelas que cubrirían un ancho de 16 kilómetros a un lado y otro de la vía, lo que suponía en total unos 22 millones de acres de tierra.”⁴²

La construcción de esta obra es analizada desde diversos ángulos, en este caso si acudimos al cine, lógicamente partiendo de que es una representación creada con una intencionalidad, en Estados Unidos se creó un género de este audiovisual denominado “Wéstern”, el cual representaba tanto la colonización al Oeste, la cimentación de las vías férreas y los impactos de ambos procesos, motivo por el cual, fue necesario mirar las películas que dejan ver esos fundamentos representativos de este evento histórico, claramente como son producciones que buscan exaltar los valores y las grandes hazañas de esos trabajadores que dieron hasta su vida en este gran proceso, pues los indios son catalogados “como enemigos, bandoleros, asesinos” mientras que el colono es el “héroe” de la nación.

⁴⁰ QUIXAL SANTOS, David & VITA ROSALENY, Francisco. La expansión hacia el oeste americano vista a través del género western. Barcelona. Exnovo. 2006. p. 115.

⁴¹ DOVAL, Gregorio, Óp. Cit., p. 216.

⁴² Ibid., p. 219.

El caso es que estas producciones de tipo Western así tengan intenciones de resaltar la supremacía blanca sobre los grupos etnográfico originarios del Oeste, también ayudan a comprender esa época de continuas guerras como la de secesión, los conflictos, y los impactos del ferrocarril en Estados Unidos, por tal razón, en este género del cine vamos a encontrar, “los tradicionales tópicos de aldeas con sheriffs, forajidos, bancos, saloons, barberos, pieles rojas, pioneros, etc. reflejan parte de la sociedad de la época, así como vías de colonización, caravanas, ferrocarril, la fiebre del Oro, exterminio de los nativos, erección de ciudades, etc. muestran los procesos o vivencias que ésta estaba configurando con su expansión.”⁴³

The Iron Horse o Caballo de Hierro⁴⁴, es una producción de John Ford realizada en 1924, donde se representa en gran medida algunos fenómenos que se presentaron con el ferrocarril transcontinental, razón por la cual, es necesaria traerla a colación ya que se encuentran escenas en las cuáles se puede evidenciar como con la llegada de este medio de transporte, se crean ciudades, las matanzas de búfalos y bisontes, la mezcla de inmigrantes entorno al ferrocarril, conflictos y descontentos de los trabajadores, contrabando y los ataques de los bandoleros por robar el tren, etc. son a grandes rasgos impactos y situaciones que se representan y que dejan ver ese contexto de una de las líneas más grandes y extensas de América.

Hay aserciones de historiadores y sociólogos, en dónde se argumenta que Estados Unidos es un país de inmigrantes, constituido por una mezcla de razas esparcidas por todo el territorio, razón por la cual, es necesario resaltar que durante la construcción del ferrocarril transcontinental al ser una obra tan grande, necesitó mano de obra china, estos “miles de chinos fueron traídos desde Cantón con el señuelo de una buena paga, lo que resultó un fiasco”⁴⁵ debido a que, “los trabajadores chinos tenían que trabajar más horas y realizar las tareas más peligrosas. Casi siempre, eran ellos los encargados de excavar los túneles a través de la roca sólida; los que se descolgaban por los peñascos en canastas de mimbre sujetas por cuerdas; los que taladraban agujeros en las rocas y los que colocaban la pólvora

⁴³ QUIXAL SANTOS, David & VITA ROSALENY, Francisco, Óp. Cit., p. 103.

⁴⁴ FORD, John. The Irons Horse. [video] Fox Film. [1924]. Duración: 1 hora y 50 minutos En: <https://www.youtube.com/watch?v=BLxKxD3USrg>

⁴⁵ DOVAL, Gregorio, Óp. Cit., p. 222.

y los detonadores en ellos”⁴⁶, mostrando otro impacto social como fue la explotación desmesurada por parte de los colonos sobre trabajadores extranjeros, para “el 10 de mayo de 1869, con una ceremonia festiva y protocolaria en el lugar y con gran regocijo en todo el país, Leland Stanford, por el Central Pacific, y Thomas Durant, por el Unión Pacific, colocaron ceremonialmente los remaches del último raíl”⁴⁷ finalizando esta construcción férrea en Estados Unidos y por primera vez en la historia de esta nación el Oeste salvaje, era integrado a la nación.

Por su parte, en América Latina el ferrocarril fue impulsado por potencias como Inglaterra, España y Estados Unidos, entre otras, estas naciones fueron las encargadas de fomentar “las supuestas grandezas” que el ferrocarril traería a estos países “subdesarrollados”, los cuales habían salido de un proceso de “descolonización” que generó varios conflictos internos que llevaron a proyectos “independentistas”, que van a ver truncada esa “libertad”, cuando empresas transnacionales desde mediados de la centuria, interesadas en las materias primas y minerales bajo el discurso de la “modernidad e industrialización” generan utopías de desarrollo y progreso, a la vez que, emprenden la construcción desde México hasta Argentina de trenes, que fueron recibidos con enorme alegría debido a que serían aquellos artefactos la solución más viable para vincularse a la economía mundial debido a la expansión ferroviaria que se va dar durante el siglo XIX en algunos países que componen este hemisferio.

El Cuadro 2, indica como la mayoría de países Latinoamericanos construyeron redes férreas durante el siglo XIX, todas las naciones por ende resguardaban intereses que llevaron a que se dieran inversiones por parte de las potencias extranjeras, las cuales no se hicieron esperar pues desde 1837 se logra identificar el primer ferrocarril en Cuba, lo que llama la atención debido a que aún era una colonia perteneciente a España, según Roberto Pucci “en Cuba, la transformación se dio en dos etapas: una primera, que puede ubicarse del último tercio del siglo XIX hasta la segunda guerra de Independencia de 1895-1898, que la interrumpió. La segunda se produjo bajo la dominación estadounidense, en las tres

⁴⁶ Ibid., p. 222.

⁴⁷ Ibid., p. 228.

primeras décadas del siglo XX, cuando se fundaron los grandes ingenios, principalmente en la región oriental.”⁴⁸

Cuadro 2. Expansión del ferrocarril en América Latina.

PAIS	AÑO.
Argentina.	1857.
Bolivia.	1889.
Brasil.	1854
Chile	1851.
Colombia.	1855.
Cuba.	1837.
República Dominicana.	1877.
Ecuador.	1872.
El Salvador.	1882.
Guatemala.	1880.
Honduras.	1870.
México.	1850.
Nicaragua.	1877.
Paraguay	1861.
Uruguay	1884.
Perú.	1851.
Venezuela.	1877.

Elaboración propia, a partir de la información sacada de las investigaciones.

Esa transformación económica de los ingenios, a la que hace referencia Pucci, está relacionada con la industria producto de la caña de azúcar, debido a que “en el periodo entre 1791-1820, la industria azucarera se hallaba establecida, como el sector predominante dentro de la economía cubana, a pesar del progreso de otros productos como el café y el tabaco. Ello fue debido fundamentalmente a los precios súbitamente altos determinados por

⁴⁸ PUCCI, Roberto. La revolución industrial azúcar en Cuba, Brasil y Argentina tecnología y cambio social (CA. 1870-1930). Tucumán. Realidad Económica. 1999. p.132.

la revolución y sublevación de otras colonias productoras de azúcar como Haití una de las principales abastecedoras de Europa.”⁴⁹

Según Bazzani,⁵⁰ un investigador de la historia cubana, plantea que fueron los hacendados criollos los que manifestaron a la Corona Española en un primer momento la necesidad de realizar caminos y traer avances tecnológicos con el objetivo de lograr transportar el azúcar para no sufrir lo ocurrido durante 1825-1826 donde se había dado un bajón en el precio de esta materia prima, por tal razón, la idea era lograr impulsar la industria, pero “por más que los caminos se fueron perfeccionando y que los canales y los buques de vapor contribuyeran de alguna manera al desarrollo del tráfico interno, no pudieron estos elementos ser totalmente efectivos ante los inconvenientes que soportaba la economía agraria mercantil en Cuba en comienzos del siglo XIX.”⁵¹ Por lo tanto, “solo un medio de transporte reunía los tres requisitos fundamentales de economía, rapidez y flexibilidad, necesarias para paliar las urgencias de la agricultura y la industria: el ferrocarril uno de los más revolucionarios inventos de todos los tiempos y elemento esencial para proveer solución.”⁵²

De este modo el ferrocarril llegaba a la isla como ese medio esencial que haría que la industria del azúcar retomara esa posición y encajara en la economía mundial, razón por la cual, “la Sociedad Económica de Amigos del País había convocado un concurso para el mantenimiento y mejora de los caminos de Cuba. Recibió el premio José Antonio Saco que proponía consolidar con macadán los caminos y hacía alusión también en su proyecto al ferrocarril”⁵³ “pero sería el sevillano afincado en Londres, Marcelino Calero Portocarrero,

⁴⁹ HOYANO BAZZINI, Eduardo. La nueva frontera del azúcar. El ferrocarril y la economía cubana. Madrid. CSIC. 1991. p. 19.

⁵⁰ Ibid., p. 23.

⁵¹ Ibid., p. 63.

⁵² Ibid., p. 63.

⁵³ FERNÁNDEZ SÁENZ, Fernando. El primer ferrocarril español se construyó en Cuba. En: Revista hispano cubana. [en línea]. Madrid. F.C.H 2001. N.º 9. p. 78. [Consultado: 21 de diciembre del 2023] en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=207171>, del mismo modo BAZZINI, plantea que “Entre los antecedentes más directos de la instalación del ferrocarril en Cuba un organismo que llegó a tener una gran incidencia en el desarrollo de la vida cultural y económica de la isla fue la Sociedad Económica del país, cuyo origen se remonta del siglo XVIII” en: HOYANO BAZZINI, Eduardo, Óp. Cit., p. 63, “La idea del ferrocarril o los caminos de hierro, como llegaría a denominarse más tarde, se originó en el impulso dado por la Sociedad Económica a diversas iniciativas de trabajo que, publicados con posterioridad permitieron reflexionar en profundidad, acerca de las vías de comunicación y paliar la inacción de algunos individuos” en HOYANO BAZZINI, Eduardo, Óp. Cit., p. 64.

el mismo que inició los estudios para construir líneas férreas en la Península, quien promovió en la Habana un estado de opinión acerca de las posibilidades de utilizar el ferrocarril como sustituto de los transportes carreteros para la exportación de azúcar.”⁵⁴ Es así que; “El 19 de noviembre de 1837 se inauguraba en Cuba el primer tramo del ferrocarril La Habana-Güines, que era además el primero que se construía en España y también en toda Iberoamérica.”⁵⁵

A partir de la llegada del ferrocarril se dan grandes cambios e impulsos económicos en esta colonia, se estimaba que “en 1885 existían 1.499 kilómetros de ferrocarriles en explotación a cargo de 12 compañías, todas de capital hispano-cubano, excepto una británica. La industria azucarera en pleno apogeo contribuía al beneficio empresarial de los ferrocarriles. El famoso ingenio El Constancia, el mayor del mundo, aportaba por sí solo una zafra de 135.000 sacos que transportaba en su integridad por ferrocarril.”⁵⁶ su crecimiento industrial y económico como muchos historiadores han denominado se vio truncado, según Gonzales,

Al concluir la contienda bélica que José Martí denominara Guerra Necesaria (1895-1898) varias corporaciones financieras del extranjero concedieron empréstitos a empresarios cubanos y españoles con el objetivo de recuperar la industria azucarera nacional, afectada durante el desarrollo de las operaciones militares. Al mismo tiempo, algunas compañías norteamericanas como la Boston Fruit Company —que en 1899 cambiaría su nombre por el de United Fruit Company— comenzaron a apropiarse mediante la compra de grandes porciones de tierra en puntos estratégicos de la región oriental y central del país.⁵⁷

Dando paso a esa segunda etapa como anteriormente se explicó donde los Estados Unidos mediante las compañías transnacionales invaden la naciente y “descolonizada” Cuba generando que “a fines de la primera década del siglo XX, unos 170 ingenios centrales monopolizaban toda la producción azucarera cubana, habiendo desaparecido por completo el ingenio tradicional. Cuba quedó integrada desde entonces como una dependencia del

⁵⁴ Ibid., p. 76

⁵⁵ Ibid., p. 78.

⁵⁶ Ibid., 75.

⁵⁷ REYES GONZÁLEZ, José Luis. Los enclaves azucareros de la región nororiental de Cuba (1900-1930). el batey del central tacajó. En: Revista hispano cubana.78. [en línea]. Venezuela, Centro de Investigaciones Históricas Mario Briceño Iragorry. 2014. N.º 61. p. 394. [Consultado: 23 de diciembre del 2023] en: <http://www.scielo.org.ve/pdf/te/v24n61/art20.pdf>

mercado estadounidense del azúcar”⁵⁸ los cuales controlaron el ferrocarril a su manera bajo intereses propios, este caso cubano de la industria del azúcar es solo un ejemplo de las múltiples situaciones que se presentaron en América Latina, claramente hay con la llegada de los ferrocarriles un aumento de la producción de materias primas y un mínimo desarrollo, pero como en páginas atrás he venido manifestando, el ferrocarril parece ser que arrastra lastres, debido a que los efectos en este país no se hicieron esperar, desde daños ambientales como la tala de sus bosques hasta terminar dominados por una potencia como Estados Unidos es lo que padeció en ese transcurso de los siglos Cuba, algo muy similar ocurrió en Perú con la producción del “Guano”, un suplemento nitrítico para el cultivo, a mediados del siglo XIX.

En Perú el guano fue el producto más importante y el que va a llamar la atención para que el ferrocarril se convierta en esa esperanza de desarrollo para este país e ingresen ingleses en esta zona en medio de esa “fiebre guanera”, teniendo claro este parámetro, según Heráclito Bonilla, “la construcción de los ferrocarriles, en la opinión de Pardo y de sus seguidores, aparece, así como el arma estratégica para preparar el desarrollo económico del país. El recurso a los capitales extranjeros, con la sólida garantía de la hipoteca del guano debía constituir el medio para realizar este proyecto.”⁵⁹ Por consiguiente así como en Cuba fue la producción de azúcar, en el Perú el guano será el que “impulse” a traer el sistema férreo, razón por la cual, “la conversión del guano en ferrocarriles, virtual *mot d’ordre* de la élite modernizante, fue incorporada en el plan de gobierno del coronel José Balta y fue durante su gestión administrativa (1868- 1872) que se emprendió la construcción de las más importantes líneas ferroviarias.”⁶⁰ Hipotecar la producción de Guano, por la burguesía peruana por traer el ferrocarril va ser uno de los grandes desastros de la época debido a que va quedar sumido en deudas, ya que, “estos ferrocarriles no se articularon a la estructura interna de la economía peruana, sino que más bien fueron los vehículos de

⁵⁸ PUCCI, Roberto, *Óp. Cit.*, p. 133.

⁵⁹ BONILLA, Heráclito. *Guano y Burguesía en el Perú*. Quito. © FLACSO. 1994. p. 67. El autor hace referencia a Manuel Pardo y Lavalle, ministro, economista y político peruano que en la época del guano va impulsar el ferrocarril en el Perú.

⁶⁰ *Ibid.*, p. 65.

desintegración de la economía campesina y los canales a través de los cuales se reforzó la dependencia exterior del Perú.”⁶¹

Los casos antes mencionados desde la Conquista al Oeste, el caso del azúcar en Cuba, y en menos proporción el guano en el Perú son versiones cortas que dejan ver esas influencias capitalistas y esas colonizaciones, claramente no son los únicos casos durante el siglo XIX como lo muestra el Cuadro 2, hubo una expansión ferrocarrilera, que si se estudia caso por caso se va a terminar comprendiendo esta fenomenología de efectos y consecuencias que trajo consigo ese fenómeno del progreso capitalista en relación con la creación de ramales férreos por todo el continente americano, cabe destacar que durante gran parte del siglo XX el ferrocarril va ser usado también como una arma durante los conflictos bélicos, razón por la cual, está constituida la siguiente sección de esta investigación, en la que se logra analizar esa relación entre las guerras y este medio de transporte en varios conflictos desarrollados durante el siglo XX tanto en Europa como en América.

1.3. Las guerras y el ferrocarril.

Desde la perspectiva de la historia uno de los fenómenos más terribles concurrentes durante el siglo XIX y XX que ha tenido mayores repercusiones han sido las guerras, las cuales en estas centurias se van a presentar de múltiples categorías, (guerras por la independencia, civiles y mundiales), el hombre ha inventado en el transcurso de los tiempos tecnología del terror y la ha usado para aniquilar a otros considerados sus enemigos, desde armas de fuego hasta armas biológicas que demuestran una carrera por construir artefactos bélicos en el menor tiempo posible por parte de las potencias para aumentar su poder ante las demás naciones.

Para poder lograr aclarar esa relación planteada entre las guerras y el ferrocarril, es necesario tener claro que para los historiadores el siglo XX fue una centuria en donde la humanidad emprendió una carrera por modernizar el armamento, lo que generó conflictos bélicos que dejaron como resultado millones de vidas perdidas desde militares hasta civiles, en donde hubo toda clase de mecanismos que infundían un tipo de guerra destinada al terror, según Hobsbawm, “la humanidad sobrevivió, pero el gran edificio de la civilización

⁶¹ Ibid., p. 68.

decimonónica se derrumbó entre las llamas de la guerra al hundirse los pilares que lo sustentaban. El siglo XX no puede concebirse dissociado de la guerra, siempre presente aun en los momentos en los que no se escuchaba el sonido de las armas y las explosiones de las bombas.”⁶²

El ferrocarril en el siglo XX se estaba expandiendo a enormes niveles, cuando se presenta una de las guerras más trágicas para la humanidad, la Primera Guerra Mundial o la Gran Guerra, confrontación de índole mundial iniciada en 1914 que va mostrarle al mundo entero escenas de horror, muerte y destrucción, al igual que establece que los ferrocarriles en ese momento pasaron en algunos países de ser “los símbolos de progreso” a “símbolos de la guerra”, debido a que estos se encargaban de transportar ejércitos y movilizar armas a los frentes, lo que generó que las naciones se enfocaran en la construcción de estas líneas.

Esta relación entre guerra y máquina fue necesario configurarla mediante el análisis de una serie de documentales titulados “Trenes de la Gran Guerra, por Michael Portillo⁶³, la cual tiene 5 capítulos, en donde nos va a señalar puntos claves para mostrarnos las influencias que tuvieron estos ferrocarriles en este primer acontecimiento violento catalogado como mundial, y que para Portillo debemos concebirla como una guerra de ferrocarriles en el sentido que este medio de transporte marca las pautas de este enfrentamiento bélico siendo considerado un elemento indispensable para ambos bandos en contienda, el ferrocarril se va convertir en aliado esencial en esta lucha debido a que va tener una multiplicidad de funciones a la vez que este va estar en una constante evolución.

Partiendo de esa aclaración, las reflexiones realizadas a partir de este momento se hacen entorno al audiovisual, en el que se muestra que la Primera Guerra Mundial es de carácter ferroviaria en el sentido que, en el momento en el que se presentó el gran estallido en 1914, en Europa se vivía una época de expansión ferroviaria, donde miles de redes férreas estaban desplegadas por todo el continente, lo que significó que una gran multitud de ferrocarriles y estaciones, le habían dado un dinamismo a las comunicaciones y al transporte a países como, Francia, Alemania, Bélgica y el Reino Unido.

⁶² HOBBSAWM, Eric. Historia del siglo XX. Buenos Aires. Editorial Grijalbo. 1999. p. 30

⁶³ PORTILLO, Michael. Trenes de la gran guerra. [video] Odisea: Documania Tv. [16-05-2017] Miniserie 5 capítulos, cada capítulo tiene una duración aproximada de 29 minutos. [consultado el 24 de diciembre de 2023] Disponible en: https://www.documaniatv.com/historia/trenes-de-la-gran-guerra-1-el-comienzo-de-una-guerra-ferroviaria-video_45eb85c21.html

Con la muerte en Sarajevo del archiduque Francisco Fernando de Austria y del devenir de grandes dicotomías entre potencias, Alemania encabezó una de las invasiones más poderosas del mundo a países Europeos, donde el ferrocarril va ser esa herramienta ideal, porque va en un primer momento a transportar de manera más efectiva a los hombre destinados a morir por sus naciones al frente de guerra, donde estaba las fronteras del conflicto, ambas fracciones mantenían al ferrocarril como su máxima expresión de poder, a tal punto; qué se habían planteado que para ganar la guerra era necesario construir más locomotoras, he ahí la importancia de este medio que va ir evolucionando tecnológicamente, por tal razón, se van hallar múltiples versiones desde ferrocarriles más pequeños, silenciosos y rápidos, hasta ferrocarriles al servicio que transportaban heridos, los cuales en el interior de sus vagones va estar puesto lo último en tecnología médica del momento para atender a los mutilados por la guerra.

Esta guerra del vapor y mecánica ha dejado legados escritos y testimoniales que argumentan la importancia de tener ferrocarriles en esa época de conflicto para movilizar también armamento y comida a los frentes en contienda, es así que fue considerado para muchos ejércitos en esas fronteras un símbolo de poder, por consiguiente, para lograr que este funcionara de la manera más adecuada, se aprecia toda un arquitectura realizada por el hombre para únicamente la guerra, desde las mismas estaciones se logra ver una serie de adecuaciones para lograr constituir una red organizada y viable para poder abastecer la primera línea, si un solo ferrocarril de estos se retrasaba los efectos era catastróficos no solo por el armamento bélico sino por los efectos emocionales que causaba en los combatientes, he ahí la importancia de que esa cantidad de ferrocarriles tuvieran una constante movilidad bien planificada.

Existen también unos manuales ferroviarios creados en épocas de guerra con el objetivo de utilizar las vías férreas bajo un parámetro estratégico militar para lograr las invasiones a otros países, por tal razón, los alemanes siempre buscaban controlar esas vías férreas desde que se lanzó el plan Schlieffen con el objetivo de buscar desestabilizar en el menor tiempo a las tropas francesas debido a que este medio tan moderno lograba expandir los focos de la guerra, a tal punto, que sin redes férreas los avances no podían gestarse, por eso

los sabotajes a los ferrocarriles y ataques aéreos a estos trenes para detenerlos fueron una constante en estos conflictos.

En términos generales, el agrupamiento de fuerzas militares y su transporte han hecho que el ferrocarril fuese considerado necesario en la Primera Guerra Mundial, pero no hay que olvidar también que este medio de transporte se encargaban de que esa guerra del terror como ha sido catalogada fuera aún más trágica, desde que se inició a la fabricación armamentística estos eran los encargados de transportar armas de gran calibre que acabaron con miles de seres humanos en minutos, fueran alemanes, franceses o ingleses, estas armas causaron un exterminio dejando millones de víctimas.

Es así que un medio que se construyó con el fin de “cohesionar” países, de articularlos y de mejorar el transporte se estaba convirtiendo para estos primeros años del siglo XX en un arma útil usada para determinar hasta la misma forma de luchar, debido a que era una guerra rápida y de velocidad, lo que encaminaba ese mal uso de los ferrocarriles que llevarían a que esos grandes problemas logísticos que conlleva una guerra fueran solucionados por este medio de manera eficaz y por los miles de trabajadores férreos enlistados que los convirtieron en máquinas voraces de hierro.

Esta guerra larga en el sentido de que son más de 4 años de enfrentamientos bélicos y sangrientos deja como resultado un uso del ferrocarril de manera desmesurada debido a que fueron esos soportes fundamentales para que la “alianza” de países logre terminar y ponerle fin a la guerra, promoviendo un tipo de encarcelamiento a Alemania que va ser el detonante de la Segunda Guerra Mundial y el nazismo, por consiguiente, quienes dominaron y construyeron más ferrocarriles y arterias viales, se llevaron la victoria lo que implicaba que estos medios en estos “eventos catastrófico” tenían una relevancia, claramente hay un declive en su uso en posteriores guerras debido a que aparecieron nuevos medios modernos que lograban hacer más daño y eliminar a más seres humanos en menor tiempo, pero en esta primera guerra fueron los causantes de que se desarrollara y se soportara este conflicto.

Pero no es el único caso en el que se logra ver las utilidades del ferrocarril para hacer la guerra, si se observa el caso del conflicto civil en España, se logra apreciar también una funcionalidad de este medio de transporte, por lo tanto es necesario tener en cuenta que las

reflexiones que se realizan a partir de este momento se hacen en énfasis en el documental, “Los hijos de hierro”⁶⁴ de la RENFE y el Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana, este documento audiovisual es un compendio de testimonios de hijos y parientes de familiares que trabajaron en el ferrocarril y fueron víctimas de la dictadura fascista hecha por Francisco Franco Bahamonde, entre 1936 a 1939 en el cual se dieron diferentes vulneraciones a la vida entorno al ferrocarril.

En él se puede apreciar algo muy similar al anterior documental, ya que durante esta guerra civil Española devastadora y sin precedentes, se logra apreciar como el control del ferrocarril y las vías férreas tienden a ser muy relevantes, porque tienen un valor estratégico para los militares y también para la resistencia, debido a que habían quedado divididas las redes férreas hacia ambos bandos, dicha planificación estratégica llevó a que muchos de los trabajadores ferroviarios fueran aniquilados debido a que este medio era sin precedente alguno quien manejaba las rienda del enfrentamiento.

Para poder llevar a cabo ese control de la dictadura, se van a realizar en todas las estaciones gracias a las ayudas de las compañías “depuraciones”, en donde se interrogaban, torturaban y asesinaban a los trabajadores del ferrocarril que estuvieran envueltos en organizaciones obreras y en “sindicatos socialistas”, todo esto llevó a que muchas compañías ferroviarias estuvieran a la par de esas políticas de exterminio propuestas por la dictadura.

Debido a que el régimen de Franco quería acabar de raíz con toda organización sindicalista, el ferrocarril parece ser, tenía que estar en función de estos grupos alzados en armas, por consiguiente alrededor de sus vías, “presos políticos” y víctimas de esas persecuciones eran obligados a trabajar sin paga alguna en las vías del tren destruidas por la guerra y por las fuerzas detractoras, por eso esa vigilancia tan constante al que estuviera a cargo de este medio fue tan regia, ya que era esencial para ellos en el sentido de sostener la dictadura, como resultado se fomentaron campos de concentración que dejaron ver toda esa doctrina del terror de esta dictadura, al igual que prostitución, control y estimación como producto de ese poder tan desmedido y cruel de una guerra sangrienta como la civil Española, según Francisco García y Miguel Rubio concluyen que en este conflicto; “la situación que vivió el

⁶⁴ RENFE. Los hijos de hierro. [video]. Madrid. YouTube, Gobierno de España, ministerio de transporte, movilidad y agenda urbana, [30 de junio de 2021] 49:34 minutos [consultado el 25 de diciembre de 2023] disponible en: <https://www.youtube.com/watch?v=7XpR0-EpRHw> .

material rodante nos permite observar con evidente claridad la importancia del ferrocarril en el devenir de la guerra, por cuanto se convirtió en factor decisivo para el transporte de tropas y pertrechos en los frentes de batalla más importantes del noreste peninsular.”⁶⁵

Por otra parte, en el continente americano hay varios casos donde se ve manifestada esa relación ferrocarril y guerra, sin embargo; el suceso de La Revolución Mexicana dada entre 1910-1920, durante la dictadura de Porfirio Díaz es elemental estudiarla, debido a que se logra apreciar una explotación de este medio, considerado desde su llegada esencial para el transporte que en tiempos de guerra fue un artefacto de gran importancia para combatir en todos los frentes, según Felipe Sánchez,

La Revolución Mexicana viajó en tren. La forma en que se desarrollaron los numerosos hechos de armas se vio en gran parte facilitados gracias a la movilidad que otorgaron los trenes, los cuales durante el tiempo del “porfiriato” habían contribuido tanto a la integración territorial como a la formación de un espacio económico interno de gran relevancia. Sin embargo, paradójicamente la Revolución trajo como consecuencia un resquebrajamiento territorial y la transformación de los ferrocarriles en elementos militares de importancia estratégica.⁶⁶

Muy similar a los casos anteriores los ferrocarriles en México van a tener un papel central en la Revolución, debido a que se van a convertir en una gran herramienta, la cual otorgaba ventajas frente al enemigo, cabe resaltar que los efectos que la guerra causó en el tren, generaron un declive de los ferrocarriles en México, ya que en muchos casos para poder lograr detener al enemigo se usaban diferentes medios como destruir las vías y los ferrocarriles, por tal razón, es acertada la conclusión que realiza Sánchez cuando manifiesta, “la tecnología logró integrar a México en varios aspectos durante el siglo XIX; no obstante, el suceso que marcaría al México del siglo XX desquició profundamente el funcionamiento de los ferrocarriles.”⁶⁷

⁶⁵ CAYÓN GARCÍA, Francisco- MUÑOZ RUBIO, Miguel. los transportes y las comunicaciones durante la guerra civil. Madrid. Working Paper.2006. p. 18.

⁶⁶ SÁNCHEZ BARRÍA, Felipe. El funcionamiento de los ferrocarriles en México durante los primeros años de la revolución, 1911-1914. En: Revista Tiempo y Espacio [en línea]. Concepción. Universidad de concepción de chile. 2010. N.º 24. p.10. [Consultado: 26 de diciembre del 2023] en: <https://revistas.ubiobio.cl/index.php/TYE/article/view/1761/1705>

⁶⁷ Ibid., p.10

Para finalizar, durante la Segunda Guerra Mundial hay aun testimonios de que el ferrocarril seguía teniendo funciones similares a las antes mencionadas, con la diferencia de que tenían mayor tecnología y mayor poder armamentístico, del mismo modo, estos siguieron siendo “aprovechados” como se logra ver en la película de Steven Spielberg, denominada la lista de Schindler⁶⁸, la cual muestra un poco el funcionamiento que el tren va tener en este conflicto bélico, el cual es empleado de manera horrorosa para llevar a miles de judíos a campos de concentración y ser asesinados de la manera más brutal, trenes de la muerte que seguían operando, llevando dentro de sus vagones vidas inocentes que serían exterminadas en lo que ha sido denominado por la historia como el holocausto nazi, en donde millones de seres humanos vivieron en carne propia una guerra deshumanizada, una guerra de horror, donde los ferrocarriles operaron también bajo órdenes de tiranos y genocidas.

Por otra parte, mientras se daban estos conflictos en Europa y en algunos países de América, en Colombia desde mediados del siglo XIX se habían logrado proyectar y construir algunos escasos tramos férreos en algunas regiones productivas, con la intención de que el país lograra salir de esa precaria situación económica, política y social, “expansión férrea” que va a estar sometida en varias ocasiones a suspensiones producto de circunstancias que no le habían permitido lograr una consolidación estable, lo que había generado según las élites, que el país entrara en un atraso, de modo que este medio debía ser impulsado porque era el único que sería capaz de promover la integración, la salvación y la redención de esta nación que estaba en esa búsqueda incesante de construcción de país, tópico expuesto en el siguiente acápite.

1.4 El ferrocarril en la construcción de país.

En Colombia se implementa la primera línea férrea en la provincia de Panamá durante el siglo XIX, a partir de este momento las aristocracias regionales van a ver en la locomotora la solución más viable para que el país saliera de la situación precaria producto de múltiples guerras civiles que habían dejado como resultado una economía y una sociedad fracturada, por lo que se continúa la construcción de tramos férreos en varias zonas productivas,

⁶⁸ SPIELBERG, Steven. La lista de Schindler. Estados Unidos. 1993. Duración: 3:07:10 horas. [consultado 26 de diciembre de 2023]., Disponible en: https://archive.org/details/lalistadeschindler1993stevenspielberg_201912

creándose un sentimiento fuerte nacionalista, en el que las vías férreas serían la ruta más adecuada para que el país obtuviese la tan anhelada industrialización y el progreso.

Luego de los procesos independentistas y de que la naciente república, viviera transformaciones en el ámbito político, económico y social marcada por varios conflictos nacionales y regionales, vio una luz de “esperanza” y se sembró una ilusión de desarrollo, cuando se construye por primera vez en este país el primer ferrocarril en la provincia de Panamá en 1855, denominado “transcontinental” o “interoceánico” porque uniría los dos océanos (el Atlántico con el Pacífico) proyectado, “durante el primer gobierno del general Tomás Cipriano de Mosquera (1845-1849)”⁶⁹ el cual va tener una serie de particularidades según, Gustavo Arias de Greiff, “en primer lugar, fue el único construido con el expreso propósito de atravesar el continente; en segundo lugar, no conectó ningún centro de producción local con el mercado internacional; tercero, la inversión fue realizada exclusivamente por el capital extranjero; cuarto, fue en términos generales una empresa rentable, al menos mientras pudo mantener el monopolio en los trayectos intercontinentales en América.”⁷⁰

Esta primera línea férrea construida en el país, tenía claros intereses por parte de los Estados Unidos, debido a que esta potencia luego de colonizar e invadir tierras mexicanas, va encontrar una gran cantidad de oro en California, lo que hace que busque nuevas rutas para transportarlo, Panamá se convirtió en ese momento en una de esas vías predilectas y elementales debido a su posición geográfica, lo que dio paso a que se impulsara este medio de transporte en esta región, “en 1855, las brigadas de construcción que avanzaban desde los dos frentes se encontraron y para finales de enero entró en funcionamiento el primer tren interoceánico y transcontinental de la historia. La extensión total era de 47,5 millas (77 kilómetros) con una inclinación del 1,14%, lo que brindaba las condiciones más favorables para atravesar el continente entre Nicaragua y el Darién.”⁷¹

⁶⁹ POVEDA RAMOS, Gabriel. La construcción del ferrocarril de Panamá. Medellín. Dyna. 2004. p.3.

⁷⁰ ARIAS DE GREIFF, Gustavo. La mula de hierro. Bogotá. Carlos Valencia Editores. 1896. & PLATT, Robert. Central American Railways and the Panamerican Route. 1926. Annals of the Association of American Geographers. p.16 (1). Citado en: CORREA RESTREPO, Juan Santiago. Inversión extranjera directa y construcción de ferrocarriles en Colombia: el caso del ferrocarril de Panamá (1849-1869). Cali. Estudios Gerenciales. 2010. p. 44-45.

⁷¹ Ibid., p. 49.

La construcción del ferrocarril en Panamá, estuvo marcada por hechos que merecen la pena recordar, como por ejemplo, lo difícil que fue desafiar la geografía de esta zona dejó como resultado una gran cantidad de trabajadores que murieron en el transcurso de esta construcción, lo que dificultó poder montar las líneas férreas, siendo un desafío enorme para poder llevar a cabo la realización de este medio de transporte, por consiguiente, “la Panamá Railroad Company obtuvo los derechos exclusivos de la construcción de la línea, la administración de los puertos situados en los dos extremos, derechos exclusivos para la construcción de un futuro canal.”⁷² Abriendo el camino a que se consolidaran múltiples redes férreas que en su primera fase durante el siglo XIX en el país, entre 1866 a 1885, se logra observar una gran cantidad de construcciones en la mayoría de regiones en donde predominaban materias primas como el caucho, la quina, el banano y el café, entre otras.

El objetivo de crear estas líneas férreas era, “superar la geografía espacial para lograr la industrialización, el ferrocarril iba a lograr una conexión, con todo el país hacia un futuro de progreso”⁷³ por tal razón, esta naciente república aspiraba estar dentro de esos nuevos ideales gestados en el discurso capitalista e imperialista de las grandes potencias y la economía mundial, según las élites y hegemonías del momento se tenía que realizar un esfuerzo para aumentar las vías férreas en varias regiones del país ya que de estas dependía el futuro de la nación, de esta manera como el Cuadro 3 lo indica, se generó una expansión de estas vías donde una de las principales características predominantes de esos inicios de la locomotora fue que, “desde la infraestructura del transporte y los servicios públicos, hasta las firmas comerciales, la banca y los seguros, fueron dominados por el capital extranjero”⁷⁴, en este primer periodo según Carlos Eduardo Nieto;

Bajo el esquema federativo que imperó desde 1858 hasta la promulgación de la Constitución de 1886, la infraestructura ferroviaria creció obedeciendo los intereses individuales de cada Estado, que tenían en común la necesidad de encontrar vías de comunicación con el mundo para fortalecer su comercio exterior. Con este fin se

⁷² CORREA RESTREPO, Juan Santiago. Ferrocarriles y soberanía: el ferrocarril de Panamá, 1850-1903. En: América Latina en la Historia Económica. Revista de Investigación [en línea]. Ciudad de México. Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora.2015. N.º 2. p.32. [Consultado: 31 de diciembre del 2023] en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=279138104002>

⁷³ CASTRO GÓMEZ. Santiago. Tejidos oníricos: movilidad, capitalismo y biopolítica en Bogotá (1910-1930). Bogotá. Editorial Pontificia Universidad Javeriana.2009. p. 61.

⁷⁴ NIÑO MURCIA, Carlos. Los ferrocarriles en Colombia: genealogía de un fracaso. Bogotá. Ensayos: Historia y Teoría del Arte. 1996. p. 201.

desarrollaron dos estrategias: Unir directamente los centros de poder con los puertos marítimos más cercanos –casos de Pasto con Tumaco, Barranquilla y Puerto Colombia, Cartagena y Calamar, etc. o conectarse, a través de una red multimodal, con los puertos fluviales en las zonas navegables de los ríos importantes del país –principalmente el Magdalena.⁷⁵

Cuadro 3. Primera fase: construcción de ferrocarriles siglo XIX en Colombia.

Periodo.	Línea Férrea.	Trayecto.
1866- 1885	Ferrocarril de Bolívar.	Puerto Colombia-Barranquilla.
	Ferrocarril de Antioquia.	Medellín – Magdalena.
	Ferrocarril del Norte.	Bogotá- Santander y Boyacá.
	Ferrocarril de Girardot.	Bogotá – Rio Magdalena.
	Ferrocarril de Puerto Wilches.	Magdalena- Bucaramanga y Cúcuta.
	Ferrocarril del Cauca.	Valle del Cauca- Buenaventura.
	Ferrocarril de Santa Marta.	Sanata Marta – San Juan de Córdoba.
	Ferrocarril de la Dorada.	Magdalena- Con el Sur.
	Ferrocarril de Cúcuta.	Cúcuta – Puerto Villamizar.
	Ferrocarril de la Sabana	Bogotá - río Magdalena -Puerto Salgar

Elaboración propia, a partir de la información sacada de las investigaciones.

Hacia finales del siglo XIX, en el país se presenta “La regeneración”, un movimiento impulsado por Rafael Núñez y Miguel Antonio Caro, en el cual se va dar la reforma constitucional de 1886, que a grandes rasgos fortaleció el conservadurismo, el centralismo estatal y el poder del clero, del mismo modo se proclama al país como Estados Unidos de Colombia, a partir de este acontecimiento, surgen varios y constantes enfrentamientos, entre liberales y conservadores que van a desencadenar en la Guerra de los Mil Días (1889-1901), durante este periodo de violencia el país se fracturó y entró en un estado de conflicto en donde se, “causó los mayores trastornos en las instalaciones ferroviarias. Esta dejó

⁷⁵ NIETO, Carlos Eduardo. El ferrocarril en Colombia y la búsqueda de un país. Bogotá. Apuntes 24. 2011. p. 66.

destruidos y paralizados muchos tramos con las consecuentes inversiones para su recuperación.”⁷⁶

Todos estos tramos mostrados en el Cuadro 3, van a terminar sufriendo daños y pausas a causas de la Guerra de los Mil Días, la cual fue producto de “la actitud gubernamental las difíciles condiciones económicas del país y la situación política generada desde el Estado, fueron las chispas que prendieron el combustible que llevaron a la guerra civil en octubre de 1899.”⁷⁷ Consagrándose como uno de los enfrentamientos más largos que va dejar múltiples consecuencias, según Cesar Miguel Torres del Río;

La guerra civil de los Mil Días, de 1899 a 1902, tuvo repercusiones negativas en todos los ámbitos. No solo en el estado de ánimo de la población civil, habitantes rurales en su mayoría, sino también en el de los combatientes liberales y conservadores. Fue, además, la guerra que más dividió a los colombianos en su vida cotidiana, pese a lo acostumbrados que estaban a los enfrentamientos armados. Las “contribuciones forzosas” a cargo de cada uno de los ejércitos en combate (en especial de ganado), el saqueo, la retaliación, las agresiones contra el clero católico, el secuestro, las mutilaciones, la profanación de tumbas y, en general, las vejaciones de todo tipo sobre el adversario quedaron como huella imborrable en Colombia en el siglo XX.⁷⁸

Esta guerra es un evento que además de esos efectos anteriores planteados por Torres del Río, según los historiadores también causó que Panamá se separara de Colombia, situación que va ser aprobada por los Estados Unidos, en el sentido que buscaba mantener unos intereses económicos estables en esta región, además de seguir apropiándose de las rutas del tren y de las concesiones del Canal de Panamá iniciada por los franceses.

Luego de esas intensas confrontaciones presentadas Colombia entraría al siglo XX fracturado en todos los ámbitos, lo que generó que se impulsaran en algunas regiones esos ideales de progreso y desarrollo con el fin de lograr que el país saliera del atraso en el que se hallaba, se buscó nuevas soluciones que perfilarían a la nación hacia esa economía

⁷⁶ PÉREZ, Edmundo. Los ferrocarriles y el desarrollo regional y urbano de Colombia. En Bitácora Urbano Territorial [en línea]. Bogotá. Universidad Nacional de Colombia. 1998. N.º 1. p. 4. [Consultado: 31 de diciembre del 2023] en: <https://revistas.unal.edu.co/index.php/bitacora/article/view/18837/19729>

⁷⁷ TORRES DEL RÍO, César Miguel. Colombia siglo XX: desde la guerra de los mil días hasta la elección de Álvaro Uribe. Bogotá. Editorial Pontificia Universidad Javeriana, 2015. p.19

⁷⁸ Ibid., p.21.

mundial, uno de los periodos en donde más se implantó en el país esa ideología capitalista es en el Quinquenio de Rafael Reyes, según José Alvear Sanín⁷⁹, durante el final del siglo XIX y principios del siglo XX se da por finalizada en 1902 la guerra civil de los Mil Días, esa precariedad económica en la que el país queda después de la confrontación se buscaba mejorar, por tal motivo, desde 1904 a 1909 Rafael Reyes toma la presidencia, bajo su lema “menos política más administración” encarnó un autoritarismo que logró restablecer el valor de la moneda y realizar varias reformas con el fin de rescatar la economía del país, por consiguiente, las vías de comunicación y el transporte era de gran vitalidad para lograr salir de ese atraso en el que la nación vivía, todos estos planes eran un intento por aproximar al país hacia la modernidad, al igual que urgía en un primer momento la paz, con el objetivo de reconstruir la nación y lograr un reordenamiento político para el progreso, de esta manera Reyes buscó permanentemente asesorarse de grupos privados, ya que el Estado al ser despilfarrador debía estar reducido en lo más mínimo su participación, en el tópico económico, buscó una permanente relación con la inversión extranjera, de igual manera que se impulsó la creación del Banco Central, se formuló una política agraria enfatizada en la producción de materias primas para la industria textil, se fomentó la agricultura para la exportación (banano, café, caucho, algodón, azúcar) buscando generar una expansión agrícola, del mismo modo mediante la política agraria va establecer subsidios a agricultores, siendo a grandes rasgos características de este periodo que es fundamental porque se impulsa esa segunda fase de los ferrocarriles en Colombia, la cual se extiende desde 1908 a 1926, en la cual se retoman los tramos que se habían implementado durante el siglo XIX (Cuadro 4), según Nieto;

Para 1927 ya se puede hablar de una red férrea que unía con relativa eficiencia los centros de producción e intercambio del país. Esta red multimodal se estructuraba a partir del río Magdalena como eje norte-sur, los tramos descritos del ferrocarril, el funcionamiento de los dos tramos principales de cables aéreos Mariquita-Manizales y Ocaña-Gamarra– y tramos terrestres operados por recuas de mulas y arrieros, y por el

⁷⁹ ALVEAR SANÍN, José. Historia del Transporte y la Infraestructura en Colombia (1492-2007). Bogotá. Ministerio de Transporte. 2008. p. 145-151.

naciente transporte terrestre motorizado. Para la época, la red ya funcionaba con una visión de país, respondiendo a los intereses particulares de cada Estado.⁸⁰

Cuadro 4. Segunda fase de la expansión del ferrocarril en Colombia siglo XX.

Periodo.	Línea Férrea.	Tramo.
1908- 1926	Ferrocarril en Girardot.	Llega a Facatativá
	Ferrocarril del Nordeste.	Bogotá -Tunja
	Ferrocarril de Manizales.	Manizales- Cauca.
	Ferrocarril de Oriente.	Bogotá – Rio Meta.
	Ferrocarril del Pacifico.	Cartago- Cali Popayán- Cali.
	Ferrocarril del Norte.	Llega a Nemocón.
	Ferrocarril de Antioquía.	Medellín- La Botero.
	Ferrocarril de Wilches	Se agrego 20 km.
	Ferrocarril de Cúcuta.	Cúcuta -Venezuela. Cúcuta- Magdalena.
	Ferrocarril de Amaga.	Funciono como canal Interoceánico: conecto, Buenaventura- Cali- Cartago-Amaga-Medellín- Puerto Berrío.
Ferrocarril de Caldas	Caldas -Pereira.	

Elaboración propia, a partir de la información sacada de las investigaciones.

La mayoría de estos tramos férreos mostrados en el Cuadro 4, fueron financiados en “la danza de los millones” a partir de 1920, debido a que en el país la economía crece a un ritmo bastante elevado, gracias a la exportación de café que se venía presentando desde el siglo pasado con la colonización Antioqueña, más la entrada de capitales extranjeros (deuda externa y pago por Panamá), generaron un aparente desarrollo el cual fue invertido en las vías férreas, “ se consideraba que las regiones, bien que mal, ya habían resuelto el problema de sus comunicaciones con el exterior, y de lo que se trataba a partir de entonces era de

⁸⁰ NIETO, Carlos Eduardo, Óp. Cit., p.70.

unirlas entre sí. La construcción de ferrocarriles durante los años veinte obedecería no solamente a las exigencias del comercio exterior, sino también a los requerimientos del mercado interior y a través del fomento a la construcción de ferrocarriles.”⁸¹

De esta manera, “las primeras construcciones se financiaron con el endeudamiento del Estado a través de concesiones de explotación a las líneas, dadas a las compañías por períodos que se extendían hasta noventa y nueve años y en segunda medida con el respaldo de bonos”⁸² debido a que se van establecer “como una serie de líneas que buscaron en su mayoría interconectar zonas productoras con el mercado mundial”⁸³ por ende, era necesario que estas regiones tuvieran un medio de transporte rápido y eficaz, si vemos el Mapa 1, en algunas zonas como la parte norte o los llanos no llegó nunca el ferrocarril, tal parece que “las zonas más dinámicas” si eran importante y a las únicas en las que se debían formular proyectos ferroviarios que se integraran en el país, pero ¿qué pasaba con el resto de zonas donde el ferrocarril no ingreso? ¿cómo giraba entorno su economía?

En la región de los Llanos Orientales, la Amazonía, el Putumayo, la Guajira entre otras, donde no fue posible que el ferrocarril llegase debido a múltiples factores geográficos hasta económicos, hacen parte de un país que estratifica regiones, donde las del centro siempre han obtenido mayores beneficios que estas que están “aisladas” y que son muy productivas por ejemplo, zonas como el Putumayo y la Amazonía habían sido explotadas desde siglos atrás, por el caucho, toda una vorágine que hasta el mismo Rafael Reyes tenía una empresa de explotación en estas zonas donde se transportaba las materias primas a través de los barcos de vapor, el ferrocarril no entró a muchas de estas zonas, pero dentro de sus territorios si se desataban múltiples contiendas, desde “civilizaciones” internas de índole religiosa, conquistas y genocidios por parte de las hegemonías del país y múltiples “empresas” del Perú que veían en el caucho el progreso.

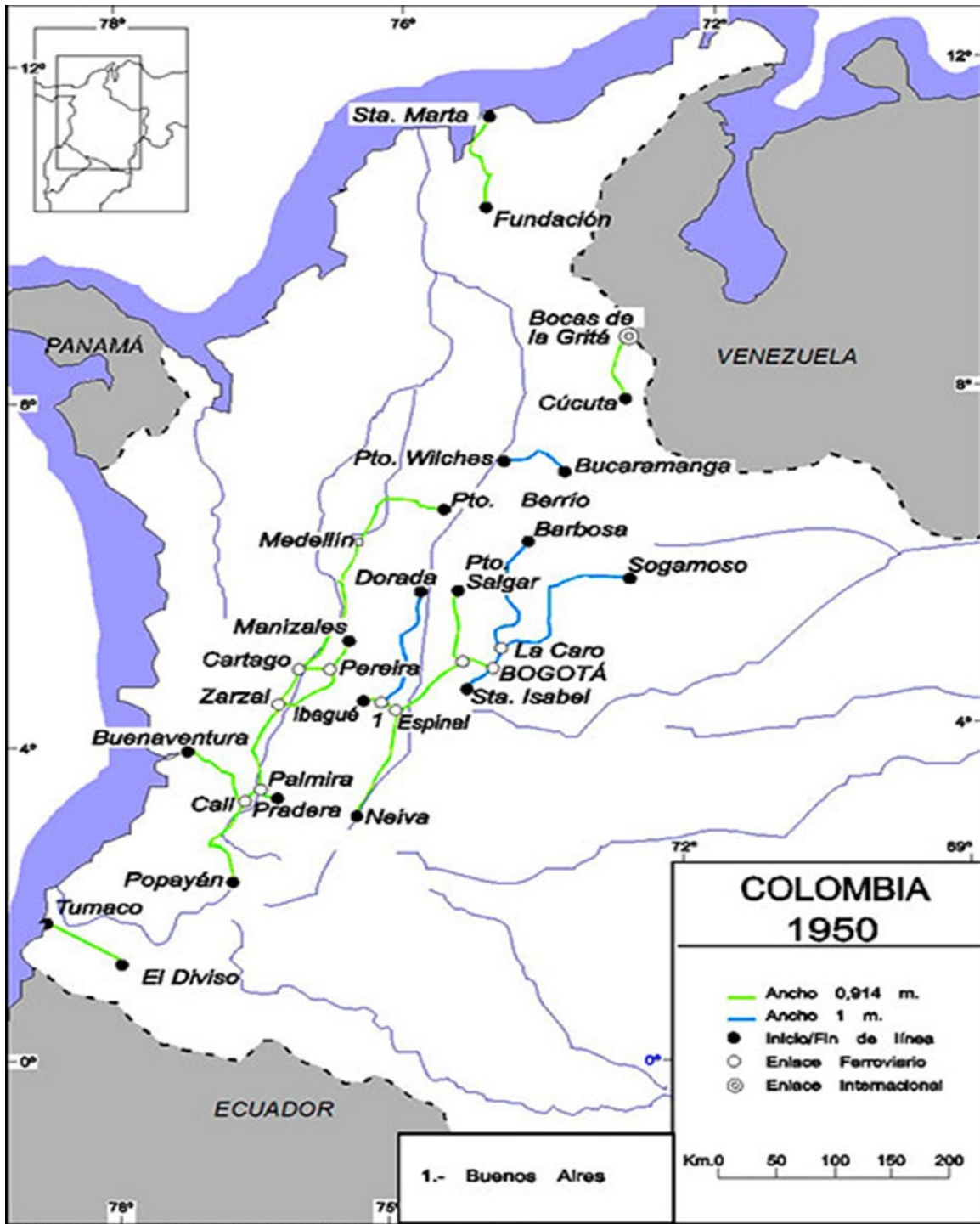
Parece ser que esa utopía de Reyes de colonización estaba impregnada en las mentes de las élites del país, siendo el ferrocarril un instrumento para transportar mercancías, a la vez que, colonizaba las regiones, por tal razón, se trató de que su expansión fuera a zonas donde

⁸¹ VASQUEZ MATURANA, Pedro. El ferrocarril y su impacto en el desarrollo económico de la ciudad de Cartagena, 1920-1930”. Título: Historiador. Cartagena. Universidad de Cartagena. Facultad Ciencias Humanas. Departamento de Historia. 2021. p.20.

⁸² Ibid., p.44.

⁸³ Ibid., p.45.

Mapa 1: Ferrocarriles en Colombia hasta 1950.



Guía histórica de los ferrocarriles iberoamericanos

Tomado de: SANZ FERNÁNDEZ, Jesús. coord. Madrid Historia de los ferrocarriles de Iberoamérica (1837-1995) Ministerio de Fomento, 1998. Disponible en: <https://www.museodelferrocarril.org/literaturaferrviaria/co/index.asp>

el café, la quina, las bananas, el petróleo y minerales preciosos estuvieran presentes con el fin de explotarlos y exportarlos, mientras crecía dentro de la mentalidad de la aristocracia del país el discurso darwinista, según Santiago Castro Gómez⁸⁴ desde la celebración del primer centenario, se logra ver ese racismo tradicional, donde los participantes de estas fiestas eran las aristocracias blancas, estos letrados escribían y repetían que las demás razas eran un sinónimo de atraso, por consiguiente, estos salvajes debían adiestrarse, con el propósito de convertirlos en patriotas o eliminarlos. En un país donde lo importante era el progreso y la industrialización a toda costa, se desarrolló la última fase de expansión ferroviaria, la cual, se inicia en 1941 con la construcción del tramo férreo en Nariño que unía Tumaco y el Diviso como lo muestra el Mapa 1, y con la “conformación de la empresa Ferrocarriles Nacionales de Colombia, trámite que comienza en 1949, pero que solo toma forma oficial en 1954. La administración unificada de toda la red prioriza la construcción de aquellos tramos que faltaban: El Pintado-Angelópolis, los ramales del eje cafetero y el Ferrocarril del Atlántico, que reemplazaría el tramo navegable del Magdalena.”⁸⁵

Claramente todas estas redes férreas cumplían unas funciones específicas en el transporte de mercancías, cada tramo realizado tenía una finalidad, para las empresas extranjeras y élites del momento, pero detrás de ese discurso del progreso que será explicado en el capítulo II, el ferrocarril también traía consigo un discurso de índole nacional, patriótico, que desde su llegada se manifestaba en las regiones con el propósito de “unificar” e “integrar” el país, según Castro Gómez, al analizar el primer centenario de la independencia en 1910 rastrea; “el modo en que diversos actores sociales empezaron a identificarse imaginariamente con un estilo de vida capitalista para el cual no existían todavía las condiciones materiales. Es en esta identificación que se van formando los "sujetos" que harán posible que el capitalismo se convierta luego en la forma hegemónica de producción en Colombia.”⁸⁶

Del mismo modo el impulso desde el quinquenio de los ferrocarriles nos deja ver que “no es un simple "objeto" que puede ser manipulado a voluntad, sino que su sola presencia desencadena una serie de discursos y significaciones previamente inexistentes. Para decirlo

⁸⁴ CASTRO GÓMEZ. Santiago, Óp. Cit., p. 38-39.

⁸⁵ NIETO, Carlos Eduardo, Óp. Cit., p. 70.

⁸⁶ CASTRO GÓMEZ. Santiago, Óp. Cit., p. 26

con otras palabras: el ferrocarril es una máquina capaz de "abrir un mundo" y de producir semióticamente unas formas bien particulares de habitar ese mundo”⁸⁷

Una sociedad capitalista y un ferrocarril del progreso, eran elementos esenciales para lograr realizar líneas férreas en las regiones del país, y lograr la unidad nacional, según Nieto “la construcción de la red férrea está anclada a la memoria del país de una manera profunda y representa la huella de tal vez el mayor esfuerzo de Colombia para definir un proyecto de país “moderno”. La visión de nación de un país unificado que en el siglo XIX vislumbraron los primeros dirigentes del período post colonial, se apoyó en este sueño quijotesco que pretendía relacionar adecuadamente un territorio difícil y desarticulado, para poder mejorar su capacidad de intercambio con los vecinos próximos y con el mundo.”⁸⁸ El nuevo ferrocarril unificador y constructor de país, durante el siglo XX se va extender en lugares en los que era rentable su llegada y su uso, “los ferrocarriles se localizaban en tres regiones principales: la región cafetera, la zona de Bogotá-Cundinamarca, y la región del Valle del Cauca.”⁸⁹

Lograr cohesionar al país al sonido y la velocidad de la locomotora fue uno de los grandes propósitos, de las élites del país y de grandes empresarios como Francisco Javier Cisneros en Colombia, según Nieto;

Esta construcción, colectiva, en tanto involucró a todas las instancias de la nacionalidad, e histórica, pues fue protagonista de primer orden de buena parte de la vida de la República dejando un punto muy alto dentro del devenir de país, marca una huella muy fuerte en la memoria y la identidad de todo el territorio, que brota en muchos aspectos de la vida cotidiana y que va desde las imágenes del ferrocarril en la numismática, hasta los grandes viaductos; desde relatos en la literatura hasta la incidencia de la red en el paisaje; desde imágenes, muebles e imaginarios, hasta muelles, cables aéreos, puentes, túneles, pasos a nivel y muchos otros elementos conformadores de este sistema. Toda esta amplia gama de elementos construye un relato general sobre la construcción del país y, a su vez, muchas historias locales que estructuran la memoria reciente de pueblos, ciudades y generaciones que vieron en este medio de transporte mucho más que una “mula de hierro” y un chorro de humo: vieron

⁸⁷ Ibid., p.66.

⁸⁸ NIETO, Carlos Eduardo, Óp. Cit., p. 62.

⁸⁹ VASQUEZ MATURANA, Pedro, Óp. Cit., p. 39.

conexiones con otros mundos y sonidos, vieron llegar objetos y culturas foráneas, otros relatos, otros personajes. El ferrocarril es a la República lo que el arriero, la boga o el carguero fueron para el esquema colonial.⁹⁰

Convirtiéndose en un “núcleo central” para el país, la economía, la sociedad y el futuro de la nación que aspiraba progresar, este medio brotado de la revolución industrial, se expandió, cruzó fronteras y en la transición de los siglos llegó a esta república que estaba convirtiéndose en nación, siendo la esperanza de un “mejor futuro”, creando un ambiente adecuado para que el capitalismo se instalara y sembrara la ilusión de que este país con su arribó ingresaría a la economía mundial capitalista. Por otra parte, mientras esos discursos integradores se imponían por parte de las élites, empresas trasnacionales montaban en el país economías de enclaves, exportaban las mejores materias primas que el país producía en bases a esos discursos de desarrollo y progreso, que terminarían consolidando al ferrocarril como un emblema de ese ideal, creando una retórica que sería acogida, de tal manera que este medio estaría ligado como un bien común para la sociedad, asuntos que serán tratados en el siguiente capítulo de la investigación.

⁹⁰ NIETO, Carlos Eduardo, *Óp. Cit.*, p.62.

CAPITULO II

CENTROS, PERIFERIAS, DESARROLLO Y PROGRESO.

“El ferrocarril lo amamos por sobre todas las cosas terrenales y no hay corazón caldense que no le dedique todo su fervor y su entusiasmo.”¹

En el momento en que el ferrocarril se extendía por el mundo ocurrieron una serie de hechos referenciados en este segundo capítulo, el cual busca mostrar esa “adhesión” forzosa hacia el modelo económico agroexportador de los países “subdesarrollados”, mediante las economías de enclave y la imposición de los ideales de desarrollo y progreso como discursos hegemónicos en el país, de igual manera, se logra presentar el conjunto de materias primas para exportar desde Colombia que tuvo como principal referente al café, que supusieron la construcción del ferrocarril en Colombia considerado el emblema del progreso.

2.1. Economías de Enclave.

Una de las razones por las que el ferrocarril llega a varios países “subdesarrollados” durante el final de siglo XIX y principios del siglo XX, son los enclaves económicos, donde empresas transnacionales van a ser las encargadas de explotar y de controlar la producción de una porción de territorio amplia y productiva junto con las compañías ferroviarias que se van a encargar de exportar el producto hacia los puertos, supliendo las necesidades de las grandes metrópolis.

Por lo tanto, definir, ¿Qué fueron las economías de enclave? nos permite identificar dos aspectos trascendentales, en primer lugar entender la verdadera razón por la que el ferrocarril fue construido en algunos países, en los que la producción fue exportada a través de este medio de transporte hacia las grandes ciudades, garantizando el bienestar de las grandes potencias y no de estas naciones subdesarrolladas, en segundo lugar también nos ayuda a entender unas características propias que diferencian este tipo de economía de los demás modos de producción, donde se logra detallar que hubo una explotación de

¹ DELGADO, Manuel, Antonio. Artículos generales sobre reformas educacionistas. *Revista Quincenal Don Quijote. Pasto*. N. °1. 1 de mayo de 1923 p. 7. Disponible en: <https://babel.banrepcultural.org/digital/collection/p17054coll26/id/7962/rec/84>

materias primas y minerales por parte de potencias y grandes empresas, las cuales se van a situar en determinados países con el objetivo de “despojar” los recursos naturales de unas determinadas regiones y transferirlas hacia el exterior, bajo una política y dinámica económica que ha sido denominada por los capitalistas como, “modelo de crecimiento económico hacia afuera”, él cual estaba determinado por; “la extracción de recursos naturales en América Latina y las inversiones relacionadas con ella en infraestructura social como los ferrocarriles atrajo capital extranjero. Gran Bretaña, principal inversionista en el siglo XIX, fue remplazada en la mayoría de los países por los Estados Unidos”² que con su política intervencionista bajo la doctrina Monroe y su lema, “América para los americanos” logró colonizar varias regiones de América Latina aumentando su dominio y poder geopolítico.

De este modo bajo un sistema capitalista periférico y colonialista impulsado con distintos discursos hegemónicos como el “progreso y desarrollo”, logró montar monopolios económicos en naciones cuya producción agraria no era la más “óptima” dando paso a la implantación por parte de Estados Unidos de enclaves económicos en diferentes países de América Latina, controlados por empresas como la United Fruit Company y la Standard Oil Company, Inc. entre otras; las cuales bajo un extenso monto de capital invertido logran generar un modo de producción cuyo fin era tener garantizado sus intereses, así pues, se establece este modelo de economía de enclave que se va expandir en un primer momento por países de Centroamérica como el caso de Jamaica, Honduras, Guatemala, Costa Rica y Cuba, donde se montaron grandes plantaciones (bananos, azúcar, entre otros), en estos espacios las empresas multinacionales cada vez fueron siendo más imperantes y monopolistas a tal punto que los pequeños propietarios terminaron siendo desplazados en la mayoría de países donde se instalaron estas empresas que se apropiaron de la construcción de ferrocarriles, monopolizaron las vías de comunicación y toda la producción, lo cual generó pobreza en estas regiones, huelgas, y masacres por parte de éstas multinacionales y las élites de cada país que estaban en ese momento envueltos por esa idea de progreso.

² BULMES, Víctor Thomas, La historia económica de América Latina desde la Independencia. México. Fondo de Cultura Económica. 1998. p.23.

Por tal razón, es necesario resaltar las aclaraciones que Carlos Vilas realiza sobre este modelo económico, debido a que deja claro que; “cuando se habla de un enclave económico se hace referencia a la presencia de capital monopolista en un ambiente económico y social menos desarrollado (generalmente una economía mercantil simple o un capitalismo aun en su etapa concurrencial). La noción de enclave se refiere a un desnivel o desbalance entre la potencia económica de la o las empresas monopolistas, y el resto de la economía nacional o regional donde operan; es una imagen de contraste, de fuerte desigualdad entre una y otra forma de organización económica.”³ Donde se logra apreciar una divergencia latente en este modelo económico generándose una relación comercial asimétrica, entre unas empresas transnacionales que van a determinar todos los procesos de producción, (plantación y minera), las cuales van a controlar desde los precios y pagos a todos los trabajadores, generando un control total de la región en la que se desarrolla dicha economía, frente a los productores locales que van a ser afectados debido a ese monopolio regional que estas empresas imponen.

Teniendo claro los anteriores factores, es preciso afirmar que cuando se habla de enclaves económicos se hace referencia “a una actividad encapsulada, cerrada sobre si misma o, en todo caso, que tiene relaciones más fuertes y significativas hacia el exterior, que hacia la sociedad en la cual está situada, el carácter generalmente extranjero del enclave abona esta situación”⁴ lo que genera una “relación de alianza y hegemónica entre las compañías extranjeras y los grupos locales del poder”⁵ evidenciándose que dentro de cada enclave estaban en juego intereses particulares y no para la sociedad en general, por consiguiente, es necesario reconocer las características que rodean este modo de producción capitalista, según Renán Vega Cantor;⁶ dentro de los enclaves se da el acaparamiento de las mejores tierras de producción de las región, el control del sistema de irrigación y monopolio de las aguas, por ende, las multinacionales se van apropiar de los causes hidrográficos, el manejo monopólico del sistema de créditos para subordinar a los trabajadores locales por medio

³ VILAS, Carlos. La economía de enclave en la Costa Atlántica. En: Wani [en línea]. Managua. Bluefields Indian and Caribbean University (BICU). 2014. N.º 5. p. 8-9 [Consultado: 14 de enero del 2024] en: <https://revistas.bicu.edu.ni/index.php/wani/article/view/401>

⁴ Ibid., p.9.

⁵ Ibid., p.10.

⁶ CANTOR VEGA, Renán. Gente Muy Rebelde, 1. Enclaves, Transporte y protestas. Bogotá. Ediciones Pensamiento Crítico. 2002. p.162.

de contratos lo que va a generar que se manifiesten nuevas formas de explotación laboral de la fuerza de trabajo, también hay una articulación con la economía local y en menor cantidad con la economía nacional con el objetivo de poseer prebendas y de establecer una relación política, del mismo modo que va a tener el control de todas las vías y medios de transporte en este caso los principales ramales férreos de la región. Existen dos tipos de enclaves el minero y el de plantación.

Enfocándonos en el enclave de tipo plantación, las bananeras, en un momento determinado se convirtieron en el epicentro de las materias primas para exportar; siendo este un producto apetecido debido a varios factores; según Renán Vega;

Cuando a fines del siglo XIX se implementó el cultivo del banano, rápidamente se comprobó que era más rentable dedicarse a su producción que sembrar azúcar o cacao, en razón a que la plantación requería de poca atención, puesto que sólo se debía desyerbar y limpiar la maleza tres o cuatro veces al año y sembrar y recoger la fruta cuando ésta estuviera a punto. Además, los rendimientos que generaba eran mayores, ya que entre el momento de la siembra y la recolección transcurrían únicamente 6 o 7 meses y no años como sucedía con el café u otros productos.⁷

Logrando mayores rentabilidades en todos los aspectos el banano se va a transformar en la materia prima ideal y deseada, para los intereses imperialistas dentro de las periferias, por tal razón, si se analiza este periodo de transición de los siglos se logra evidenciar que la mayoría de plantaciones en modo enclave son de esta fruta, tanto en Guatemala como en Nicaragua, Jamaica, Costa Rica, Panamá, Ecuador y en Colombia se implantaron las “repúblicas bananeras” generando todo tipo de pobreza, conflictos y explotación, que terminaron en diferentes momentos de la historia de estos países en disturbios y en masacres producto de esas formas en que las multinacionales monopolizaron la producción, una de las empresas más reconocidas por sus grandes enclaves en varias zonas de Latinoamérica es la United Fruit Company, la cual, “tuvo su época de auge en la primera mitad del siglo XX en América Latina. Sin embargo, esta compañía tuvo sus orígenes en el siglo XIX, teniendo una expansión bastante rápida desde su nacimiento hasta que se

⁷ Ibid., p. 162.

convirtió en la empresa que dominaba el mercado mundial del banano”⁸ y de otras plantaciones como el caso del azúcar en Cuba.

“Las repúblicas bananeras” se volvieron elementales para la economía capitalista del momento, por consiguiente, los países latinoamericanos se convirtieron en este periodo en “economías complementarias” con alta dosis de dependencia hacia los Estados Unidos y sus compañías, razón por la cual;

Hacia las primeras dos décadas del Siglo XX, se dieron las principales concesiones a las compañías ferroviarias y bananeras, de tal forma que entre 1919 – 1929 las inversiones estadounidenses eran las mayores. La United Fruit Co. Había invadido además de República Dominicana y Colombia, el Caribe de Honduras, Guatemala y Panamá; también la Stándar Fruit Co., la Baccaro Brothers Co. y la Cuyamel fueron las principales empresas en la región, de donde surgieron varias subsidiarias, “ubicadas, por regla general, en áreas productivas de colonización agrícola y en zonas productoras localizadas a considerables distancias de las ciudades capitales.”⁹

Convirtiéndose los enclaves en esa solución de Estados Unidos para explotar zonas sin ninguna oposición, debido a que las élites siempre miraron con buenos ojos la entrada de capital foráneo y de “inversión” dentro de sus territorios, en base a ese discurso de la industrialización nacional que estaba en vilo en esos primeros momentos del siglo XX, la UFCO dentro de sus enclaves inició a tener un control total, “además de la producción y la exportación de banano, controlaban determinados servicios como el ferrocarril, los muelles de los puertos y el transporte marítimo. Actuaba independientemente de las economías locales, aportando únicamente a los mismos salarios para los obreros. Su actuación sobre las estructuras, determino que estas, en su mayor parte fueran creadas en función de los intereses de la compañía y no de los intereses nacionales.”¹⁰

⁸ BUCHELI, Marcelo. La crisis del enclave bananero del Magdalena en los 60s. En: Historia y Crítica [en línea]. Bogotá. Universidad de los Andes. 1991. N.º 5. p. 111. [Consultado: 16 de enero del 2024] en: <https://revistas.uniandes.edu.co/index.php/hiscrit/article/view/3708>

⁹ MARTÍNEZ GARCÍA, Yesenia. Organización y demandas del movimiento obrero en Centroamérica: entre el enclave bananero y el proceso de reformas sociales. En Clío América. Magdalena. [en línea] Universidad del Magdalena. 2010. N.º 7. p. 39. [Consultado: 16 de enero del 2024] en: <https://revistas.unimagdalena.edu.co/index.php/cliioamerica/article/view/395>

¹⁰ CALDENTEY DEL POZO, Pedro, CALDENTEY, Albert Pedro. Sistema agroalimentario y enclaves bananeros en América Central. En Revista de Estudios Agrosociales [en línea] Córdoba. Universidad de

Los casos centroamericanos al igual que el colombiano tienen cosas en común, en cuanto al manejo que estas empresas realizaban dentro de los enclaves, claramente se escogió una zona productiva donde se intervino y se construyó un monopolio que giró en torno a esas empresas, las cuales fundamentaron como en el caso guatemalteco y nicaragüense ejercer un poder económico y a la vez político, “gracias al contraste marcado entre el capital monopolista extranjero y el atraso relativo de la sociedad local y el apoyo brindado por el gobierno de Estados Unidos, interesado en crear en la región una zona de indisputada influencia geopolítica, los intereses económicos del enclave nombraban y deponían presidentes, manejaban las finanzas del estado y, de hecho convirtieron a las empresas extranjeras en una potencia político-administrativa y no solo económica. Ellas fueron el poder real.”¹¹

Para Estados Unidos era primordial mantener un orden geopolítico en América Latina, por esa razón los enclaves fueron ejes en los cuales se ejecutó este plan, en Guatemala por ejemplo en años posteriores, cuando Jacobo Árbenz toma la presidencia en 1951, mediante una reforma económica, trata de desvincular la economía de enclave que ejercía la UFCO, la respuesta por parte de estos emporios fue trascendental y agresiva, a tal punto que, mediante una invasión militar por parte de Estados Unidos se dio el golpe de Estado, “la compañía quería convencer al público y gobierno norteamericano que Guatemala bajo Árbenz estaba controlado por el comunismo. Esto se hizo mediante una intensa campaña de prensa, la influencia de importantes personajes políticos, liberales y conservadores conectados con la bananera”¹², dejando claro que los intereses imperialistas estaban por encima hasta de los mismos gobiernos de estos países, por añadidura es evidente el poder de las transnacionales dentro de las naciones y las múltiples conexiones con la hegemonía y medios de comunicación, que lograron afianzar en los enclaves y que promovieron estos acontecimientos, así mismo utilizando el discurso del comunismo, provocaron todo tipo de acciones en contra de gobiernos de izquierda a los cuales se le daba el calificativo de pertenecer a ese sistema social, de tal forma que mediante la represión y las invasiones

Córdoba. 1963. N.º 164. p. 146. [Consultado: 16 de enero del 2024] en: <https://helvia.uco.es/xmlui/handle/10396/5748>

¹¹ VILAS, Carlos, Óp. Cit., p.12.

¹² MURILLO JIMÉNEZ, Hugo. La intervención norteamericana en Guatemala en 1954. Dos interpretaciones recientes. San José-Costa Rica. Anuario de Estudios Centroamericanos. 1985. p. 153.

militares se logró mantener un territorio donde su poder y sus sistema económico capitalista no tuvo tropiezos ni oposición alguna.

En Colombia, como se mencionó anteriormente hubo enclaves económicos situados en diferentes regiones del país, localizados en zonas estratégicas las cuales contaban con una gran cantidad de materias primas y suelos óptimos para montar monopolios de este carácter, con vías navegables y terrestres para lograr la exportación de la producción, según Renán Vega;

Al despuntar el siglo XX, la sociedad colombiana eminentemente rural, era hegemonizada por los hacendados en el plano económico y social, controlada políticamente por el partido conservador, e ideológica y culturalmente por el clero católico. Este edificio pastoril y bucólico, construido desde la Constitución de 1886 se comenzó a agrietar en la década de 1920 con la irrupción del capitalismo y con los vientos modernizadores que llegaron al país. Tal contexto constituye el telón de fondo de todas las transformaciones culturales, ideológicas, políticas y simbólicas que se producen en los «ruidosos años veinte». ¹³

Como resultado; los enclaves económicos se convierten en un momento determinado en agentes indispensables para “la recuperación económica” de Colombia junto a la economía cafetera que desde el siglo XIX, se había logrado instalar como la más importante a nivel nacional, del mismo modo, “la integración de Colombia a los mercados mundiales como exportadora de productos tropicales, agrícolas y forestales promovió la ampliación espectacular de la economía rural hacia terrenos baldíos.”¹⁴

Teniendo claro este contexto, durante el Quinquenio de Reyes se buscó restablecer las relaciones económicas con Estados Unidos, impulsando este modelo económico en regiones como el Magdalena y Barrancabermeja, siendo en los primeros años del siglo XX estas zonas de gran relevancia para que se establezcan estas multinacionales, el enclave bananero en el norte del Magdalena es el caso más representativo de este modelo en Colombia, debido a las características, condiciones y repercusiones que se produjeron en torno a este modo de producción, las cuales van a conducir a que se dé la masacre de las

¹³ CANTOR VEGA, Renán, Óp. Cit., p. 32.

¹⁴ JUNGUITO BONNET, Roberto et al. Episodios de la historia de la agricultura en Colombia. Bogotá. Banco de la República-Biblioteca Luis Ángel Arango. 2022. p. 112.

bananeras, hecho lamentable y horroroso por parte de la United Fruit Company, las élites del país y los militares contra las organizaciones y sindicatos de trabajadores.

El norte del Magdalena gracias a su afluente hidrográfico y a sus fértiles tierras poseía una gran relevancia en Colombia, lo que había generado que a inicios del siglo XX, en este territorio se habían llevado a cabo unos primeros intentos de enclave en cuanto a plantaciones de banano se hace referencia por parte de empresas extranjeras, “ una clara muestra es el caso de la Colombia Land Company que en 1875 poseía 12.500 acres de tierra a orillas de río Frío; su principal accionista era Minor Keith, capitalista norteamericano que por entonces ya tenía grandes intereses en Costa Rica y estaba empezando a edificar su vasto imperio en las Repúblicas Bananeras.”¹⁵

En 1901 la United Fruit Company se instala en Colombia, “esta compañía se vio estimulada, como otras compañías norteamericanas, por las políticas de promoción de Rafael Reyes en 1904. Para 1912, ya la compañía estaba plenamente instalada, habiendo adquirido gran cantidad de tierras y controlando el ferrocarril de Santa Marta. Adaptó terrenos e instaló sistemas de regadío, además de convertirse en prestamista de la zona.”¹⁶ El enclave bananero fue acogido con gran entusiasmo por la hegemonía del país, dado que;

Dentro de la lógica de desarrollo propuesta por Reyes, el cultivo y exportación de banano bajo un sistema de plantación aparece como un sector de interés. En una conferencia dictada en 1908 ante miembros del sector industrial y el cuerpo diplomático, Reyes mencionó que, dada la difícil situación económica que afrontaba el país, la industria bananera a gran escala en el departamento del Magdalena ofrecía las mejores condiciones para responder a la coyuntura. Esto debido a la creciente demanda del fruto en los Estados Unidos y en Europa, así como a las facilidades para su desarrollo en dicha región.¹⁷

Plantado el enclave bananero, “se otorgó la concesión para la construcción del ferrocarril a inversionistas privados nacionales que luego, en 1887, cedieron sus intereses a

¹⁵ CANTOR VEGA, Renán, Óp. Cit., p. 165.

¹⁶ BUCHELI, Marcelo, Óp. Cit., p.111.

¹⁷ FRANCO REYES, Adriano. Economía política y desarrollo en la zona bananera (Magdalena, Colombia), 1850–1930. En: Regions and Cohesion [en línea] New York. Oxford.2022. N.º 3. p. 33. [Consultado: 17 de enero del 2024] Disponible en: <https://www.berghahnjournals.com/view/journals/regions-and-cohesion/12/3/reco120303.xml>

concesionarios extranjeros. La firma favorecida estaba dominada por capital inglés y en adelante se presentaría con el nombre de The Santa Marta Railway Co. de la que Minor Keith era socio. A esta compañía se le concedieron privilegios tales como libertad para importar los materiales de construcción necesarios para la obra, concesión de 100.000 hectáreas libres de impuestos y peso una subvención anual de 60.000”¹⁸ generando que la UFCO, tuviese mayor control sobre esta zona en todos los aspectos.

Esa relación que se forma entre el banano y el ferrocarril generó que este medio de transporte solo se utilizará para la producción recolectada de las plantaciones de la trasnacional, por ende, la producción de banano que se diera por fuera del monopolio no era transportada, según Renán Vega¹⁹ el monopolio sobre los medios de transporte fue una constante en todos los enclaves donde la United Fruit Company se instalaba, lo que había hecho en países centroamericanos desde finales del siglo XIX, en Colombia el caso no fue la excepción, la tarifas elevadas que se impusieron por parte de las compañías, eran tan altas que los productores locales no lograban cubrir en gastos, cuando estos lograban llevar su producción de banano al puerto antes de las trasnacionales, obligaban al campesino al precio que ellos imponían a que se les vendiera el producto, del mismo modo las construcción de tramos férreos del momento muestra que estos fueron implementados solo en los lugares donde más se producía y más le convenia a las multinacionales, el control absoluto por parte de UFCO en el norte de Magdalena, se hizo sentir de manera horrorosa, debido a que también hubo un monopolio sobre las mejores tierras, por tal motivo, se desplazó al campesino hacia zonas poco fértiles, del mismo modo el agua fue monopolizada al igual que los sueldos, las formas de contratación, las formas de préstamo, todo fue manejado por esta trasnacional, razón por la cual, la afirmación que diversos investigadores han utilizado cuando argumentan que la UFCO fue la ama y señora de esta región, es verídica debido a que se convirtió en un centro económico que no va a generar ni desarrollo ni industrialización para el país, a la vez que protege intereses propios a costa de todo los medios.

Todas estas condiciones llevaron a que se presentaran movilizaciones, según Renán Vega, “antes de la gran huelga de 1928 ya se habían organizado movimientos similares contra la

¹⁸ CANTOR VEGA, Renán, Óp. Cit., p.165-166

¹⁹ Ibid., p.165-184.

compañía bananera desde 1910. Todas estas huelgas, sin embargo, presentaron significativas diferencias con la de 1928, porque sólo englobaban a un reducido número de trabajadores, fueron espontáneas o aisladas, o no tenían ninguna relación con movimientos e ideologías políticas.”²⁰

Luego de tantos años de lucha según Renán Vega ²¹, explotan los sindicatos de trabajadores en contra de esta compañía la cual respondió de la manera agresiva junto con las aristocracias locales las cuales dieron la orden a los militares para que fusilaran y asesinaran a los trabajadores que se reunían en Ciénaga el 5 y 6 de diciembre bajo la orden de Carlos Cortez Vargas, el cual buscaba “la pacificación” de la república bananera, después de que se presenta este acto se da inicio a la persecución de varios obreros sin ninguna restricción, los cuales terminaron asesinados, siendo este evento catalogado por los historiadores como la masacre de las bananeras.

Por otra parte, está el caso del enclave de petróleo en Colombia, el cual hace parte de este modelo de economía monopolizado, según José David Zambrano Guachetá²², desde 1905 se había impulsado por parte del gobierno de Rafael Reyes la Ley 6, que otorgó la concesión a Roberto de Mares, el cual inicio esa búsqueda en Barrancabermeja, donde se va a establecer la Tropical Oil Company, que sería la compañía encargada de llevar acabo todos esos procesos relacionados con la explotación y exportación de este suministró fundamental para el impulso de la industria en esas primeras décadas del siglo XX.

El caso de la Tropical Oil Company en Barrancabermeja, según Renán Vega²³, es similar al enclave bananero en el sentido que desde que se instauró se generaron conflictos con los grupos étnicos y colonos que por medio de la represión y el asesinato terminaron siendo aislados y explotados, entre otros factores que generaron la organización de sindicatos que fueron al igual que en el enclave bananero sometidos a persecuciones violentas y asesinados por parte de los militares bajo órdenes de la compañía y la aristocracia, así mismo los enclaves caucheros en el Putumayo y en el Amazonas son muestra clara de estos

²⁰ Ibid., p. 195

²¹ Ibid., p. 196-200.

²² ZAMBRANO GUACHETÁ, José David. Las contradicciones del progreso: el establecimiento de la Tropical Oil Company en el enclave petrolero de Barrancabermeja (década de 1920). Título: Historiador. Bogotá- Colombia. Universidad del Rosario Escuela de Ciencias Humanas Programa de Historia. 2023. p 17-20.

²³ CANTOR VEGA, Renán, Óp. Cit., p.116 -126.

múltiples genocidios y consecuencias sociales originadas bajo estos modelos económicos como la prostitución, la esclavitud y la pobreza. Mientras ocurría esa diversidad de problemas descritos anteriormente en los enclaves, las élites implementaban dentro de su retórica los ideales de progreso y desarrollo, a tal punto que, adquieren un dominio y supremacía dentro de la sociedad, se legitiman y originan en el país un conjunto social afín al capitalismo, tópico exhibido a continuación en el siguiente apartado.

2.2. Desarrollo y progreso como discursos hegemónicos.

Discursos hegemónicos originados en la revolución industrial como desarrollo, progreso, industrialización y modernidad, van a dominar todos los ámbitos de sociedades que ilusionadas buscaban superar esa etapa de “atraso económico” mediante la implementación de industrias y de vías férreas, que generaran según las burguesías de estos países “beneficios” para ser incorporados a la economía mundial, bajo esos ideales se conforma una aristocracia capitalista que va dirigir los rumbos de estas naciones en búsqueda de esas creencias gestadas en países imperialistas, por consiguiente, como lo plantea Gabriel Misas Arango, “lo que fue común en el proceso de modernización en América Latina el predominio de la idea de que la modernización por sí misma conduciría a las transformaciones sociales y políticas propias de una sociedad moderna. Se identificó industrialización con modernización y se la concibió como un proceso gradual e irreversible. Por todo esto el discurso de la modernización encerró promesas e ilusiones de democracia política y de mayor autonomía en el ámbito internacional.”²⁴

Desde el siglo XIX la burguesía vivía envuelta en el desarrollo y en el progreso, en esencia las élites de cada país periférico miraban como una gran solución estos procesos, de este modo, se creía que, “el progreso en América Latina se realizaría mediante la difusión de los productos del industrialismo a las zonas atrasadas, arcaicas y tradicionales”²⁵ tesis que según Stavenhagen es errónea, como se observó en los subcapítulos anteriores, el ferrocarril una de las creaciones más grandes del ser humano y el avance tecnológico más potente de todos los siglos se extendió por muchos países llegando a la mayoría de regiones

²⁴ MISAS ARANGO, Gabriel et al. Desarrollo económico y social en Colombia: siglo XX. Bogotá. Universidad Nacional de Colombia. 2001. p. 22.

²⁵ STAVENHAGEN, Rodolfo. Capítulo I. Siete tesis equivocadas sobre América Latina en Sociología y Subdesarrollo. México. Nuestro Tiempo. 1981. p. 18.

periféricas, generando altas motivaciones de desarrollo y de crecimiento económico, esta difusión de este medio tan moderno a final del siglo XX en la mayoría de naciones dejó claro que hubo casos en los que desapareció, dejando interesantes cuestiones que indican que no hubo avances integradores con la difusión de estos “artefactos revolucionarios”, del mismo modo que se ha dejado también aristas sobre qué tipo de ideal de desarrollo y progreso fue el que se impuso en países como Colombia, por parte de potencias como Estados Unidos, en donde unos pocos ejercieron su poder para lograr imponer esta visión de mundo que ofrecía “privilegios” a la sociedad en general, según Arturo Escobar,

Una aproximación inicial a la naturaleza del desarrollo como discurso son sus premisas fundamentales, tal como fueron formuladas en los años cuarenta y cincuenta. La premisa básica era la creencia del papel de la modernización como única fuerza capaz de destruir supersticiones y relaciones arcaicas, sin importar el costo social, cultural y político. La industrialización y la urbanización eran consideradas rutas progresivas e inevitables hacia la modernización. Solo mediante el desarrollo material podría producirse el progreso social, cultural y político. Esta opinión determinó la creencia de que la inversión de capital era el elemento más importante del crecimiento económico y el desarrollo. El avance de los países pobres se concibió entonces, desde el comienzo, en función de grandes suministros de capital para proporcionar la infraestructura, la industrialización y la modernización global de la sociedad.²⁶

Por consiguiente, el desarrollo y el progreso inscrito en ese circuito de modernización e industrialización se va fomentar dando paso a que se genere sociedades adecuadas para que el capitalismo se asentara y lograr explotar recursos, del mismo modo se logra visualizar por qué solo el capital extranjero era el único camino por el cual las recientes naciones lograrían salir de la pobreza y de las situaciones producto de las distintas confrontaciones civiles, igualmente Escobar; plantea que los elementos esenciales que estos discursos hegemónicos han tenido para sostener esa gran relevancia, se debe a que, “por una parte estaba el proceso de formación de capital, y sus diversos factores: tecnología, población y recursos, política fiscal y monetaria, industrialización y desarrollo agrícola, intercambio y comercio. Existía también una serie de factores ligados a consideraciones culturales, como la educación y la necesidad de fomentar los valores culturales modernos. Finalmente,

²⁶ ESCOBAR, Arturo. La invención del tercer mundo construcción y deconstrucción del desarrollo. Caracas. Fundación Editorial El Perro y La Rana. 2007. p.78.

estaba la necesidad de crear instituciones adecuadas para llevar adelante la compleja labor.”²⁷ Dichos elementos van a ser esenciales para que estas ideologías capitalistas se establezcan en países periféricos.

De esta manera se logra visualizar que; “durante los años veinte, en especial, se inició un enorme programa de préstamos, principalmente por parte de la banca norteamericana. Estos años marcaron la primera década de “modernización” del continente latinoamericano y el período en general (1910-1930) contempló una importante transición en la estructura social y económica de los países más grandes de la región.²⁸ Debido a esa gran potencialidad de recursos que se extrajeron en algunas regiones de estos países periféricos, bajo modelos económicos como los enclaves anteriormente analizados.

Existen múltiples críticas al progreso, como imposición, como un “huracán” que destruye todo a su paso, un fenómeno desigual que se ha gestado en un largo proceso histórico dentro de la humanidad, pero según el periódico “El correo curioso” citado por Jorge Orlando Melo; “la idea del progreso hace parte central de la cultura moderna, y del conjunto de ideas y lugares comunes que reemplazan en gran parte de la población las nociones que definían el sentido de la vida en las sociedades tradicionales. Muchos dejaron de encontrar el sentido fundamental de su vida en el más allá, en la salvación, para buscar, en formas diversas, lo que produjera “la felicidad que el hombre puede gozar sobre la tierra”²⁹ dando un giro trascendental a la mentalidad, pasando de un progreso racional producido en el siglo XVIII a uno donde “se había comprometido con las sociedades industrializadas, y ofrecía una nueva versión o, al menos, una variante muy definida: el progreso era el continuo desarrollo de la conquista de la naturaleza para ponerla al servicio del hombre, de la producción de bienes, de la producción de riquezas, de la producción de bienestar.³⁰ Es así que este discurso se convierte durante el siglo XIX en un acto de fe para la humanidad, según Melo;

²⁷ Ibid., p.79.

²⁸ Ibid., p. 127.

²⁹ El correo curioso, Bogotá, 5 de mayo de 1801 citado en: MELO, Jorge Orlando. La idea del progreso en el siglo XIX, ilusiones y desencantos, 1780-1930. Conferencia presentada en el XVI Congreso de colombianistas, Charlottesville. 2008. p.1. [en línea] en: <https://jorgeorlandomelo.org/bajar/progreso1.pdf>

³⁰ ROMERO José, Luis. Latinoamérica: las ciudades y las ideas. Buenos Aires. Siglo Veintiuno Editores. 2010. p.310.

La noción de cambios que mejoran las condiciones de vida fue usual durante toda la época colonial, y una preocupación constante de las autoridades, virreinales o municipales, fue el ramo de las “mejoras materiales”. Pero la idea de que la sociedad en su conjunto puede mejorar, y que esto incluye no solo mejoras concretas y discretas sino un proceso integral, en el que están estrechamente relacionados los avances en la educación, el conocimiento, el derecho y la organización política, las artes y la producción, aparece solo a finales del siglo XVIII, se impone en el siglo XIX y mantiene su fuerza hasta hoy.³¹

Según la cita anterior, esas ideas de progreso han estado presentes durante todo el transcurso de la historia en especial en Colombia desde la colonia, pero las nociones surgidas a partir de mediados del siglo XIX y XX son las bases que determinaron dentro de la sociedad desigualdad, debido a que “la modernización capitalista de los años veinte estaba vinculada a la dominación imperialista de Estados Unidos, puesto que resultaron compatibles sus intereses con los de importantes sectores de las clases dominantes del país. No se trató solamente de una típica imposición sino de un acuerdo tácito, en el que la burguesía colombiana aceptó como una condición necesaria de la modernización capitalista la creciente injerencia de Estados Unidos en los asuntos domésticos del país.”³²

Por consiguiente, esas ideologías del progreso y el desarrollo se ubican como nociones de vital importancia para las élites de la mayoría de periferias existentes, a tal punto, que vieron, “el proceso que era el de la gran expansión industrial sustentado en la convicción generalizada de que no sólo era correcto, sino que era necesario hacerlo: más que necesario. obligatorio por razones morales; y era obligatorio para el hombre blanco, inventor de la ciencia y la técnica, cuyos beneficios debían llegar a todos a cualquier precio.”³³ Es decir, que debía imponerse pasando por encima de las tradiciones y razas que no estuviesen a “la altura” de las condiciones que exigían la modernización, como efecto de estas nuevas mentalidades creadas a partir de estos discursos se logra apreciar en esos inicios del siglo XX nuevamente la cuestión racial y el discurso darwinista de la supremacía de las razas en especial en el caso colombiano, según Castro Gómez;

³¹ MELO, Jorge Orlando, Óp. Cit., p.3.

³² CANTOR VEGA, Renán, Óp. Cit., p.86.

³³ ROMERO José, Luis, Óp. Cit., p.308.

Mientras el discurso de Marroquín proclamaba que la "nueva raza neolatina", que incluía supuestamente a los diferentes grupos poblacionales del país sin distinción de razas, es el espejo en el cual todos los colombianos deben contemplarse, la exhibición del Centenario seguía reproduciendo las mismas representaciones jerárquicas que sobre la población colombiana habían prevalecido desde la colonia. Para ser más precisos: el racismo tradicional de las colombianas combinaba con los códigos de asimetría instaurados por el capitalismo industrial.³⁴

La cita anterior, permite identificar en un hecho como el centenario de la independencia (1910), una serie de desigualdad y de jerarquías latentes desde siglos atrás en el país, este evento expresó y manifestó la preponderancia de una raza superior que seguía vigente, al mismo tiempo que se implantaban esos discursos de desarrollo y progreso, lo que nos permite observar que se estaba conformando una sociedad propicia para que el capitalismo se convirtiera en el sistema hegemónico y de dominación en el país durante este periodo.

Esta burguesía colombiana identificada con la raza superior, sería la encargada de impulsar estos ideales que buscaron afianzar ese modelo capitalista en el país durante el siglo XX, a tal punto que, presidentes del país van a sustentar sus disertaciones políticas bajo estas nociones a través del trascurso de la historia, estas ideas de desarrollo y progreso se inculcaron, según Gerardo Guerrero³⁵ desde la educación en las primeras décadas del siglo XX se formaron hombres productivos, apasionados por el trabajo, eficaces, rentables, salubres e higiénicos que generaran beneficios al país, buscando que dejaran la debilidad y los diferentes vicios que caracterizaban al latinoamericano, y se convirtieran en agentes funcionales en esa búsqueda del progreso, es decir mano de obra viable para laborar, “el discurso modernista impulsado por el Estado y las instituciones se concentró en los siguientes temas centrales: el vínculo de la educación con la práctica y el progreso económico de la sociedad así como la transformación de la misma; la superación de las debilidades de la raza nacional, el cambio de los métodos de enseñanza y el examen del individuo en procura de hacerlo útil a la sociedad.”³⁶

³⁴ CASTRO GÓMEZ, Santiago, Óp. Cit., p. 38.

³⁵ GUERRERO, Gerardo León. La imposición de modelos pedagógicos en Colombia- siglo XX. En Revista Udenar. [en línea]. Nariño. Estudios Latinoamericanos. 2017. N. °10. p. 22. [Consultado: 24 de enero del 2024] en: <https://revistas.udenar.edu.co/index.php/rceilat/article/view/3253/3799>

³⁶ Ibid., p. 22.

Por otra parte, Según Santiago Castro Gómez & Eduardo Restrepo;

Entre 1903 y 1929 el Estado colombiano empezó a robustecerse con base en la ampliación del comercio externo y de los préstamos internacionales. Agotadas por las sangrientas guerras civiles del siglo anterior –la última de ellas, la guerra de los mil días, había dejado más de cien mil muertos y una economía completamente destrozada–, las políticas de comienzos del siglo XX entendieron que sin la paz era imposible el desarrollo industrial del país y decidieron crear un ambiente adecuado para ello. Bajo el gobierno de Rafael Reyes se empezó a crear una infraestructura económica y tecnológica centrada en la estabilización monetaria, la concesión de beneficios fiscales a la agricultura de exportación (sobre todo al café) y la construcción de ferrocarriles y carreteras. La indemnización obtenida de los Estados Unidos por el robo de Panamá y el estallido de la primera guerra mundial contribuyeron también a la ampliación del comercio externo y al fortalecimiento de la inversión estatal en obras públicas.³⁷

Estos acontecimientos crearon dentro de la sociedad colombiana un discurso hegemónico que se implantó en los imaginarios, en la mentalidad de cada ciudadano del país, esos anhelos gloriosos de poder salir del atraso económico y social llevó a que cada manifestación progresista se acogiera de la manera más esplendorosa y con la ilusión de buscar el desarrollo y el progreso que con la industrialización y los aires de modernización se esperaba.

De este modo cada uno de estos discursos hegemónicos (desarrollo y progreso) se afianzaron en el país debido a que Colombia según lo comentado en párrafos anteriores, es una sociedad que se encaminó a ser capitalista, debido a que los antecedentes registrados a comienzos del siglo XX, son la manifestación clara de que existía una afinidad hacia estos discursos; como se infiere en la cita anterior, un país fracturado por los múltiples enfrentamientos vividos en el siglo previo que dejaron antecedentes trágicos, generaron que la oligarquía, buscara una manera de “integrar el país”, mediante inversiones extranjeras, la economía cafetera, la conformación del Banco de la República y la construcción de vías

³⁷ CASTRO GÓMEZ, Santiago & RESTREPO, Eduardo et al. Genealogías de la colombianidad formaciones discursivas y tecnologías de gobierno en los siglos XIX y XX. Bogotá. Editorial Pontificia Universidad Javeriana. 2008. p. 17.

férreas, siendo estos eventos indicios claros, que muestran esa manera en que se buscaba que el país entrara a esa economía mundial.

Es así que en estos primeros años se puede ver como la burguesía del país desde la educación, la ciencia y la tecnología, buscaba que las personas se convencieran de que era posible que el país lograra ser una sociedad moderna, por consiguiente, para que esto pudiese llevarse a cabo era necesario una sociedad productiva, trabajadora y de sacrificio que fuera útil para lograr “avances económicos”.

Para poder establecerse ambos discursos hegemónicos también era necesario que los avances tecnológicos del momento estuvieran en el país construyéndose, de este modo, se promueve llevar a cabo la expansión del ferrocarril que en muchos casos había sido tanto el impacto causado en otros países de Latinoamérica, que se había confundido este medio de transporte con el mismo progreso, por ende, se buscó por parte de las aristocracias la construcción de líneas férreas con el fin de articular el país, debido a que se originó una creencia en este medio, a tal punto que;

Si los ferrocarriles no hubiesen sido inventados al comenzar el siglo XIX, el auge económico y los cambios tecnológicos y sociales que experimentaron algunas naciones habrían tenido que esperar hasta que aparecieran más tarde, o hasta que un sistema de transporte de resultados similares se le hubiese ofrecido a la humanidad.

El éxito de estas gestiones dependió de la actitud de los gobernantes y de la habilidad de los empresarios locales. La prontitud o la tardanza en la construcción de una infraestructura férrea apropiada, podría asociarse a la capacidad de los nacionales para gestar el progreso de sus países. Observar los episodios acaecidos durante el nacimiento de la infraestructura férrea en Colombia al finalizar el siglo XIX y al comenzar el siguiente, es un ejercicio que, desde un ángulo diferente, ilumina la búsqueda de las razones íntimas del progreso o del atraso de la economía.³⁸

La cita anterior, explica porque el ferrocarril en un momento determinado se convirtió en un elemento indispensable del progreso, del mismo modo, determina como en Colombia el retraso de las líneas férreas produjo un “atraso económico” inminente, debido a que este medio moderno era la encarnación del mismo desarrollo y progreso para la nación, las

³⁸ PÉREZ, Ángel, Óp. Cit., p.14

aspiraciones de los oligarcas por construir líneas férreas en el país desde el siglo XIX se convirtió en una tarea esencial, del mismo modo que, durante el siglo XX se buscaba restaurar y continuar las vías férreas inconclusas a lo largo de toda esta década, debido a que de estas dependía el éxito en el poder que tendría cada gobierno. Terminada la hegemonía conservadora, periodo en el cual se logra construir la mayoría de los tramos férreos en Colombia, hay un cambio significativo a nivel político, según María Teresa Alvares;

Los años treinta fueron especialmente ricos en eventos que favorecieron los procesos de inclusión de aquellos grupos que no habían gozado de participación en distintas esferas de la cultura y los derechos ciudadanos. El nuevo orden que introdujo la República Liberal desde 1930, después de cincuenta años de hegemonía conservadora, fue calando en el tejido social de la ciudad y la región y contribuyó a construir imaginarios relacionados con el progreso, el acceso a la ciudadanía y las transformaciones urbanas de una ciudad propiamente moderna.³⁹

La república liberal (1930-1946), es un periodo donde el liberalismo es el encargado de gobernar el país, durante esta etapa se inicia la construcción de los últimos tramos férreos en estos territorios que se venían impulsando desde el quinquenio y que durante los años 20 en Colombia se había logrado consolidar en ese momento con la danza de los millones un “auge ferroviario”, en el sentido que se crearon redes férreas que buscaron conectar algunas regiones del país con los puertos, en los años 30 la gran depresión ocurrida en los Estados Unidos, generó consecuencias en la mayoría de periferias, Colombia no fue la excepción; “la Gran Depresión empezó a sentirse en Colombia desde 1928 con síntomas tales como la salida del capital externo, la caída de los precios internacionales del café y el desplome de las reservas internacionales. Sin embargo, fue entre 1930 y 1932 cuando la crisis mundial golpeó más gravemente a Colombia, afectando al sector de obras públicas.”⁴⁰

³⁹ ÁLVAREZ HOYOS, María Teresa. Pasto y sus intentos modernizadores en el período de la República Liberal (1930-1946). En: Revista Historia y memoria [en línea]. Tunja. Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia. 2012. N. °5. p.4. [Consultado: 26 de enero del 2024] en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=325127481007>

⁴⁰ Ibid., p.4.

A partir de 1932, se retoman los proyectos ferroviarios en Colombia en su última etapa llegando el ferrocarril a zonas donde se esperaba este medio con ansias, debido a que con los discursos hegemónicos de desarrollo y progreso se había afianzado una esperanza de modernidad, lográndose apreciar una retórica desde las versiones entorno a la construcción de los tramos férreos, si apreciamos el caso en Nariño durante la construcción de la vía férrea entre el Diviso y Tumaco en 1942 encontramos, según Alvares citando a Weinberg;

Imaginarios de progreso, que la élite dirigente de Pasto había cultivado desde los años ochenta del siglo XIX, se centraron en organizar vías de comunicación que pusieran en contacto a la región con el entorno nacional e internacional. La “fiebre del progreso” impregnó su actividad, repitiendo la expresión que se pronunciaba a lo largo de todo el continente: “la educación es la locomotora del progreso”, y que vincula tres conceptos altamente valorados por las de fines del siglo XIX: educación, locomotora y progreso.”⁴¹

Aquellos tres términos mencionados por Alvares; “Educación locomotora y progreso”, muestran por qué, la industrialización y la modernización eran tan urgentes en el país, a la vez que, nos permiten entender las configuraciones discursivas consolidadas durante los primeros años del siglo XX en Colombia y en las demás periferias donde se fusionaban un conjunto de ideales, de ilusiones y esperanzas, de una sociedad que imaginaba que este medio moderno sería la solución a todos los problemas que se presentaban en la sociedad, motivo por el cual, se dan las múltiples celebraciones en todas las regiones donde el ferrocarril llegaba, por ejemplo según, Montezuma, citado por Alvares, en Nariño, “cada uno de sus habitantes lo veía como una estrella en su particular horizonte, y creaba su propia escena para el día en que por fin corrieran sobre el suelo anhelante las ruedas de la hermosa ilusión. Con varios días de fiesta se celebró la sanción de la Ley 62. Hubo bailes populares y de sociedad, corridas de toros en el barrio de San Andrés de la ciudad capital (...) y los poetas le hicieron versos al ferrocarril.”⁴²

En síntesis, los discursos de progreso y desarrollo de índole capitalista, originados en el siglo XIX e implementados por las grandes potencias en el siglo XX con ayuda de las

⁴¹ WEINBERG, Gregorio. Modelos educativos en la historia de América Latina. Buenos Aires: Kapelusz, 1894 p. 70. Citado en: Álvarez Hoyos, María Teresa, Óp. Cit., p. 10.

⁴² MONTEZUMA, Alberto. Nariño, tierra y espíritu. Bogotá: Banco de la República, 1982. p. 309. Citado en: Álvarez Hoyos, María Teresa, Óp. Cit., p. 9.

oligarquías de cada nación se inculcaron en la sociedad, construyéndose un modelo de vida afín a esa retórica, que con la construcción del ferrocarril establecería una narrativa llena de utopías que encaminaban al país hacia ese modelo capitalista e industrial en el que se hallaban las naciones europeas y Estados Unidos, pero, detrás de esos discursos hegemónicos, la construcción del ferrocarril en Colombia obedecía a unos intereses latentes en las materias primas y de origen natural producidas en estos territorios por parte de estas potencias extranjeras, que impulsaron la construcción de tramos férreos en la mayoría de regiones del país, objeto de estudio de la siguiente sección.

2.3. Materias primas para exportar desde Colombia.

Colombia según, Edwin Walter Kemmerer, economista estadounidense poseía una gran cantidad de recursos para exportar y lograr conectarse con la economía mundial, en su misión había logrado recoger una gran cantidad de información acerca de la economía del país proponiendo una serie de patrones para que la sociedad consolidara un sistema moderno, razón por la cual, los tópicos que conforman este tercer apartado están enfocados en mostrar cuales materias primas fueron de gran importancia en un momento determinado para que Colombia entrara a tener un “rol importante” para los Estados Unidos, desde el siglo XIX y en la transición al siglo XX, a tal punto que, se convirtió en una necesidad latente realizar tramos férreos que facilitaran el transporte de la producción hacia el exterior.

En cuanto a las materias primas exportadas desde Colombia, el banano, el petróleo y el caucho como anteriormente se explicó, fueron algunos recursos por los que se generaron los enclaves económicos, pero no fueron los únicos productos por los que se ha caracterizado el país en materia de producción, el café en esencial es desde muchas visiones el producto ejemplar por el cual se abrió ese “auge” hacia una economía agroexportadora, del mismo modo que gestó una sociedad capitalista en el país siendo el motor desde finales del siglo XIX y a principios del siglo XX para que se establezca la industrialización en el país y una de las razones fundamentales para que se realicen la construcción de tramos férreos en muchas regiones de la nación.

Según Roberto Junguito Bonnet⁴³, recapitulando obras representativas de autores como LeGrand, Ocampo y Sánchez que han estudiado la mayoría de acontecimientos en el país desde varios enfoques (económico, político, social y cultural), realiza una mirada profunda sobre esos inicios de las exportaciones en Colombia en 1850; pasando de una economía colonial en el que los minerales preciosos como la plata y el oro era los principales productos representativos del reino de la Nueva Granada, a una economía de mediados del siglo XIX en la que sobresalía el sector agrícola y ganadero, siendo este el patrón económico que va dominar todo los ejes de la economía en toda América Latina en donde países se constituirían como centros relevantes para la inversión extranjera, que buscaba la ampliación de los mercados, concesiones de ultramar y de tierras productivas para imponer sus modelos de producción.

Los autores mencionados y la mayoría de economistas, historiadores e investigadores del país, han coincidido que a partir de 1850 la economía gira entorno al sector agrícola, por ende, colonizar las tierras baldías en un principio fue fundamental para lograr consolidar este modelo productivo, la tierra se convierte en un momento determinado en el recurso natural esencial para fomentar la siembra y la cosecha de diferentes productos que van a ser relevantes para esta nueva república, por tal razón; “la integración de Colombia a los mercados mundiales como exportadora de productos tropicales agrícolas y forestales fomentó la ampliación espectacular de la economía rural hacia las regiones de baldíos. Entre 1850 y 1885, Colombia experimentó una serie de breves bonanzas exportadoras con el tabaco (1854-77), el algodón (1862-70), el índigo (1868-76) y la cinchona (1869-82), corteza de la que se extraía la quinina usada en el tratamiento de la malaria en distintos periodos del siglo XIX.”⁴⁴

Concesiones y nuevas colonizaciones estaban por venir en la nación, dando paso a una ocupación de tierras a toda costa en regiones productivas con el objetivo de lograr estructurar esa base agrícola que para el momento era vital para la patria, el crecimiento rural era tan elemental que las élites fomentaron actividades que buscaran un aumento en la producción del mismo modo que terratenientes y grandes empresarios fueron acreedores de

⁴³ JUNGUITO BONNET, Roberto, Óp. Cit., p. 111.

⁴⁴ LEGRAND, Catherine. Colonización y protesta campesina en Colombia 1850 – 1950. Bogotá. Universidad Nacional de Colombia. 1998. p. 27.

grandes porciones de áreas de tierra, es así que, “a partir de 1850 y hasta 1858 la producción de tabaco mantuvo un ritmo de aumento atribuible al crecimiento de las exportaciones, por cuanto la producción para el consumo interno apenas registró un incremento originado principal y casi que exclusivamente en el crecimiento de la población adulta de Colombia. La economía en ese período no parece haber registrado un auge particular; los precios del tabaco venían en aumento por los incrementos en el mercado internacional”⁴⁵, parecía que una “nueva era” se aproximaba, lo rural tomaba importancia y el tabaco junto a otros productos se posicionaban como esas primeras materias primas que abrían el camino hacia la exportación, cada uno de estos primeros cultivos según los investigadores, no tuvo una suficiente proyección agraria sufriendo desplomes en sus precios y producción.

Por otro lado, el algodón también va ser un producto predilecto durante el siglo XIX en Colombia; debido a que fue una de esas materias primas que desde la colonia impulsó la industria textil en el país, según Junguito Bonnet;

Las exportaciones de algodón experimentaron tres auges de exportación bien definidos entre los finales del siglo XVIII y los finales del siglo XIX. El primero tuvo lugar en el Virreinato de la Nueva Granada como consecuencia de la Revolución Industrial de la Gran Bretaña hacia 1792-1793; el segundo, entre 1835- 1839, durante el período denominado como la burbuja del algodón; y, el tercero, a raíz de la Guerra de Secesión en los Estados Unidos, particularmente en el quinquenio 1865-1870. Dichos auges fueron transitorios y en períodos de crecimiento inusitados de los precios internacionales del algodón. Estos episodios pusieron de presente, primero, que Colombia tenía tierras aptas para el cultivo del algodón, como lo habían señalado los virreyes y viajeros, y, segundo, que la respuesta en la oferta de algodón para la exportación es muy sensible al comportamiento de los precios internacionales de la fibra.⁴⁶

Luego de mostrados esos tres episodios en los que se muestra el auge del algodón es necesario reconocer que existen estudios que tienden a analizar la importancia de esta materia prima también durante el siglo XX en el país, en especial a partir de los años 60 en

⁴⁵ JUNGUITO BONNET, Roberto, Óp. Cit., p. 119.

⁴⁶ Ibid., p. 125.

donde se aprecia cómo este producto seguía teniendo gran importancia para la economía y algunos sectores industriales, otra materia prima de gran importancia según Junguito ⁴⁷, fue la quina, que desde que se descubrió tuvo una gran relevancia para las exportaciones y explotación, a tal punto que durante la Expedición Botánica realizada por José Celestino Mutis, hubo un profundo interés en dicho recurso, debido a sus propiedades medicinales, la cual la mantuvo como una materia prima esencial durante toda la colonia y que en el siglo XIX vuelve a ser importante, lográndose apreciar un auge en la exportación, debido a que la quina se daba en tierras baldías y su explotación no se hacía de manera técnica, hubo un momento en que perdió el valor debido a que se produjo una quina mejorada en la India, pero a pesar de ese sucesos, en el siglo XX se retoman las labores nuevamente entorno a su explotación.

Por otra parte, el añil fue una materia prima que para el siglo XIX tuvo su importancia, debido a que va ser parte de ese grupo de primeros productos exportados en el país, en cuanto a “la producción de añil se realizó en latifundios y en terrenos de mediano tamaño (cien fanegadas en promedio) por el carácter extensivo del cultivo y de la extracción del índigo. Los propietarios fueron, en general, ricos comerciantes y reconocidos terratenientes que exportaban sus añiles directamente o entendiéndose con comisionistas nacionales conectados con los mercados europeos y en no pocos casos, valga decirlo, productor y comisionista eran uno solo.”⁴⁸

Todas estas materias primas antes mencionadas son la base de las exportaciones y en mayor medida son importantes tenerlas en cuenta, así como el café lo va ser desde el siglo XIX y XX, estas otras materias primas muestran la diversidad de productos y de procesos agrícolas que se van a intensificar a mediados del siglo XIX, por tal motivo, son esenciales al menos reconocerlas, debido a que en esta “nueva” era agrícola, en donde se buscaba vincular al país a la economía mundial hacen parte de esos intereses extranjeros, de la misma manera que impulsaron la llegada de ferrocarriles, debido a que el transporte era precario para las grandes producciones, la mula y las balsas debían ser remplazadas por los rieles si se buscaba un mejor y más capacitado desarrollo agrario, para las élites este

⁴⁷ Ibid., p .129-130.

⁴⁸ Ibid., p .135.

modelo de producción era el futuro y el rumbo que el país debía seguir, de este modo se logra evidenciar según, Junguito como para,

Finales de la década de 1860 las autoridades nacionales comenzaron a subsidiar la construcción de ferrocarriles y el Congreso estableció un Ministerio de Agricultura para que fomentara la adopción de nuevos cultivos y de nuevos métodos agrícolas. La mayor parte de la privatización de la tierra durante ese período se produjo en Antioquia, en donde la expansión de la industria minera elevó el valor de las empresas agrícolas, y en donde las élites se involucraron tempranamente en inversiones especulativas en bienes raíces y en proyectos de colonización.⁴⁹

Proyecciones que tenían como énfasis ocupar tierras fértiles a como dé lugar, con el fin de expandir la producción agrícola, siendo una constante durante todo el siglo XIX las “invasiones internas”, la más representativa es la colonización antioqueña debido a que esta generó que el café tuviese un “aumento” en la producción y se convirtiera en un producto que sostendría la economía del país a futuro.

Históricamente el café desde la colonia estaba inmerso en la economía del Virreinato de la Nueva Granada, de la misma manera que las anteriores otras materias primas, se sembraba en cantidades minoritarias sin tanto protagonismo, pero a partir de mediados de la década de los ochenta del siglo XIX fue el producto, que “le dio salida al capital comercial acumulado en el negocio del oro, la quina, el añil y el tabaco, a través de la creación de haciendas cafeteras y el montaje de las primeras industrias en este milenio. De otra parte, puede decirse que el café, así como generó en algunas regiones una democratización del acceso a la propiedad rural, en otros ayudó a consolidar el latifundio y relaciones de producción atrasadas basadas en instituciones coloniales.”⁵⁰

El café en Colombia, Según LeGrand fue, “cultivado primero en Norte de Santander, en la Cordillera Oriental que linda con Venezuela, el café se diseminó por Santander y Cundinamarca. En los mil ochocientos noventa, Cundinamarca sustituyó a los Santanderes como principal productor. En el siglo XIX el café, como los productos de exportación que lo antecedieron, pasó por una serie de ciclos de expansión y recesión.”⁵¹ Debido a que hubo

⁴⁹ Ibid., p. 113.

⁵⁰ MISAS ARANGO, Gabriel, Óp. Cit., p. 77-78.

⁵¹ LEGRAND, Catherine, Óp. Cit., p. 28.

un momento en el país, en el que las tierras baldías se convirtieron en el recurso natural esencial del progreso del país, lo que generó que se presentaran movilizaciones masivas hacia aquellos lugares desconocidos, como se logra observar en el Mapa 2, con el propósito de sembrar café y de cultivar la tierra en esos territorios que ofrecían tierras aptas para la producción de esta materia prima elemental.

Según Marco Palacios⁵² se van a presentar colonizaciones en el Tolima Grande, en el Sumapaz, las colonizaciones Boyacenses, en el Magdalena entre otras regiones, gracias a las legislaciones y reglamentaciones sobre tierra de baldíos que le daba la libertad para que gamonales y terratenientes como una serie de parásitos, se apropiaran de la tierra y montaran sus monopolios bajo un proceso que el autor denomina “feudalización”, que generó desigualdades entorno a estas invasiones, causando una serie de conflictos debido a que, “el desplazamiento continuo de grandes contingentes de campesinos, colonos y peones hacia zonas inexploradas y selváticas, difundiendo valores propios de cada cultura local y mezclándose con otros grupos de campesinos o contribuyendo, sin proponérselo, a la expulsión de grupos étnicos en algunas regiones del país.”⁵³ Esos problemas trascenderían, de tal manera que más adelante hubo fuertes choques entre colonos y terratenientes debido a que hubo una vulneración de la propiedad sobre la tierra, explotación, pagos indebidos , entre otros.

Siguiendo la idea anterior y teniendo presente que las colonizaciones entorno al café fueron diversas, es necesario comprender que una de las más representativas y relevante fue evidentemente la colonización antioqueña; debido que expone varios fenómenos sociales, que la han catalogado como, “la ola colonizadora de 1874 – 1920, la que sustentó el desarrollo de ese producto en occidente, basado en buena parte en la ocupación individual a partir de la Ley 61 de 1874 sobre adjudicación de baldíos a cultivadores, la Ley 48 de 1882, la 56 de 1905 y otras que le sucedieron. En este proceso hubo por supuesto muchos atropellos a los colonos en la ocupación de la frontera y terratenientes se apropiaron de grandes extensiones de tierras.”⁵⁴

⁵² PALACIOS, Marco. El café en Colombia, 1850-1970: una historia económica, social y política. Ciudad de México. Centro de Estudios Históricos, 2009. p. 267-270

⁵³ CANTOR VEGA, Renán, Óp. Cit., p. 36.

⁵⁴ MISAS ARANGO, Gabriel, Óp. Cit., p.85.

MAPA 2: Colonizaciones en Colombia 1879-1920.



Tomado de: *Gente muy rebelde Protesta popular y Modernización capitalista en Colombia (1909- 1929)*. Renán Vega Cantor. Bogotá, Ediciones Pensamiento Crítico 2002. p. 36.

Toda esa serie de conflictos producto de las desigualdades han hecho que este fenómeno donde se idealizó el empuje paisa hasta niveles míticos y mesiánicos en el transcurso de los siglos haya sido cuestionado, debido a que, “la acción de los colonos no fue tranquila. Ella se vio perturbada no sólo por las fieras, las enfermedades y las inclemencias del clima, sino también y en grado importante por la acción del terrateniente que poseían inmensas extensiones y acaparaban casi todo el territorio. La historia de la colonización es el relato de actos de violencia y de un sinnúmero de pleitos.”⁵⁵

Versión similar planteada por Catherine LeGrand,⁵⁶ en su libro “Colonización y protesta campesina en Colombia 1850-1950”, en el que trabaja todo ese fenómeno de tierras baldías y los conflictos latentes en la colonización antioqueña, del mismo modo que, argumenta que tipo de personas conformaban a los colonos que realizaron este proceso que van desde negros, indios y mestizos, los cuales al no contar con ningún título eran presionados por parte de élites a realizar los trabajos para impulsar la producción, al igual que los campesinos pobres desplazados por las guerras estuvieron obligados a hacer estas enormes travesías que los conducirían a instalarse en lugares lejanos e iniciarían todos estos procesos invasores, por tal razón, LeGrand concluye que, “las migraciones de colonos a finales del siglo XIX y comienzos del siglo XX reflejan así los movimientos económicos, sociales e institucionales que tuvieron lugar en la vida colombiana. En algunas áreas la colonización estaba condicionada por factores de repulsión el aborrecimiento a la esclavitud por parte de los esclavos, la pérdida de sus tierras comunales por parte de los indígenas, la depresión económica, la presión de la población, las querellas políticas.”⁵⁷

Pero no solamente hubo conflictos, gracias a esta colonización “el café se propagó fácil en la economía campesina por la facilidad en su manejo y la poca inversión de capital que requería, por ello la pequeña propiedad surgió al lado de la hacienda y le compitió como negocio, pues no tenía los costos que implicaba mantener una gran explotación, ni los conflictos de intereses entre propietarios y trabajadores.”⁵⁸ En términos generales, las

⁵⁵ TIRADO MEJÍA, Álvaro. Aspectos de la colonización antioqueña. En: Revista de Extensión Cultural [en línea]. Medellín. Universidad Nacional de Colombia Sede Medellín. 1978. N.º 156. p. 26. [Consultado: 30 de enero del 2024] Disponible en: <https://repositorio.unal.edu.co/handle/unal/57280> .

⁵⁶ LEGRAND, Catherine, Óp. Cit., p. 44-45.

⁵⁷ Ibid., p. 49.

⁵⁸ MISAS ARANGO, Gabriel, Óp. Cit., p.85.

múltiples colonizaciones van a lograr “dinamizar” la producción de café, a tal punto que, se convierte en el principal producto agrícola para el país, según Renán Vega;

El café logró consolidar un «modelo de desarrollo hacia afuera» en las tres primeras décadas del siglo XX y al mismo tiempo «un desarrollo hacia adentro» en virtud de la acumulación originaria de capital que generó en el país y que implicó acumulación de capital-dinero por parte de una fracción de comerciantes, la formación de las primeras industrias en el occidente del país, la creación de un mercado interior unificado por ferrocarriles y carreteras. Construidos después de 1915, generó mayores ingresos fiscales para el Estado, etc. El cultivo del café tuvo consecuencias socioespaciales, ya que su difusión afectó la actividad económica y social de importantes porciones del centro occidente, del sur y del oriente del país, como no lo había podido hacer ningún otro tipo de cultivo agrícola durante la segunda mitad del siglo XIX.⁵⁹

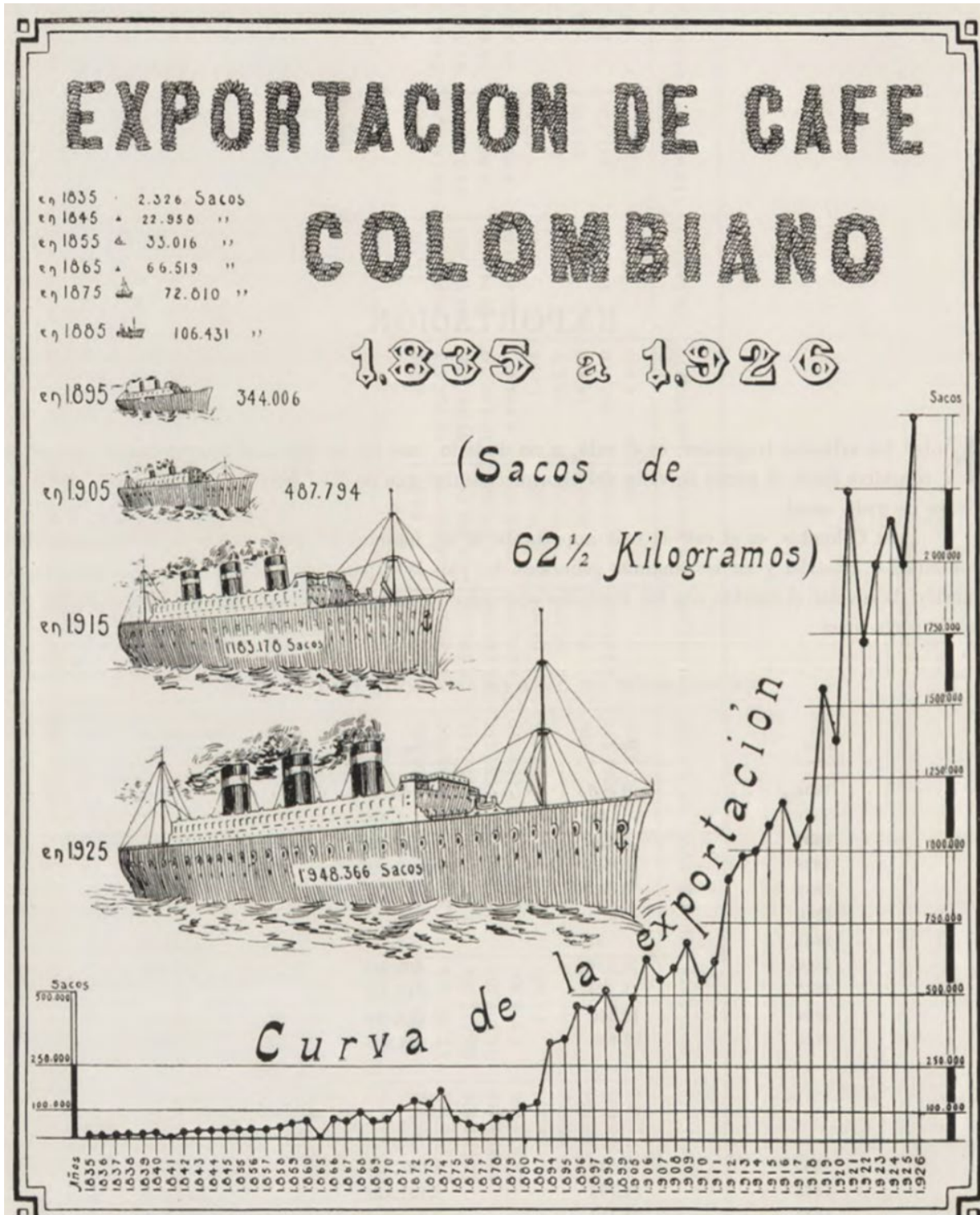
Pero el café, siendo el producto que más se sostuvo a nivel de exportaciones como la Imagen 2 lo muestra, el que mayores capitales acumuló, el que mantuvo una importancia durante un largo periodo y el que va a lograr consolidar los ritmos económicos del siglo pasado, no va a generar rentas que ayudasen a suplir las necesidades de la sociedad debido a que; “los beneficios de la producción de café se concentraban entonces en manos de los intermediarios y comerciantes que controlaban el procesamiento y trilla industrial del grano. Esto se demuestra con el hecho de que en los años veinte el control de la trilla del café estaba en manos o de casas extranjeras principalmente norteamericanas- o de los grandes cafeteros. Los pequeños productores no tenían acceso directo al mercado mundial y, además, por sus pocos recursos monetarios tenían que vender el café a intermediarios.”⁶⁰ Lo que generó que no se proyectaran mayores ganancias para los que lo cultivaban, sino que fueron a unos sectores que van a salir beneficiados mientras otros van a continuar con los mismos problemas que han padecido por siglos. Un hecho de gran relevancia que es necesario recordar relacionado al café es que, “entre 1875 y 1930 los cafeteros ensayaron formas de organización que culminaron con la creación de la Federación Nacional de Cafeteros en 1927.”⁶¹

⁵⁹ CANTOR VEGA, Renán, Óp. Cit., p. 48.

⁶⁰ Ibid., p. 46.

⁶¹ MISAS ARANGO, Gabriel, Óp. Cit., p.85.

Imagen 2. Exportación de café colombiano 1835 a 1926.



Tomada de: MONSALVE, Diego. Colombia Cafetera. Bogotá. Editorial Kimpres. A. S. 2016. p 628.

Por primera vez se logró fomentar un gremio que va incidir más adelante en la toma de decisiones políticas en el país, además que va fomentar la construcción de vías, donde el ferrocarril sería una carta indispensable para el transporte de los bultos de café hacia el exterior, por consiguiente, se ha creído que el auge del café generó que se construyeran ferrocarriles en Colombia que como vimos son tramos pequeños e inconclusos.

Además del café y de las anteriores materias primas mencionadas, la caña de azúcar va ser otro recurso primordial por la que se crearon los ingenios azucareros en el Valle del Cauca durante el periodo estudiado, del mismo modo que, el petróleo y el caucho para esos primeros años del siglo XX toman relevancia, según Castro Gómez, “el petróleo no solo será un producto de exportación mucho más importante que el café, sino que dará vida a los motores de gasolina que necesita la industria nacional y contribuirá a "suprimir las distancias" mediante el desarrollo del transporte entre las regiones. Pero los jugosos beneficios del petróleo no serían solo para las empresas norteamericanas que controlaban los ferrocarriles y los automóviles, sino que se extenderían también hacia la pequeña burguesía bogotana que controlaba el transporte público de la ciudad”⁶², siendo un producto esencial para estas élites del país que miraban en este recurso una nueva fuente de riqueza, Colombia también producía arroz, papa, y cacao que poco a poco se van ir convirtiendo en materias primas que sostienen la economía y las necesidades internas del país, de la misma manera que la expansión ganadera van a contribuir en ese proceso de exportación en menor medida con el cuero.

En síntesis, la relación existente entre estas materias primas y el ferrocarril, determinó esa búsqueda incesante de modernizar los medios de transporte para las élites del país, con el fin de que los centros de producción se interconectaran con los puertos y con los mercados internacionales, según los estudios históricos que se han realizado entorno al ferrocarril en Colombia hay una tendencia clara en donde se manifiesta que el ferrocarril sin el café no hubiese logrado ser construido en la nación, gracias a que este producto fue el que sostuvo la economía nacional lo que generó que se construyera este medio de transporte específicamente en aquellas zonas donde esta materia prima estaba presente y si no era este producto la diversidad de recursos de origen natural como el caucho y el petróleo también

⁶² CASTRO GÓMEZ, Santiago, Óp. Cit., p. 83.

hicieron posible la llegada de este medio, por tal razón, era tan necesario ver que tenía para exportar Colombia, que hizo que hasta una región como el Cauca fuese tomada en cuenta para traer un medio tan moderno que para esta época representó el culmen de todos los avances tecnológicos, a tal punto que fue considerado un emblema del progreso, objeto de estudio analizado a continuación .

2.4. El ferrocarril como emblema del progreso.

“Una mula de hierro que se comparaba con el mismo progreso”, “un medio civilizador y salvador”, entre otros enunciados son algunas denominaciones que se logran apreciar en las diversas investigaciones llevadas a cabo en Colombia y en distintos países de América Latina entorno al ferrocarril, que lo han catalogado como un emblema del ideal de progreso y que en cierta medida es el tópico que se desarrolla en este último subtema, donde se busca mostrar las distintas reacciones, ilusiones, discursos e imaginarios que provocó este medio con el solo hecho de arribar en distintos países y en Colombia originando una variedad de discursos e imaginarios que son el telón de fondo para entender la relación existente entre la locomotora y el progreso.

Existen casos en los que se logra apreciar ese vínculo entre estos dos objetos de estudio, desde la misma revolución industrial se logró visualizar que el ferrocarril creó proyecciones discursivas, del mismo modo que, se fundamentaron promesas entorno a su creación en países que aspiraban a ser modernos e industrializados, lo que lo hacía necesario y vital para la aristocracia y para la sociedad que veía en este medio la obra del siglo y la que determinaría el futuro de las naciones, sus conquistas en Europa, en Estados Unidos y su utilidad generaban todo tipo de sueños y alegorías fomentándose una confianza ciega en este medio innovador, es así que la locomotora al cruzar las fronteras y llegar a las periferias generó todo tipo de creencias, debido a que “todos los pueblos de la tierra que se decían civilizados tendían rieles y se enorgullecían con los caminos de hierro, un pueblo que no contaba con la infraestructura ferroviaria era considerado incivilizado”⁶³

⁶³ BAILEY, Bertila, PUTZEYS, Yvonne, & LARIOS, Rubén. Registro de una colección arqueológico-industrial en Guatemala: El caso del Ferrocarril. En XIV Simposio de Investigaciones Arqueológicas en Guatemala. Ciudad de Guatemala. Museo Nacional de Arqueología y Etnología, 2001. p.638. Disponible en: <https://www.asociaciontikal.com/wp-content/uploads/2016/11/47.00.pdf>

Desde distintas perspectivas de la investigación se ha planteado que la modernidad, el progreso, el desarrollo y la industrialización, son discursos que se han impuesto en sociedades “subdesarrolladas” de diferentes formas, por lo general, por países preponderantes o potencias mundiales que buscan acaparar recursos necesarios para su economía gestando estas categorías en las élites, las cuales reproducen estas visiones creando utopías dentro de la sociedad, en el siglo XIX y XX , el ferrocarril según los anteriores acápite fue el elemento esencial para lograr ese vínculo impositivo dentro de cada nación, a tal punto que, este determinaba como la cita anterior lo afirma lo civilizada o incivilizada que era una sociedad, así mismo el nivel de desarrollo o atraso que las naciones tenía, su poder bélico, su nivel económico, entre otra serie de características que determinaron que la locomotora fuese el dispositivo esencial al que todo país debía aspirar, por tal razón, el ferrocarril como emblema del progreso es un distintivo que se aprecia desde la proyección que este fomentó en cada nación, es decir, la relación de mundos posibles que creó con tan solo el hecho de traerlo, dando paso a una fiebre ferrocarrilera que se expandió por toda América Latina y que en Colombia según las investigaciones fue muy inferior a las demás periferias o nuevas republicas, debido a que hubo una “precariedad” en la construcción de tramos lo que generó que la economía del país fuese “inestable” durante gran parte del siglo XIX y el siglo XX.

Todas estas confabulaciones en el espacio social que se generaban si se construía o no el ferrocarril, también hicieron en parte junto a las materias primas, que se iniciara a mediados del siglo XIX la construcción de tramos férreos, que fueran útiles para un mayor beneficio económico de las “naciones” que tuvieron que dar grandes concesiones a empresas extranjeras para lograr acabar montar los rieles, consolidando “el triunfo del progreso” y las bondades que se obtenían si el ferrocarril era construido en una nación, lo que generó que como en una serie de maratón competitiva los países se lanzaron en esa búsqueda de traer ingenieros, arquitectos, capital extranjero y empresas transnacionales que realizarían esa “gesta heroica” como muchos autores lo han denominado y de cumplir ese “sueño glorioso” en el que la mula de hierro transitaría los territorios de cada país periférico.

Si se hace una investigación de cada país que conforma América Latina, la similitud que se logra observar en cuanto al discurso que promovió el ferrocarril es muy semejante, debido a

que son una serie de aspiraciones latentes e impuestas por el imperialismo y el modelo capitalista bajo los conceptos hegemónicos de desarrollo y progreso, de igual manera que, la construcción de estas líneas fue realizada por empresas extranjeras cuyos intereses son de las potencias que buscan como objetivo primordial la explotación y exportación de recursos necesarios para fortalecer sus mercados internacionales, pero en cuanto a su construcción y desarrollo si se encuentran algunas discrepancias que pueden variar en cuanto a la magnitud, el tiempo en que se construyó, la cantidad monetaria invertida entre otros factores diferenciales en cada país que no fueron obstáculo alguno para que el ferrocarril configurara una fuerza discursiva que mantuvo a este medio como ese símbolo innegable del progreso, a tal punto que, esa retórica creada estuvo ligada con la misma identidad del territorio en el que se construyó, según Castro Gómez, cuando analiza los discursos ferroviarios de la élite bogotana sobre este medio de movilidad infiere que;

El ferrocarril no es visto como una obra que favorece a esta o aquella nación en detrimento de las otras, sino que es fruto de la civilización en su conjunto. Más que un hecho fortuito, la invención del ferrocarril es producto de la necesidad autónoma del género humano por satisfacer sus ansias de civilización y progreso. En una palabra: el ferrocarril no es solo resultado del progreso material, sino también, y concomitantemente, del progreso moral de la humanidad. Por eso la construcción de vías férreas en Colombia es una prueba de que el país está contribuyendo no solo a generar su propia riqueza, sino también a engrandecer la "riqueza de las naciones".⁶⁴

La anterior cita, mezcla dos elementos claves que el ferrocarril traía consigo al ser implementado, un bien material y un bien moral, es decir la construcción de este medio buscaba un “doble beneficio” para el país, en primer lugar, que gracias a sus cualidades y utilidades se obtuviera resultados positivos en cuanto a ganancias, del mismo modo que, favoreciera a otros países a lograr también un desarrollo económico, en otras palabras la construcción de este medio buscaba el bien común de las naciones según las perspectivas de la hegemonía colombiana, lo que hacía necesaria su construcción en el país, ya que este medio sacaría de la longeva situación económica a las naciones en las que se cimentaría, de este modo; “el ferrocarril juega un papel fundamental en el desarrollo económico y social en el siglo XIX. Esa idea estaba firmemente arraigada en el imaginario de la clase dirigente

⁶⁴ CASTRO GÓMEZ, Santiago, Óp. Cit., p. 69.

de los países subdesarrollados. Generar una red ferroviaria a lo ancho y largo del territorio fue uno de los proyectos económicos prioritarios de cualquier gobierno de la época que quisiera calificarse de moderno.”⁶⁵

Todos estos elementos que componen la retórica del ferrocarril se expandieron a los países en los que se construyó, como evidencia al planteamiento anterior es necesario observar el caso del Ecuador, en el cual se apreció; una visión mítica sobre el ferrocarril. Desde la segunda mitad del siglo XIX, y especialmente en los años en que se construyeron las vías, se lo vio como un símbolo de civilización y de progreso, según el estudio realizado por el Fondo de Salvamento del Patrimonio Cultural de Quito encabezado por Carlos Pallares, encargado de recoger mediante artículos la historia del ferrocarril en este país, menciona que este medio era visto como “una “obra redentora” que vencería el atraso, ayudaría a eliminar las relaciones sociales atrasadas y promovería no únicamente el comercio, sino las ideas y las costumbres. La revolución, el liberalismo, el Estado laico, la modernidad se identificaban con el avance del tren. Era una idea-fuerza que muy pocos se atrevieron a combatir.”⁶⁶ Debido a que se creó en este país una cultura del ferrocarril, un relato que tuvo relación directa con las costumbres de la sociedad, creando imaginarios sobre un futuro en este territorio que se lograría experimentar gracias a este medio moderno.

Bajo estas nociones conforme a las apreciaciones de Pallares,⁶⁷ la élite ecuatoriana en cabeza de Eloy Alfaro buscaron consolidar este medio de transporte para el Ecuador, que desde mediados del siglo XIX se había gestado esas ilusiones de poder entrar a esa

⁶⁵ EJE MENDOZA, Tomás. El ferrocarril como símbolo del progreso en la cultura latinoamericana: dos pinturas del siglo XIX. En Revista Fuentes Humanísticas [en línea]. Ciudad de México. Universidad Autónoma Metropolitana. 2022. N.º 65. p. 117. [Consultado: 4 de febrero del 2024] Disponible en: <https://fuenteshumanisticas.azc.uam.mx/index.php/rfh/article/view/1082/1324>

⁶⁶ PALLARES SEVILLA, Carlos et al. El camino de hierro cien años de la llegada del ferrocarril a Quito. Quito. Fondo de Salvamento del Patrimonio Cultural de Quito. 2008. p. 10. Este libro es un compendio de artículos de varios autores donde se plantea esa serie de creencias y discursos creados con la llegada del ferrocarril a Quito, según los autores plantean que; “desde mediados del siglo XIX, la gente ha visto al ferrocarril como una máquina indispensable. Pero ha sido también mucho más que eso: un símbolo de modernidad y de progreso, un instrumento de cultura, y hasta el objeto de un culto secular a la civilización que vence a la barbarie. A partir de su invención y en menos de cien años, los ferrocarriles cubrieron todo el globo terráqueo. Se extendieron por las planicies de Inglaterra, las alturas de los Alpes, el lejano oeste norteamericano, los reinos de la inmensa India, las tierras bajas o las breñas de los Andes de Sudamérica, las interminables estepas de Siberia, las profundidades de las selvas africanas. En todas partes se esperaba al tren con grandes expectativas, como una obra de efectos casi milagrosos sobre la vida de la gente. Y cuando llegaba, producía cambios significativos e irreversibles en las ciudades y los campos” p.9

⁶⁷ Ibid., p. 10-17.

modernidad gracias al ferrocarril y al fin encontrar la unión del país y la integridad de la sociedad la cual había sido perturbada por todos los conflictos, es así que, con la victoria de este gobierno, se fundamenta estos ideales y se logra generar un consenso desde varios sectores para que el ferrocarril fuera construido, hubo diferentes manifestaciones en las que la oposición fue férrea a la construcción de este medio, debido a varios factores de tipo económico desde su llegada, el cual generó una serie de cambios estructurales dentro de las ciudades y regiones creando relaciones comerciales a su paso, tanto los conservadores como algunos comerciantes y el sector que transportaba en mula, salieron más perjudicados con el paso del tren, los cuales al final terminaron sucumbiendo ante su embestida, que trajo consigo unos nuevos lenguajes proyectados y encaminados por la política de este país, según Kim Clark,⁶⁸ desde que el ferrocarril se inauguró en Quito en 1903, se logró observar que este proyecto buscaba integrar el país, del mismo modo que, se convirtió en la piedra angular de todos los proyectos modernos que impulsaría los gobiernos liberales los cuales en diferentes escenarios planteaban la necesidad de seguir construyendo dispositivos de movilidad y conexión como lo catalogaron a este medio, con el fin encontrar la renovación del país en todos los ámbitos, creando un discurso político, educacional, social entorno a este medio que traía consigo ideas modernas que lograría romper viejas jerarquías establecidas dando paso a que esta nación como un ave fénix renaciera de las cenizas, y lograrse ese despertar de ese sueño en el que él estaba inmerso, toda esa serie de testimonios desde los periódicos locales y regionales generaron que el ferrocarril fuese considerado como esa obra redentora, como si tuviera efectos casi mágicos en la sociedad y en la economía ecuatoriana.

Esas aspiraciones de las élites ecuatorianas entorno al ferrocarril también se van a ver reflejadas en las aristocracias en Bolivia, según el informe de Ignacio Calderón⁶⁹ desde 1906, se manifestaba la importancia de construir ferrocarriles en esta nación la cual se encontraba en deplorables situaciones debido a la falta de medios de transporte que conectarían zonas productivas como Cochabamba entre otras regiones, que producto del

⁶⁸ CLARK, Kim. El ferrocarril y las políticas de redención en el Ecuador. En: PALLARES SEVILLA, Carlos, *Óp. Cit.*, p. 83-104.

⁶⁹ CALDERON, Ignacio. Los ferrocarriles en Bolivia. Washington, D.C. Sociedad geográfica de la Paz 1906. p. 1-22. [consultado: 05 de febrero del 2024] Disponible en: <https://repositorio.umsa.bo/handle/123456789/15654>

aislamiento en que se encontraban no lograban conectarse con los principales centros económicos del país, ni con el exterior, por ende, el ferrocarril uniría todos estos polos y consolidaría un fuerte progreso económico e industrial que garantizaría el éxito de la nación, lo que hacía tan necesario apoyar estos proyectos que generarían transformaciones mercantiles, dónde productos como el caucho, el café, el cacao, entre otros, se lograrían convertir en esenciales, ya que proveerían grandes beneficios para este país, según Zubieta algunos miembros en particular de la alta sociedad boliviana llevaron a cabo, “el proceso de proselitismo ferrocarrilero a través de discursos, notas de prensa y edición de folletos. Lanzan una serie de postulados planteando la urgencia de construir ferrocarriles en un país, que, como hemos visto, se encuentra incomunicado interna y externamente. Entonces, no había dudas el ferrocarril constituía para la sociedad en general, un instrumento que traía, "industria", "civilización" y fundamentalmente las "bondades" de la anhelada vinculación con el mercado mundial.”⁷⁰ La primera línea construida en este país fue, entre 1870 y 1914 entre las regiones de Antofagasta y Oruro las cuales eran altamente ricas en guano y salitre.

Los anteriores casos son una muestra de esas tendencias creadas entorno a la construcción de ferrocarriles en países que miraban en este, un artefacto grandioso, así como los dos casos anteriores en Argentina desde mediados del siglo XIX había buscado unificar el país y establecer una conexión entre las distintas regiones, el ferrocarril sin duda alguna lograría llevar acabo esas conquistas que parecían casi imposibles, “el tren llegaba a ser contemplado como un instrumento de progreso material, pero sobre todo civilizatorio, al promover la integración de las regiones más apartadas a la vida del conjunto de la nación y en definitiva al mundo moderno.”⁷¹ Las conquistas llevadas a cabo en la Argentina por medio del ferrocarril fueron las máximas expresiones de desarrollo donde se siguieron fortaleciendo esos discursos progresistas de este medio moderno.

Los anteriores casos eran necesarios traerlos a consideración, debido a que nos muestran las distintas creencias que se gestaron entorno al ferrocarril que le acreditaron el título de “emblema del progreso”, como he manifestado anteriormente nos son los únicos casos, si

⁷⁰ GÓMEZ ZUBIETA, Luis Reynaldo. Ferrocarriles en Bolivia del anhelo a la frustración 1860 -1929. Título: Historia. La Paz - Bolivia. Universidad Mayor de San Andrés Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación. 1998. p. 33.

⁷¹ BANDIERI, Susana et al. La historia argentina en perspectiva local y regional: nuevas miradas para viejos problemas: tomo 3. Buenos Aires. Editorial Teseo. 2017. p.66.

se siguiera realizando el rastreo en países como México, Guatemala, Venezuela, Perú, entre otros, donde hubo construcciones de tramos férreos es posible hallar toda esta serie de manifestaciones surgidas de esa relación (ferrocarril-progreso), que lograron posicionarse a nivel global.

En Colombia el ferrocarril como emblema del progreso fue una constante, así como en los anteriores casos estudiados en los que el discurso se afianzó, en esta nación se siguió un rumbo similar a esa retórica, autores como Juan Santiago Correa, Carlos Eduardo Nieto, Gabriel Poveda, Jorge Arias de Greiff, María Teresa Ramírez, Gustavo Pérez Ángel, José Albear Sanín entre otros, que han estudiado el ferrocarril en Colombia nos muestran esa diversidad de testimonios gestados entorno a este medio moderno en la mayoría de las regiones en las que hubo líneas de este tipo, todos estos autores referentes y apasionados por la locomotora han realizado una serie de trabajos de gran calidad entorno a la expansión de este medio en el país en estas “zonas estratégicas”.

Como observamos en el capítulo 1 sección 4, la expansión del ferrocarril en Colombia no fue a gran escala debido a que se implementó solo en zonas productivas y no en todo el país mediante tramos inconexos, empezando por el de Panamá y terminando en el de Nariño, las élites nacionales y regionales en este medio van a gestar sus ilusiones, al igual que la sociedad en general, la gran cantidad de testimonios en la prensa, y en las celebraciones, son pistas claras que muestran que;

El desarrollo del ferrocarril en Colombia es apenas uno de muchos aspectos en los que se puede leer con claridad la búsqueda incesante de un país que sueña con esquemas que lo hagan moderno y eficiente, objetivo esquivo y cambiante que sigue en evolución, pues aún no se logra construir ese esquema a la medida de la variedad geográfica y cultural del territorio. También es un claro ejemplo de logros, yerros, coyunturas, improvisaciones, soluciones ingeniosas, avances y muchos otros momentos que caracterizan este proceso de nacimiento-evolución-madurez y una larga enfermedad terminal, del cual queda una gran cantidad de huellas en el territorio nacional ⁷²

⁷² NIETO, Carlos Eduardo, Óp. Cit., p.62.

Una “gesta” del desarrollo y el progreso va ser en síntesis la llegada del ferrocarril, el cual va estar rodeado de múltiples factores que van incidir en sus cimentación, claramente existe una gran variedad geográfica que llevó a que se presentaran diferentes problemas en el trascurso de la construcción donde hubo esfuerzos inmensos de lo cual no cabe duda alguna, pero la cuestión si modernizó o no la sociedad, si la economía creció y si hubo o no progreso son cuestiones que merecen seguirse estudiando y analizando debido a que en esa “larga enfermedad terminal” como la cita anterior lo menciona, hubo una serie de causalidades que destaparon distintos fenómenos presentes en el país que deterioraron este medio de transporte.

Volviendo a lo que nos compete en este acápite es necesario observar lo acontecido en algunas zonas del país en las que el ferrocarril fue construido, Antioquia es una de las regiones, que como se ha planteado en la sección anterior gracias al café se había vinculado de manera excepcional a esa fiebre ferrocarrilera, durante este proceso de construcción esta zona va experimentar una gran cantidad de inconvenientes, “no obstante, el Ferrocarril de Antioquia hace parte del imaginario popular sobre la antioqueñidad, y se asocia con el impulso y la tenacidad para llevar a cabo tareas difíciles en condiciones adversas. Como se mencionó, haber trabajado en el Ferrocarril se convirtió en sinónimo de prestigio y de orgullo en la sociedad antioqueña, y en una señal de estatus en la élite económica y técnica del departamento.”⁷³ Lo que infiere que existía una relación cultural con este medio que hizo que se superaran todos estos impedimentos de la mano de Francisco Javier Cisneros, arquitecto cubano de gran referencia en el país, él cual tenía esa gran visión sobre la importancia de las líneas férreas para sus intereses en especial en esta zona en la primera fase ferroviaria.

Los retos que se vivieron en este proceso de construir las líneas que conformaron el Ferrocarril de Antioquia, fueron de diferentes magnitudes debido a contratos fallidos, falta de capital, conflictos y una gran variedad de fenómenos hasta geográficos que generaron todo tipo de coyunturas, pero que no “apagaron” esa búsqueda incesante de continuar esta obra y de recuperarla durante el siglo XX, como lo plantea Correa cuando especifica que;

⁷³ CORREA RESTREPO, Juan Santiago. Los caminos de hierro: ferrocarriles y tranvías en Antioquia. El ferrocarril en Antioquia. Bogotá, D.C., Colegio de Estudios Superiores de Administración CESA.2010. p. 23.

La idea colectiva permitió desde muy temprano identificar al Ferrocarril con el tránsito a la modernidad, a la “civilización”, y supuso en sí mismo, una vez más, la identificación de la idea de progreso con el comercio internacional y la integración de Colombia en el mercado global, para lo cual era indispensable la implementación de novedosas tecnologías de transporte que permitieran reforzar los vínculos de las regiones con algún río navegable o con puertos marítimos, y que relacionara definitivamente al ferrocarril como símbolo de progreso y de la capacidad humana para sortear los obstáculos naturales con una idea de nación.⁷⁴

Esas aspiraciones colectivas van a expandirse a otras regiones del país donde se va a concebir en este medio la gran oportunidad para que su economía local fuera parte de esos procesos económicos del momento, así fueran solo algunos tramos, el país se identificaba plenamente con estos ideales latentes expuestos en todos los espacios de la vida nacional, parece ser que todo giraba en esta época entorno a construir rieles y a sobrepasar los intensos y grandes retos geográficos de la naturaleza.

De igual manera que en Antioquia, en el Atlántico, en los Santanderes, en Cundinamarca, en el Cauca, en el viejo Caldas y Nariño, el ferrocarril va forjar esos sentimientos de desarrollo y progreso, por ende se va a generar múltiples celebraciones entorno a su llegada debido a que era un gran paso hacia la modernidad, así fuese lenta su construcción los discursos sobrevivían en esta sociedad ansiosa por poder ver la locomotora cruzar sus regiones y llevar en ellos sus productos hacia los puertos, en los distintos informes, al igual que en la prensa, se aprecian esas sensaciones y esos discursos que irradian esa fuerza de convicción en donde el ferrocarril es la “mejor opción” para la nación, por tal razón, fue muy común ver artículos publicados en periódicos donde se manifestaba;

Estas son las situaciones que dan por resultado esos pasos gigantescos hacia la verdadera civilización que se llaman mejoras materiales, progreso. Por todas partes oímos hablar de nuevas vías de comunicación. caminos en Antioquia y en Santander, ferrocarriles en Bolívar, ferrocarril en el Magdalena, ferrocarril en Cundinamarca, ferrocarril del Cauca al Pacífico; la civilización recorriendo varios de nuestros estados,

⁷⁴ Ibid., p. 78.

y escalando nuestras cordilleras en las alas de la electricidad; nuestras costas del sur tornadas como por encanto en una nueva California, y la inmigración del Norte-América desbordándose sobre ellas en pos del codiciado metal; y por todas partes se piensa, y se cavila, y se ven más y más cerca cada día los albores de esa aurora del perfeccionamiento, nuevo Mesías de los obreros de la presente civilización.⁷⁵

La locomotora era en este país, entonces uno de los grandes estándares y pilar fundamental para que esta nación lograra el progreso, por ende, la cita anterior es una de esas múltiples manifestaciones alegóricas que se encuentran en torno a este medio, donde se aprecia que generó sueños, anhelos y conquistas, del mismo modo, el periódico liberal “La nueva era” realizó una publicación en el año de 1882, bajo el artículo titulado “la gran fiesta de la civilización”, en este se logra apreciar esa celebración entorno al inicio de la construcción del ferrocarril de la sabana, al igual que esos anhelos puestos en este medio moderno y visionando a futuro, el cual;

Será la extremidad de la cadena que acabe de enlazarnos, inmediata y estrechamente, a los grandes centros de la cultura europea; él pondrá los Andes en contacto con los Vosgues, los Apeninos, los Kartpacks y el Líbano, mostrando que los montes no son “*sepulcros de mundos ya juzgados,*” como lo dijo, en amarguísimo arranque, uno de nuestros excelsos poetas; sino tálamos y cunas en que crecerán las grandes ideas por el himeneo de las civilizaciones de los grandes pueblos. Lo dijimos en la festividad y lo repetimos ahora: un riel que se tiende, no es una línea de acero que gravita en la tierra; es un nervio de sensibilidad exquisita e influencia poderosa que se agrega al sistema vital del mundo, es un eje que rectifica la dirección de sus polos morales para que su rotación sea más rápida y fecunda⁷⁶

El anterior testimonio provee de manera utópica un ferrocarril que será el puente para alcanzar la civilización y a la vez un órgano dentro del mundo que al integrarse mejoraría la vida, estas visiones suministran un sentimiento de “esperanza”, al igual que buscan una integración social de la nación donde se visualiza a este medio como una gran influencia

⁷⁵ Periódico La Prensa. Bogotá. N.º 1. 9 de junio de 1886. p. 1. [consultado el 7 de febrero del 2024]
Disponible en: <https://babel.banrepcultural.org/digital/collection/p17054coll26/id/18687/rec/11>

⁷⁶ Periódico La nueva era. Bogotá. N.º 1. 10 de marzo de 1882. p. 2. [consultado el 7 de febrero del 2024]
Disponible en: <https://babel.banrepcultural.org/digital/collection/p17054coll26/id/18659/rec/2>

para lograr que esta región “mejore” económicamente y ayude moralmente a construir un “bien común”.

Por otra parte, en el periódico el Renacimiento se manifestaba, “no hay un factor más eficaz ni que de manera más poderosa propenda al desarrollo de la riqueza nacional, que los ferrocarriles, no es solamente la rapidez en el transporte de los productos que representa la mayor ventaja para el comercio. En un país como el nuestro, en que el tiempo no vale dinero, es la economía, es la reducción en los gastos el principal fin de las vías férreas.”⁷⁷ generando un sentido de pertenencia y a la vez mostrándole a la sociedad algunas de esas bondades que traía consigo el ferrocarril en este caso referente al de la Dorada, los periódicos fueron una gran herramienta de propaganda donde se manifestaron esta serie de artículos, que van desde obras redentoras, ferrocarriles que atravesarían el mundo, hasta comparaciones con la quimera, antes de su llegada todos estos mensajes y grandes alegorías se sentían en el conglomerado social de una forma inherente gracias a la prensa.

De manera similar las revistas de literatura y cultura durante esos principios del siglo XX, dejan ver segmentos que expresan esos sentimientos de alegría y homenaje por la llegada del ferrocarril en este caso de la sociedad nariñense, en sus escritos Efraín Erazo Hidalgo, manifestaba; “festejemos, pues, en la medida de nuestro entusiasmo y de nuestra fe, el Día del Trabajo; despertemos el amor y la comprensión del obrero y preparémonos para sostener de manera airosa las luchas que son necesarias para el engrandecimiento de la sociedad en que vivimos y a la que, gracias a la Providencia, se acerca aceleradamente ese mago del progreso que se llama ferrocarril: redención de un pueblo y por tanto redención del obrerismo y sus dirigentes”⁷⁸.

En el Departamento de Nariño como se planteó en páginas anteriores este medio de transporte llegó pasado los años 40, lo que creó una gran cantidad de efectos progresistas, donde se sembraba ilusiones de conexión con Popayán y el norte del país, por tal razón, sus revistas como la anterior citada, dejan ver ese deseo inmenso porque la locomotora integrara su región, así mismo la revista “Azul” expresaba en sus líneas; “cuando el

⁷⁷ Periódico el Renacimiento. Bogotá. N.º 3. 17 de enero de 1903. p.2. [consultado el 7 de febrero del 2024] Disponible en: <https://babel.banrepcultural.org/digital/collection/p17054coll26/id/14656/rec/29>

⁷⁸ ERAZO HIDALGO, Efraín. Discurso del vicepresidente de la sociedad Antonio Ricaurte. *Colombia Revista Mensual Ilustrada. Pasto*. N.º 7. 9 de mayo de 1926 p. 158. Disponible en: <https://babel.banrepcultural.org/digital/collection/p17054coll26/id/7486/rec/19>

pesimismo y la desconfianza digan que el ferrocarril de Nariño es sólo una hermosa ilusión gritémosles que es más: una gloriosa realidad, porque antes de cuatro lunas tendremos los primeros treinta kilómetros,”⁷⁹ buscando que el nariñense siguiese con la esperanza intacta, a pesar del largo camino que tenía que recorrer, el ferrocarril debía tenerse presente que era una realidad y que llegaría el día que arribara a esta región, de este modo, sus publicaciones eran como una serie de llamados de atención que sembraban esa ilusión y esperanza en la locomotora; de la misma manera que la prensa y la revistas, difundieron de forma intensiva la necesidad del ferrocarril, los informes también lograron esparcir esa retórica de la locomotora del progreso.

Los informes a los que se hace alusión en el párrafo anterior son todos aquellos documentos de primer orden escritos en los que se plasmó las características, circunstancias y eventos de los proyectos ferroviarios, en este caso en el que a mi parecer es un claro ejemplo de estos discursos impositivos en los que el ferrocarril generó todas esas representaciones, fue el realizado por el senador Teófilo Noriega sobre el ferrocarril en Barrancabermeja y la necesidad regional de una vía que ayudase a sacar sus productos, al igual que serviría a salir de la pobreza y miseria a este territorio, este escrito es muy puntual, debido a que muestra los trazados, costos, y ramificaciones, sin dejar de lado argumentos progresistas, manifestándose que; “muchas son las ventajas que tanto el comercio interior como la agricultura, la industria y la civilización vendría a reportar esta obra verdaderamente redentora; la explotación de las riquezas naturales que poseen esas selvas desconocidas hasta hoy: el caucho, la tagua, la zarrapia, la quina, las maderas textiles y las magníficas de construcción; la conversión de esas selvas en campos de agricultura para cacao, café, etc., que vendría a ser de ellas un emporio de riquezas.”⁸⁰ Fueron muy usuales dentro de este documento que proyectaba un ferrocarril enfatizado en el despertar de la región de Barrancabermeja situada en los Santanderes tanto económica como socialmente.

Existen otros informes de este mismo tipo en los que se planifica tramos férreos que van a componer la “red” ferroviaria construida en el país, en estos se hallan similitudes entre unos

⁷⁹ FRIEDLANDER, Immanuel & STUTZER, Otto. Culpable indiferencia. *Revista Azul*. Pasto. N. °6. 22 de noviembre de 1925. p. 149. Disponible en:

<https://babel.banrepcultural.org/digital/collection/p17054coll26/id/7480/rec/83>

⁸⁰ NORIEGA, Teófilo. Ferrocarril de Barrancabermeja. Bogotá. Imprenta de la Cruzada. 1914. p.29. Disponible en: <https://babel.banrepcultural.org/digital/collection/p17054coll10/id/3609/rec/97>

y otros por ejemplo el caso del Gran Ferrocarril Central, fue expuesto por Juan Gonzales con énfasis en proyectar una línea que conectara al Magdalena con la capital de la nación, en este contrato se manifestaba al senado que, “el establecimiento de un ferrocarril desde cualquier punto de la ribera oriental del Magdalena hasta esta capital será evidentemente el signo positivo de nuestra redención, bajo el aspecto industrial y mercantil; y no sólo eso, sino que servirá de ancora de salvación en las grandes crisis monetarias por las cuales llegue el país a verse amenazado, como al presente.”⁸¹ Señalando puntos muy similares que ahondan entre redención y salvación de la economía nacional que como hemos notado en esta sección final es una constante en todos los lugares en los que el ferrocarril se construyó, cabe aclarar que este discurso progresista se aprecia es cuando se planifican estos tramos, durante la construcción y en la llegada del ferrocarril, luego en el transcurso y su funcionamiento la retórica van cambiar debido a múltiples factores y causalidades, como se logrará apreciar con el estudio y análisis del ferrocarril del Cauca, historia que no ha sido aun contada en su totalidad y que deja ver esa versatilidad del discurso de lo que se ha denominado “progreso” en un departamento el cual ha sufrido a lo largo de su historia múltiples transformaciones territoriales, pero que pese a esa situación aún conservaba esa relevancia económica para el país que ocasionó que a partir de 1926, entrara en funcionamiento una línea férrea que conectó su capital con el centro del país y el puerto de Buenaventura, objeto de estudio del próximo capítulo de esta investigación.

⁸¹ GONZALES, Juan. El gran ferrocarril Central contrato que autoriza la construcción de una línea del ferrocarril desde el rio Magdalena hasta la ciudad de Bogotá. Bogotá. Imprenta de vapor de Zalamea hermanos. 1983. p.4. Disponible en: <https://babel.banrepcultural.org/digital/collection/p17054coll10/id/675/rec/66>

CAPITULO III

EL FERROCARRIL EN EL CAUCA DESDE 1926.

“Congratulamos por la resolución del Gobierno, que pondrá al cuidado de hijos del país la ardua labor de dotar al Departamento del Cauca de un ferrocarril que hasta ahora venía siendo sueño dorado de sus naturales”¹

En este capítulo III se logra apreciar la llegada y consolidación en el departamento del Cauca del ferrocarril del Pacífico, medio de transporte que trajo consigo una serie de impactos desde lo ideológico, lo social, lo económico y lo cultural a la vez que generó algunos avances mínimos en las zonas por donde cruzo la línea férrea, como los casos de Piendamó, Popayán y zonas aledañas del municipio de Buenos Aires (Cauca), como El Hato y La Toma, de donde se exportaron materias primas, razón por la cual, el ferrocarril se construye en este departamento que buscaba la inserción a la economía mundial a partir de este medio de transporte.

3.1.El ferrocarril en el Cauca.

Cómo queda expuesto en los dos anteriores capítulos, el ferrocarril es parte esencial del modelo capitalista y de las regiones donde se implantó. El Cauca no fue la excepción, como se sabe esta región tuvo una incidencia en la configuración de la república, debido a que fue uno de los territorios más extensos e importantes para esta nación, el cual estuvo sometido a grandes transformaciones de toda índole a lo largo de la historia.

Realizando un recorrido por este espacio, en el cual se centra la investigación nos remontamos al origen, es así que este territorio fue descubierto, conquistado y sometido por Sebastián de Belalcázar, Pedro de Añasco y Juan de Ampudia, soldados de Pizarro, los cuales se habían embarcado en la búsqueda del Dorado y de esas grandes riquezas que ofrecía el nuevo mundo, después de múltiples enfrentamientos con los grupos de indios que

¹ Periódico el progreso. Bogotá. N.º 8. 20 de marzo de 1897. p. 31. [consultado el 13 de febrero del 2024]
Disponible en: <https://babel.banrepcultural.org/digital/collection/p17054coll26/id/16668/rec/77>

habitaban estas tierras, Belalcázar termina fundando en 1537, “la nueva villa” llamada Popayán capital de lo que más adelante se denominaría la Gobernación de Popayán durante todo el periodo colonial.

Conquistar y someter un vasto territorio como lo fue la Gobernación de Popayán que comprende una gran cadena de montañas, ríos, sabanas, bosques tropicales, al igual que existían una gran cantidad de grupos aborígenes rebeldes fue una tarea enorme, según Francisco Zuluaga;

La consolidación y ampliación de la conquista se extendió por un tiempo tan amplio que aun en el Siglo XVIII se organizaban expediciones de conquista hacia la periferia de la gobernación. Sin embargo, puede considerarse que este periodo se agotó con las fundaciones de ciudades con finalidades de ampliación minera (como Cartago en 1540, Anserma en 1539, Agreda o Málaga La Nueva en 1541, Madrigal en 1544, Almaguer en 1551 y Toro en 1573) o ciudades vigías de fronteras que sirvieran de freno a los permanentes ataques de los indígenas (como Caloto, con varios traslados entre 1579 y 1588, y Buga, con traslados entre 1569 y 1576). Realizadas estas conquistas y fundaciones la Gobernación de Popayán asignada a Sebastián de Belalcázar paso del periodo de conquista y entro en un franco proceso de establecimiento y consolidación colonial.²

Ese periodo colonial al que hace referencia Zuluaga, es una etapa de la historia en la que las monarquías conquistaron e invadieron bajo un sistema de explotación y de dominación territorios apenas descubiertos, en este caso la gobernación de Popayán, fue ocupada por funcionarios de la Corona Española, siendo parte más adelanté del Virreinato de la Nueva Granada, los cuales implantaron sistemas de explotación para los indios como la encomienda, los tributos, junto con la evangelización y la acción militar, que son a grandes rasgos hechos representativos de este periodo que abarca aproximadamente tres siglos.

Una de las particularidades antes mencionada esencial y de gran relevancia que caracterizó a la gobernación de Popayán, es que fue un espacio bastante extenso, según Zamira Diaz, geográficamente a esta zona “la integraron territorios de los actuales departamentos del

² ZULUAGA, Francisco. Conquista y primeras fundaciones. En: BARONA BECERRA, Guido & VALENCIA GNECCO, Cristóbal et al. Territorios posibles: Historia, Geografía y Cultura del Cauca Tomo II. Popayán. Universidad del Cauca. 2001. p.122.

Valle, Nariño, Choco, parte de Antioquia, viejo Caldas y Huila y la inmensa llanura amazónica abarcando un área de unos 670.000 km², casi la mitad de la extensión de Colombia”³, territorio que dentro de sus suelos poseía una gran variedad de fauna, flora y los más importante recursos minerales (oro y plata), productos primordiales durante esta época y una de la razones por las cuales se terminan llevando a cabo múltiples expediciones, lo que “determinó la proliferación de soldados en busca de tesoros y la consecuente devastación de aldeas, así como la dedicación de los máximos esfuerzos y recursos a la actividad extractiva. La producción de oro constituyó el mayor ramo de ingresos de la real hacienda durante la colonia y se efectuó a lo largo y ancho de la gobernación.”⁴

Este territorio tan amplio llevó a que se presentara una fragmentación territorial, debido a su extensión no posibilitó que las ordenes de la Corona y sus requerimientos llegaran a cada rincón de esta Gobernación, como lo plantea Guido Barona, cuando expresa que, “los hombres y mujeres del siglo XVI al XVII sintieron que la Gobernación se encontraba habitualmente aislada. Las rutas que sus antepasados habían seguido o habían abierto para conquistar pueblos y riquezas y asentar reales solo eran caricaturas de senderos que se perdían en los lodazales, en los tremedales de las cordilleras o en las llanuras extensas, infinitamente extensas, rodeadas de alturas de proporciones descomunales.”⁵

Por tal motivo en, “la estructura de archipiélago que adquirió la Gobernación en el siglo XVIII ya era un hecho inocultable. El desorden de la administración y los abusos en todo sentido eran el común denominador. Las fragmentaciones regionales habían disuelto el proyecto el borbónico de reformar la administración colonial y asegurar la segunda conquista de América”⁶ debido a que los diferentes funcionarios controlaban los ejes administrativos de la Gobernación, por consiguiente, “los señores cabildantes, los propietarios de minas y haciendas y comerciantes vieron que el orden social de sus

³ DIAZ, Zamira. Creación de dos repúblicas: De españoles y de “indios”. En: BARONA BECERRA, Guido & VALENCIA GNECCO, Cristóbal et al. Territorios posibles: Historia, Geografía y Cultura del Cauca Tomo II, Óp. Cit. p. 126.

⁴ Ibid., p. 127.

⁵ BARONA BECERRA, Guido. Economía colonial y archipiélago regional. En: BARONA BECERRA, Guido & VALENCIA GNECCO, Cristóbal et al. Territorios posibles: Historia, Geografía y Cultura del Cauca Tomo II, Óp. Cit. p. 172.

⁶ Ibid., p. 175.

localidades, que habían manipulado por cientos de años, estaba en peligro: el proyecto modernizador de la administración colonial, que comprometió todos los territorios, ya fueran de frontera o de consolidación de lo colonial, los situó en el límite de su capacidad de control”⁷ lo que produjo una serie de enfrentamientos en la mayoría de zonas que comprendía la gobernación entre esclavos y sus propietarios.

Toda esta serie de características antes descritas a grandes rasgos, fueron muy comunes en el periodo colonial, cabe resaltar que durante este intervalo existe una gran cantidad de hechos y variables que aún faltan por explorar e investigar que determinaron lo complejo que fue el desenvolvimiento social, económico y hasta cultural, en esta época que determinan que “el mundo colonial de la Gobernación de Popayán durante el siglo XVIII presenta una época y una edad histórica que contiene la concreción de los más altos valores y formas de vida económica y social que caracteriza la herencia de España en estos territorios.”⁸

En el siglo XIX la gobernación de Popayán se ve enfrentada a los procesos de independencia, que dieron paso a la construcción de nuevas republicas y nuevos gobiernos que buscaron organizarse en estos territorios, del mismo modo que vio como en múltiples ocasiones se presentaron enfrentamientos entre diversos bandos que buscaron tomar el control y ostentar el poder dentro de esta región, que dejó como resultado una serie de “confrontaciones de orden político, ideológico, económico y social que se convirtieron en verdaderas guerras civiles. En ellas se enrolaron todos los sectores sociales y sus resultados siempre se tradujeron en pobreza, miseria y segregación étnica económica y política que solo sirvieron para generar nuevos rencores y nuevos motivos de enfrentamientos bélicos.”⁹

Con la independencia de estos territorios en 1819, según Guido Barona no hubo cambios representativos debido a que, “los esclavos continuaron atados, sujetos y sumisos a pesar de su participación en la épica granadina”¹⁰ del mismo modo, que años después de que se logra este proceso, algunas regiones no aceptaron estos gobiernos independistas y

⁷ Ibid., p. 175.

⁸ Ibid., p. 169.

⁹ DIAZ, Zamira. La sociedad decimonónica En: BARONA BECERRA, Guido & VALENCIA GNECCO, Cristóbal et al. Territorios posibles: Historia, Geografía y Cultura del Cauca Tomo II, Óp. Cit.p. 187.

¹⁰ BARONA BECERRA, Guido. Economías extractivas del siglo XIX. En: BARONA BECERRA, Guido & VALENCIA GNECCO, Cristóbal et al. Territorios posibles: Historia, Geografía y Cultura del Cauca Tomo II, Óp. Cit. p. 205.

continuaron una serie de indiferencias a estos procesos que terminaron en hechos y conflictos violentos debido a que aun existían provincias realistas en donde perduraban las ordenes de la Corona, como el caso más representativo en esta nueva república se encuentra la provincia de Pasto.

La antigua Gobernación de Popayán que había adoptado el nombre a Cauca Grande, económicamente continuó el modelo de explotación de minerales preciosos, entre ellos oro y plata, al igual que las haciendas tomaron una gran preponderancia y relevancia debido a que “fueron empresas socioeconómicas de origen colonial, muchas de ellas propiedades de carácter eclesiástico, legadas por feligreses arrepentidos a la hora de la muerte a las comunidades de frailes que se habían asentado en el territorio desde los principios del dominio hispánico.”¹¹

De este modo estas haciendas, “se convirtieron en centros de confluencia o integración de trabajadores de muy diversas condiciones: colonos o arrendatarios que cultivaban estancias de pan coger”¹², a mediados del siglo XIX el Cauca Grande también entro en esos círculos de la economía agraria que fue el foco central de la producción a nivel nacional que aspiraba a entrar a la economía mundial capitalista, con la constitución de rio negro de 1863 se instauró el liberalismo en el país en el que se presentaron procesos de descentralización que dieron paso a desamortización de tierras muertas, entrega de baldíos y la creación de Estados Soberanos, para finales del siglo XIX con la reforma constitucional de 1886 estos Estados Soberanos fueron denominados departamentos, y el Cauca aún seguía su rumbo como un territorio de grandes proporciones como el Mapa 3 lo muestra.

Posteriormente en el siglo XX el gobierno modernizador del general Rafael Reyes, busco que esos departamentos existentes no tuvieran tanta preponderancia, de este modo mediante reformas a la constitución de los Estados Unidos de Colombia de 1886 implementada durante el proyecto de la regeneración, “los artículos 5, 6 y 7 de la Constitución, referentes a la división general del territorio, fueron reformados con el A. L. 3 de marzo 30 de

¹¹ DIAZ, Zamira. La sociedad decimonónica En: BARONA BECERRA, Guido & VALENCIA GNECCO, Cristóbal et al. Territorios posibles: Historia, Geografía y Cultura del Cauca Tomo II, Óp. Cit p. 188.

¹² Ibid., p. 189.

1905.”¹³ Lo que dio paso a que los departamentos que en ese momento eran preponderantes se desarticularan, lo que generó bastantes confrontaciones en especial de las viejas aristocracias, debido a que; “el proyecto de fortalecimiento del Estado nación promovido por Reyes pasaba por el desmonte de las élites regionales, que se mostraban inclinadas a los particularismos más que a la unificación, y por lo tanto podían ser una fuente de intenciones separatistas.”¹⁴

Sin la aprobación de las antiguas aristocracias regionales, “el proceso desintegrador se inició en 1904 con la creación del departamento de Nariño, en virtud de la ley de 1905 fue creado el departamento de Caldas con las provincias de Robledo Marmato y sur de Antioquia, con lo que territorialmente se arañó en los departamentos de Cauca y Antioquia; la ley 1ª. De 1908, en un acto antitécnico, dividió el país en 34 departamentos; El gran Cauca, quedo desintegrado en los departamentos de Tumaco, Túquerres, Pasto, Popayán, Cali, Buga, Cartago, Manizales.”¹⁵ desarticulando aquel Estado Soberano que había permanecido integrado por un largo periodo como se aprecia en el Mapa 3.

No obstante, el Cauca así fuese desarticulado por las reformas de Reyes que continuaron hasta el 5 de agosto de 1908, este departamento permanecía teniendo una relevancia significativa no solo para la historia de Colombia sino para la economía capitalista, por eso fue tan necesario realizar el rastreo histórico anterior, ya que es una evidencia que permite comprender la construcción de un ferrocarril que conectaba Popayán con Cali y al puerto de Buenaventura.

Una de las grandes obras durante la administración presidencial del general Tomas Cipriano de Mosquera durante el siglo XIX, fue la conformación del Banco Nacional, ya que gracias a esta institución se dio el acceso a recursos nacionales e internacionales que dieron paso a la financiación y construcción de vías fluviales, terrestres y férreas en el territorio nacional, de este modo mediante el sistema de concesiones se implementaron los primeros tramos férreos, por agentes extranjeros que miraron el gran potencial económico de algunas zonas del país.

¹³ LONDOÑO VÉLEZ, Omaira. El territorio y las reformas constitucionales de Rafael Reyes. Santiago de Cali. Criterio Jurídico. 2011. p.191.

¹⁴ Ibid., p. 195.

¹⁵ VALENCIA LLANO, Alonso et al. Historia del Gran Cauca historia regional del suroccidente colombiano. Cali. Universidad del Valle, 1996. p. 155.

MAPA 3. El Gran Cauca.



Tomado de: CORREA, Juan Santiago, *De Buenaventura al Caribe: el ferrocarril del Pacífico y la conexión interoceánica (1872-2012)*. Bogotá. Colegio de Estudios Superiores de Administración -CESA.2012. p. 33.

El Gran Cauca, también debería según los gobernantes del siglo XIX, alcanzar y gozar los frutos de la civilización y de la modernidad que se lograría con la conexión desde el centro del país con Buenaventura mediante una vía que cruzara los territorios del país hacia el mar, donde este espacio, estaba presente como un punto esencial debido a que era un territorio vasto en recursos naturales, es así que se busca fomentar esta senda; que cruzaría varios municipios, según Jaqueline Liced Sarzosa Fletcher, “En 1854 se dieron las bases para emprender tal proyecto, iniciando labores de exploración en un tramo de la vía nacional, entre la ciudad de Cali y Buenaventura, bajo la dirección y conocimiento del señor Estanislao Zawadsky (polaco), quien una vez realizo el estudio sugirió que la ruta más favorable por las condiciones del terreno, el fácil acceso a ella y los costos para su construcción sería la vía de las riberas del Dagua, beneficiándose notoriamente el territorio caucano.”¹⁶

Con esta iniciativa, planteada se da un primer comienzo de las obras que buscarían que el Cauca Grande se insertara a la economía mundial, en un principio a través de una vía terrestre y posteriormente a través del ferrocarril, a partir de esta propuesta se dan varios estudios con el objetivo de abrir caminos que lograsen llevar a cabo esta proyección, la cual va tener múltiples tropiezos y episodios donde se da paso a la organización de una colectividad que va tomar la tarea de investigar la mejor ruta que lograría esa conexión que restablecería la grandeza económica a estos territorios, “en 1862, se estableció la compañía constructora con el nombre de compañía Empresarial del Camino de Ruedas de Buenaventura a Cali, que inicia labores con un capital de \$1.000.000, conformando el grupo de accionistas Caucaños: Federico G. Byrne, Manuel M. Mallarino, José Sanclemente, Pedro Pablo Gonzales, Eusebio Borrero, Tomas Cipriano de Mosquera, Manuel Antonio Sanclemente, Jorge H. Isaacs, Manuel de Jesús Quijano, Antonio D. Olano, Manuel Santos Caicedo, Estanislao Zawadsky y el gran accionista el Estado del Cauca.”¹⁷

Esta junta de personajes de gran relevancia política y social, emprendieron la construcción de este camino, que enfrentó varias “rivalidades” pues, “el 2 de noviembre del mismo año

¹⁶ SARZOSA FLETCHER, Jaqueline Liced. Y el sueño se hizo realidad: el ferrocarril del pacífico en Popayán, una esperanza de unión y progreso material 1915-1930. Título: Historiadora. Popayán Cauca. Universidad Del Cauca. Facultad de Ciencias Humanas y Sociales. Departamento de Historia. 2012. p.40.

¹⁷ Ibid., p. 40-41.

Frank Schutz realizó la primera propuesta formal para la construcción de una línea férrea entre Cali y Buenaventura. Sin embargo, el gobierno se la remitió al Estado del Cauca con un concepto previo negativo, pues entraba en conflicto con el privilegio otorgado a Mosquera, proyecto en el cual, además, el gobierno tenía intereses como accionista principal.”¹⁸

Una línea férrea, aunque en un principio fue rechazada se fue convirtiendo en la mejor opción para este territorio debido a su rapidez y eficacia, la locomotora traería en sus rieles el progreso que tanto necesitaba esta región, de este modo, se impulsó esta iniciativa en la que;

La importancia estratégica del camino Cali-Buenaventura para el Estado del Cauca, así como las esperanzas cifradas en el comercio exterior como dinamizador del crecimiento económico, llevó a que la élite política regional presionara para que el camino fuera reemplazado por una ruta férrea más eficiente y de mayor capacidad de carga. En el ámbito nacional el gran promotor de esta iniciativa fue Manuel Murillo Toro, quien consideraba que el hecho de construir una vía de comunicación que conectara al Pacífico colombiano con el interior y con el mar Caribe significaba una esperanza para el desarrollo.¹⁹

La construcción de esta línea férrea como las demás que se iniciaron en el siglo XIX, van a sufrir los mismos efectos de procesos conflictivos sucedidos a lo largo de este periodo, como las diferentes guerras civiles internas, el proyecto de la regeneración, la Guerra de los Mil Días, entre otros, donde el Estado Soberano del Cauca fue uno de los más afectados, de este modo, la línea férrea vivió una gran variedad de contratos durante su realización.

Las intensas dificultades para llevar a cabo esta obra, generaron que varios ingenieros fueran los implicados en la construcción de los tramos férreos del ferrocarril del Cauca, este debía unir varias regiones del país, por tal motivo, “el interés por la construcción de una línea férrea entre Cali y Buenaventura no sólo era de carácter regional: contaba con el apoyo decidido de Manuel Murillo Toro, quien la consideraba una obra de fomento fundamental para el desarrollo del país. En este sentido, durante su administración, Murillo

¹⁸ CORREA R, Juan Santiago. De Buenaventura al Caribe: el ferrocarril del Pacífico y la conexión interoceánica (1872-2012). Bogotá. Colegio de Estudios Superiores de Administración -CESA. 2012. p.36.

¹⁹ Ibid., p. 36.

Toro quedó facultado, mediante la Ley 52 del 14 de mayo de 1872, para emprenderla, lo mismo que otras obras de fomento de interés nacional.”²⁰

De esta manera comenzó la realización de esta obra que configuraría y transformaría espacios a su paso, y que consigo tendría una gran cantidad de situaciones y de eventualidades históricas que determinarían el lento trasegar en la construcción, esta “obra esperanzadora” y “redentora”, tuvo su primer contrato en 1887 logrando contar con la aprobación de las élites regionales, según Jorge Quijano administrador de hacienda del Estado soberano del Cauca mediante una resolución enviada al senado expresaba;

Con suma complacencia y no poco entusiasmo se ha recibido en el Estado Soberano del Cauca, la importante noticia de haberse celebrado entre el gobierno nacional y los señores David R. Smith, Esqr, y Frank. B. Módica, Esqr, representante de una compañía americana, un contrato para la construcción de una vía férrea que una al puerto de Buenaventura con el río Cauca en el valle de este nombre, y faltáramos, sin duda, a un deber de patriotismo y de gratitud a las elevadas miras del jefe de la Administración, sino nos apresuráramos a manifestarnos nuestro asentimiento al mencionado contrato y la convicción en que estamos de los grandes beneficios que de esta empresa debemos prometernos. ²¹

Pactado el primer contrato con los señores Smith y Módica, se abre el telón de fondo para la realización de esta importante obra, la cual se caracterizó por una multitud de contratos, los cuales tuvieron falencias por distintos factores, según Correa²², el primer contrato firmado por Smith y Módica fracasa debido a una falta de presupuesto que generó incumplimientos en las obras, produciendo una falta de garantías que llevo a que se presentara una serie de inconformidades entre los contratistas y el estado Soberano del Cauca, mientras que el contrato con Francisco Javier Cisneros se suspende en un primer momento por las influencias climáticas que desataron una serie de críticas regionales y en

²⁰ Ibid., p. 44.

²¹ Administración Principal de Hacienda Nacional. 15 de mayo de 1872. Por la cual se envía un testimonio de agradecimiento por el funcionario Jorge Quijano del Ramo de Hacienda. Popayán por la firma del contrato del ferrocarril de Buenaventura al Río Cauca [en línea]. Bogotá. Base de Datos Universidad de Sabana .1872. p. 61. [Consultado: 5 de marzo de 2024]. Disponible en: <https://intellectum.unisabana.edu.co/bitstream/handle/10818/20579/REF%20120061R.pdf?sequence=6&isAllowed=y>

²² CORREA R, Juan Santiago. De Buenaventura al Caribe: el ferrocarril del Pacífico y la conexión interoceánica (1872-2012), Óp. Cit. p 44-60.

segundo lugar porque las finanzas de la empresa no alcanzaron a cubrir los gastos que esta obra requería, lo que llevo a que esta compañía terminara cediendo ante esta situación, del mismo modo que ocurre con el contrato con el conde Goussencourt y Gaulmin, que terminó fracasando debido a la falta de fondos que no alcanzaron a sustentar la obra.

El contrato con James L. Cherry, fue uno de los más trágicos y graves que pudo tener el Estado Soberano del Cauca, porque hubo una serie de demandas e incumplimientos que terminaron generándole más perjuicios que beneficios a la región. Debido a que; “luego de un largo pleito, la Corte Suprema de los Estados Unidos en el aciago año de 1903 no sólo se ratificó la injusta sentencia, sino que aumentó la suma a pagar a \$903.882 oro. De tal manera que con este fallo y sin contar los pagos a los abogados, a los peritos, los viajes, traducciones, etc., se pagó uno de los valores más elevados por kilómetro construido de ferrocarril: \$112.922 oro, con un pobre resultado de 1,14 kilómetros anuales, mientras que las otras rutas oscilaban entre los \$40.000 y \$80.000.”²³

Los contratos siguientes según Correa²⁴ de Ignacio Muñoz y Víctor Borrero no prosperan debido a cuestiones estructurales, debido a que los costos y gastos llevados a cabo durante la construcción son exagerados, inadecuados y de mala calidad generando un deterioro de las líneas férreas, que se manifestó de manera rotunda durante la Guerra de los Mil Días cuando se suspendieron las obras y el mantenimiento, por último, antes de que se conforme la Compañía del Pacífico, los Hermanos Edward y Alfred Masón fueron contratados en el gobierno de Reyes para retomar las construcciones de la obra, en este periodo donde se dieron todo tipo de reformas “progresistas”, el contrato, al igual que el resto también terminó fracasando debido incumplimientos en el pago por parte de los contratistas al Banco Central que llevo a la finalización del contrato, de este modo se logra observar que;

Hasta 1907 esta ruta había pasado por ocho contratos que habían construido 55 kilómetros, con un terrible promedio de 1,9 kilómetros anuales en 29 años, y un costo promedio de \$85.803,84 por kilómetro construido, incluidos los valores pagados por las frecuentes reconstrucciones de una ruta técnicamente mediocre, y los pagos incurridos por cuenta de los pleitos y la ineficiencia en la contratación, mientras la mayoría de los contratistas habían realizado un negocio sumamente lucrativo para

²³ Ibid., p. 65.

²⁴ Ibid., p. 65-72

ellos. Para el momento, la ruta presentaba un lamentable estado y las concesiones habían incumplido todos los presupuestos y metas de construcción, con unos costos muy altos, y con el dudoso récord del costo promedio por kilómetro más caro hasta el momento: \$212.589,50 oro.²⁵

En esos primeros años de construcción del ferrocarril del pacifico se afrontaron toda esa serie de dificultades mencionadas de manera muy práctica en párrafos anteriores y sintetizadas, en el Cuadro 5, en el cual se logra identificar el número de contratos llevados a cabo, desde 1878 hasta 1907 en el estado Soberano del Cauca con sus respectivos kilómetros y gastos que como observamos anteriormente, cada uno de los convenios contó con una serie de falencia que llevaron a que se anularan, mostrándonos actividades relacionadas con malas administraciones, corrupción, demandas e incumplimientos que estuvieron presentes en el transcurso en el que se llevó a cabo la obra que va a terminar de realizarse cuando se da la conformación de la Compañía del ferrocarril del Pacifico.

Cuadro 5. Contratistas y costos del ferrocarril del pacifico (1878-1907).

Buenaventura and Cauca Valley Railroad	1872-1874	0	-	-
Francisco J. Cisneros ¹	1878-1885	27	\$1.833.882	\$67.921
Administración oficial ²	1885-1891	0	\$393.083	n. a
Goussencourt y Gaulmin ³	1886-1889	0	\$8.000	-
James Cherry ⁴	1891-1897	8	\$903.382	\$112.922
Muñoz-Borrero ⁵	1897-1899	10	\$588.072	\$58.807
Ignacio Muñoz ⁶	1903-1905	2	\$425.179	\$212.589
Hermanos Mason	1905-1907	8	\$567.613	\$70.951
Totales	1878-1907	55	\$4.719.211	\$85.803

¹ Incluye la indemnización pagada a Cisneros.
² Sólo se invirtieron en reconstrucción del tramo construido.
³ No incluye los pagos de intereses sobre el depósito de garantía.
⁴ Incluyen la injusta condena y los costos jurídicos, así como los gastos por el recibo de la empresa.
⁵ Incluye el 8% de interés pagado sobre las libranzas.

Tomado de: ORTEGA DIAZ, Alfredo. *Ferrocarriles Colombianos* p.499 En: CORREA, Juan Santiago, *De Buenaventura al Caribe: el ferrocarril del Pacifico y la conexión interoceánica (1872-2012)* Bogotá: Colegio de Estudios Superiores de Administración - CESA.2012. p.72.

²⁵ Ibid., p. 73.

Durante el principio del siglo XX los hermanos Mason, habían buscado la forma de lograr retomar estas obras que se encontraban en el abandono total, sin embargo, como anteriormente se logró visualizar estos no lo lograron, quedando el ferrocarril en manos del Banco Central, después de la división territorial que afrontó el departamento del Cauca, esta institución “organizó “la Compañía del Ferrocarril del Pacífico”, con el fin de que esta empresa se encargara de ejecutar la construcción de la obra, tomando la mayor parte de las acciones, en 1908 se firma el contrato y se añade según Paulo Pinzón; “la construcción a los ferrocarriles de Palmira a Cartago, de Palmira a Santander y de Cali a Popayán, con una extensión total de 370 kilómetros.”²⁶

El departamento del Cauca, se ilusionaba nuevamente después de tantos sucesos que marcaron ese inicio del siglo XX tan fatídico, un ferrocarril que uniera las dos capitales departamentales era un sueño que generaba múltiples reacciones por parte de esta sociedad, que veía en este medio la solución a sus problemas viales, las cuales se veían truncadas por diferentes situaciones producidas en un primer momento por las agitadas lluvias que causaron varios estragos como derrumbes, salidas de Causes como el del río Dagua, lo que dio paso a la implementación de puentes como el viaducto giratorio sobre el río Cauca en 1916, uno de los legados más emblemáticos que tiene la región, del mismo modo surgieron diferentes dificultades de carácter económico que llevaron a que la compañía no cumpliera las entregas pactadas.

El primero de enero de 1915, cuando llegó la primera locomotora a Cali, la ruta hacia Popayán ya había sido planificada, según Yaqueline Fletcher²⁷ desde esta ciudad se movían influencias muy fuertes que manifestaban que el ferrocarril no debería llegar al Cauca, debido a los gastos que implicaba seguir construyéndose hacia Popayán, a las cuales se le hicieron caso omiso y se siguieron planeando las rutas que llevarían a la locomotora a cruzar los valles del antiguo Pubén, generando múltiples disputas, debido a que los habitantes de estas pequeñas poblaciones miraban en juego sus intereses, debido a que cada comunidad, observaba en el ferrocarril la mejor oportunidad de crecer económicamente, se realizaron tres trazados: el trazado Venegas, el trazado Uribe Uribe y el Trazado Arcila,

²⁶PINZON, Paulo. Estudio sobre el contrato del Ferrocarril del Cauca, celebrado por la Compañía del Ferrocarril del Pacífico con el Gobierno Nacional. Bogotá. Arboleda y Valecia.1913. p. 3.

²⁷ SARZOSA FLETCHER, Jaqueline Liced, Óp. Cit., p. 82-88.

luego de aprobados los planos se emprendió la obra, que para 1914 se construirían los primeros 64 kilómetros de rieles, “al poco tiempo fue entregado al servicio 22 km hasta Jamundí y 12 más hasta Guachinte”²⁸, Las difíciles situaciones que se presentaban geográficamente llevaron a que montar cada riel fuese muy complejo, esta cuestión llevo a que la ruta que comprendía desde Jamundí, Guachinte, Timba, El Hato, Suarez, Morales, Piendamó, Cajibío y Popayán, se demorara alrededor de 6 años para ver a la locomotora irrumpir en la ciudad capitalina el 27 de junio de 1926, “después de haber enrielado 36.120 metros, desde el kilómetro 119 en la Estación de Piendamó hasta el kilómetro 159 Estación Popayán; obras que fueron realizadas por los ingenieros Reinaldo Cajiao Wallis y Alberto Alban Lévano”²⁹, este medio de transporte va ser el causante de que en el Cauca se generen una serie de impactos desde diversas posturas, debido a que su influencia va a generar que se creen e infundan ideales de progreso para esta región, que visualiza en este artefacto la redención del departamento, dichos efectos serán el objeto de estudio a analizar en el siguiente epígrafe de manera sistemática.

3.2. Impactos del ferrocarril en el Cauca.

La llegada del máximo exponente de la modernidad al Cauca se hizo sentir, entre múltiples celebraciones fue recibido por esa sociedad que desde que se había proyectado años atrás anhelaba con que ese día “glorioso” llegara, generando a su paso un conjunto de efectos desde el ámbito ideológico, económico, social y cultural, los cuales se buscan resolver en este subcapítulo de forma ordenada, porque ayudan a generar una descripción de lo ocurrido durante esa etapa en la que el ferrocarril funcionó en esta región.

Cabe destacar que para el Cauca el ferrocarril era sin duda alguna el elemento esencial para lograr el desarrollo de estos territorios, por tal motivo, cuando se habla de esos efectos ideológicos que causó el tren, se hará referencia a esos testimonios que se gestaron entorno a esa idea de progreso, en las que este medio de transporte se manifestó bajo ese ideal y

²⁸ GONZÁLEZ HENAO, Lina Marcela. Incidencias del ferrocarril del pacífico vía Cali – Popayán en los poblados de Jamundí, Guachinte y Timba (Valle) 1915 – 1930. Título: Licenciada en Historia. Cali. Universidad Del Valle. Facultad de Humanidades. Departamento de Historia. 2014. p. 43.

²⁹ SARZOSA FLETCHER, Jaqueline Liced, Óp. Cit., p. 95.

generó en la sociedad Caucana diferentes reacciones que fomentaron esa creencia en que la locomotora era la mejor opción que el Cauca tendría para recuperar su relevancia a nivel nacional.

Por esta razón, dentro de esos impactos ideológicos que dejó el tren se encuentran ese conjunto de utopías, ilusiones y anhelos, presentes desde el momento en que grandes potencias mostraron esas “bondades”, que este medio ofrecía el cual se lo visualizó como esa máquina de hierro que cambió la manera en que el mundo se desplazaba creando nuevos ritmos a los cuales las élites regionales de una provincia empobrecida aspiraban con gran fuerza, es así que, el día en el que llega la locomotora y sus rieles a la capital caucana los gestos alegóricos y las celebraciones no se hicieron esperar.

Esta celebración entorno al ferrocarril fue un gesto de desahogo debido a las diferentes situaciones caracterizadas por una serie de altibajos que venían de tiempo atrás rondando la construcción y a circunstancias que ponían en cuestionamiento desde lo útil y productivo que era el Cauca para la nación, generando una lucha declarada por las élites regionales que exponían que este departamento debía tener un tren ante la oposición recia de diferentes sectores de Cali, hasta de mismos personajes representativos propios de este territorio que veían en esta construcción una pérdida de tiempo y de capital, desde que en 1916 se puso en duda la aprobación del proyecto.

Toda esta serie de factores y de diferencias fueron resueltas en 1919, cuando “el congreso dio autorización para rescindir los contratos con la compañía del ferrocarril del Pacifico, con su accionista mayoritario el Banco Central, traspasando al gobierno nacional la organización de la empresa. Bajo el auspicio de la Ley 41 de 1918 se dictó el decreto 1928 del 25 de septiembre de 1919, por el cual el presidente Marco Fidel Suarez y el ministro de Obras Publicas Esteban Jaramillo decidieron crear una Junta Directiva con residencia en Bogotá y una de carácter administrativo en Cali.”³⁰

Luego de creadas las juntas por diferentes referentes de la región, donde figura el ingeniero, Ignacio Muñoz, como el más relevante en el sentido que va ser el que se encargue de estar a la cabeza de tan laboriosa tarea, inicia esta obra bajo las diferentes visitas exhaustivas de esa junta, del mismo modo, que diferentes ingenieros van a ser contratados para tan difícil

³⁰ Ibid., p. 86.

construcción que va enfrentar problemas desde el inicio, debido a que se planearon tres rutas, antes mencionadas, que fueron bastante discutidas en donde los municipios entraron en una contienda regional para que la locomotora cruzara sus territorios. Según la resolución del Ministerio de Obras Públicas del 27 de junio de 1916 resuelve; “adoptar como ruta para la construcción del ferrocarril del Cauca, entre el kilómetro 64 de la vía del sur y la ciudad de Popayán, la que sigue casi en su totalidad, por la hoya del Río Cauca, ascendiendo por la margen izquierda de este río.”³¹

Luego de elegida la ruta y del contrato ser aprobado se da inicio en 1920 a la construcción de esta obra que causó muchos efectos simbólicos, estos se pueden encontrar debido a los múltiples testimonios como el del mismo Quijano; cuando manifestaba su agradecimiento al senado por emprender tan heroica e idílica obra, el expresaba;

Mucho tiempo hace, Honorables Senadores, que una vía férrea del pacífico al Cauca ha sido el ensueño de nuestras esperanzas y el objeto de nuestros desvelos, porque sabemos muy bien de cuanto es capaz este suelo privilegiado, el día que tenga una salida fácil para sus abundantes y variados productos, un vehículo seguro para su comercio y un estímulo para la producción; pero desgraciadamente nuestros esfuerzos han sido estériles y nuestros sacrificios infructuosos, por haberse estrellado con la escasez de nuestros recursos y con los escollos de todo género con que hemos luchado inútilmente; dificultades y tropiezos que vosotros conocéis lo bastante para que nos detengamos a exponérselos. Reservado estaba a la ilustrada Administración que se inauguró el 1.º de abril, resolver con brazo firme y espíritu patriótico, el difícil problema de nuestra existencia económica, y el deber del Cauca es apoyarla de una manera decidida y resuelta hasta ver coronada su penosa labor, a través de las miras interesadas y antipatrióticas que puedan oponérsele.³²

Es así que un ferrocarril en el Cauca sería la esperanza para sanar todas las dificultades y situaciones por las que el reciente departamento sufría, por tal razón, estas versiones que se dan antes y durante la construcción de la vía férrea también se encuentran en diferentes periódicos nacionales y regionales de la época, era pedido y reclamado el tren del progreso para estos territorios, apelando a varios sentimientos, emociones y también ideales, según el

³¹ Ministerio de Obras Públicas. Documentos relativos a la elección de la ruta para el ferrocarril del Pacífico, desde el kilómetro 63 de la vía del sur hasta la ciudad de Popayán. Bogotá. Imprenta Nacional. 1920 p. 37.

³² Administración Principal de Hacienda Nacional. 15 de mayo de 1872. Óp., Cit. p. 65.

periódico la Paz; señalaba en una publicación hecha en 1910, “no cejar hasta no oír que la locomotora con su musculatura de acero bese nuestro valle y turbe nuestra quietud, confundiendo su rugido ese verbo el más sonoro y rudo del progreso- y sus estelas de humo ennegrecido con el rugido cavernoso y las bocanadas de humo casi blanco que en sus estertores de fiera milenaria lanza el Puracé. El día en que ese monstruo, que con sus ruedas asesina las horas y engulle las distancias nos envuelva en su hálito fecundo, ese será el día de nuestra apoteosis.”³³

Manifestaciones como la anterior indicaban que se había originado una serie de simbolismos e imaginarios creados a partir del ferrocarril, que en cierta medida estarían vinculados y ligados hasta con la identidad, ya no solamente mejoraría el tren la situación económica sino que iría más allá, trascendiendo la propia mentalidad y generando todo tipo de pensamientos que los relacionaran en un futuro con la civilización y la modernidad, por tal razón, que si la locomotora no llegaba al departamento este seguiría en la ruina en la que se encontraba, es así que, el tren se convierte en el “bien” necesario y obligatorio si se pensaba en progresar en todo aspecto, por tal motivo, es tan usual encontrar escritos como el del periódico Opiniones; en el que se manifestaba, “el día en que la locomotora llegue hasta el valle de Pubén, ese será el día de la verdadera redención económica de estas alturas.”³⁴

La retórica creada por las élites fue tan enorme que las festividades que se dan en el trascurso de la llegada del ferrocarril son de grandes magnitudes, según las descripciones de Fletcher³⁵; el ferrocarril llega a Popayán el 27 de junio de 1926 junto al presidente Ospina, bajo la mirada de miles de espectadores que con alegría recibían a la locomotora que daba esos primeros pitidos, mirando con esperanza y grandeza todo ese sueño que

³³ Periódico la Paz. Popayán. 28 enero de 1910. En: AYALA DIAGO, Cesar Augusto. Popayán: dos décadas de historia política (1900-1920). En: Anuario De Historia Regional Y De Las Fronteras. [en línea]. Bucaramanga. Universidad Industrial de Santander. 2000. N.º 1. p.21. [Consultado: 16 de marzo del 2024] en: <https://revistas.uis.edu.co/index.php/anuariohistoria/article/view/1975/2346>

³⁴ Periódico Opiniones. Popayán. 19 de junio de 1912 p. 1. En: AYALA DIAGO, Cesar Augusto, Óp. Cit., p. 21.

³⁵ La historiadora de la universidad del Cauca que trabaja este contexto en el que llega el ferrocarril de una manera ejemplar nos muestra; esas festividades realizadas en el año de 1996 de una forma en la que se enlazan todos esos discursos de progreso, heroísmo y de modernización con los que el ferrocarril se impulsó y llegó a la ciudad, toda la descripción exhaustiva de esta celebración la realiza tomando como fuente el artículo: “Festejos de Inauguración”: En Revista Popayán. Órgano de la Academia de Historia del Cauca. Popayán. Julio de 1926. N.º 132. p. 197-201. En: SARZOSA FLETCHER, Jaqueline Liced, Óp. Cit., p.95-99

tanto anhelo había generado que ya era una realidad en el departamento, la celebración se alargó entre el 27, 28 y 29 de Junio de 1926, en la que se logra apreciar una mezcla de actividades como; alboradas, músicos invitados, obras de caridad, empresas concediendo permisos para que los empleados asistan al evento, desfiles cívicos, corrida de toros, discursos de personas representativas de la región, bandas sinfónicas que con sus instrumentos cada mañana levantaban a la sociedad con sonidos patrios, exhibiciones de los museos, bailes, picnics, y pabellones nacionales en la mayoría de viviendas como emblema de unión y un sentido de pertenencia e identidad a toda marcha; ya que, el progreso estaba tocando a su puerta, una felicidad y una dicha que para los payaneses fue gloriosa; según la revista Popayán sostenía que; “cada día el pitar de las locomotoras encontrarán en todos los payanes vivos el recuerdo de estos instantes y alimentado perennemente el culto de gratitud para todos los que, ya ha título de obreros, han contribuido al logro de tan grandioso resultado.”³⁶

El Cauca festejó como nunca el arribo de este medio de transporte, tres días en los que hubo un solo sentimiento de fraternidad y de patriotismo, donde todas esas difíciles situaciones que vivieron los ingenieros al cruzar el medio ambiente salvaje del departamento fueron dejadas en el pasado y aquellos trabajadores fueron homenajeados como grandes héroes, que habían traído en sus espaldas la modernidad, y por fin el Cauca iniciaría un glorioso avance, una nueva era en la que solo habían augurios de grandeza, riqueza y progreso que muy rápido se fueron diluyendo debido a que mientras funcionaba la locomotora, no se logran observar con esa misma voz de aliento los discursos de progreso como en aquella gran fiesta hacia el tren, surgió un cambio interno, los periódicos y los informes gubernamentales, mencionan al tren a grandes rasgos durante las siguientes décadas, por lo que se percibe que hay una fractura discursiva que se logra apreciar en sus años posteriores, el progreso ya no parece solo estar en el tren, las vías toman importancia, al igual que otros medios de transporte inician a desplazarlo.

Pero, así como hubo impactos ideológicos con el ferrocarril, también se generó ciertas transformaciones en el ámbito económico, social y cultural, creando nuevos espacios donde las personas iniciaron a depender y agruparse bajo los ritmos del tren, por consiguiente,

³⁶ Revista Popayán: Órgano del Centro departamental de Historia. Popayán- Cauca Edición extraordinaria. Julio de 1996. N. °132. p. 187.

para lograr entender a cabalidad estos efectos es necesario tener presente tres espacios de estudio, Piendamó, El Hato y Popayán debido a que el tren al llegar a cada una de estas zonas va generar impactos de estos tipos que se logran identificar a grandes rasgos en la configuración que sufren a partir de la llegada de este medio y de la entrada en circulación.

Según las investigaciones, cuando un ferrocarril cruza por un territorio, este se transforma en varios sentidos, primero adquiere un valor económico mayor gracias a su cercanía con la locomotora, crece sustancialmente las relaciones comerciales es decir “un mercado interno” y se crean múltiples trabajos entorno al tren, por tal razón, las diferentes zonas por las que este tramo férreo atravesó, van a ser testigo de estos cambios producto de esos ejes comerciales que este medio crea.

Partiendo de las anteriores aclaraciones, es necesario ver el caso de Piendamó, un poblado que tiene un trasegar histórico bastante complejo, que con la llegada de la locomotora a sus territorios ocurren una serie de “incidencias” que son necesarias mencionar, según María Belén Trujillo Ibáñez³⁷, esta región tenía aspectos fundamentales a nivel económico que fomentaron su relevancia dentro del suroccidente caucano, desde tierras aptas para la agricultura y la ganadería, una rica flora y fauna, sumándole unos climas propicios para cultivar, al igual que sus redes hidrográficas extensas eran propicias para la pesca, siendo estas algunas de esas actividades económicas básicas que se desarrollaban en esta región, que desde sus orígenes según las crónicas de Pedro Cieza de León, fue un caserío habitado por los indios Piendamú, durante el periodo de conquista y de colonización va ser configurada como una encomienda en un primer momento bajo el dominio de Sebastián de Belalcázar, encargado de estos territorios y sus habitantes naturales. Luego de un largo periodo histórico pasaron a ser parte del resguardo de Tunia, el cual a mediados del siglo XIX fue desmantelado cuando se presentó la abolición de estos espacios indígenas a nivel nacional.

³⁷ TRUJILLO IBAÑEZ, María Belén et al. Los ritmos del tiempo en Piendamó, Tunia: tierras, hombres y poder. Título: Licenciado en Educación, Ciencias sociales. Historia. Popayán-Cauca. Universidad Del Cauca. Facultad de Ciencias Naturales, Exactas y de la Educación. Programa Lic. en Historia. 1992. p.7-11.

En esta tesis, se logra encontrar una serie de recorrido histórico del sector de Piendamó, a la vez que, deja ver esas distintas formas en las que este territorio se fue transformando, hasta la llegada del ferrocarril, elemento de movilidad que va cambiar los rumbos económicos, sociales y culturales de dicha región que se va convertir en “cabecera municipal” en el año 1924, consolidándose como unidad administrativa mediante ordenanza número 10 de abril de 2 de 1934, luego de haberse superado varios conflictos “del periódico del siglo XIX. p. 12.

Piendamó, al igual que varias regiones del Cauca va a ser testigo de eventos históricos relacionados con los conflictos ideológicos, políticos y sociales durante todo el siglo XIX, pero en esos primeros momentos del siglo XX, va hacer parte de esas contiendas regionales llevadas a cabo durante esas primeras proyecciones de la obra férrea hacia el Cauca, para que la línea surcara sus territorios y que con sus abundantes “bondades” ayudaría a este poblado a salir de esa decadencia en la que se hallaba, por tal razón, cuando el tren llega a esta región, se configura este municipio e inicia a tener un apogeo comercial y social, Según Juan Astaiza en una publicación realizada en el periódico Lea Piendamó en 1991 manifestaba con melancolía, “Oh Piendamó tú que fuiste tan pequeño y débil, pero al sonar el pito del ferrocarril te despertaste y creciste abriendo tus brazos para todos los que aquí llegamos y nos quedamos.”³⁸ Son algunas de esas manifestaciones en las que se logra apreciar que el tren en esta región termino siendo de vital importancia para que este poblado adquiriera esa preponderancia que después de un tiempo se vería reflejado en la parte administrativa, política y económica durante el siglo XX, por tal razón, se logra entender que;

Posteriormente Piendamó cobro importancia con la construcción del ferrocarril (1917) permitió la movilidad comercial que origino a su vez, flujos migratorios desde diferentes partes del país (Antioqueños, Vallunos, Costeños, etc.) y extranjeros (turcos, sirios, libios), que con actitudes más abiertas y en algún sentido emprendedoras le aportaron al piendamoneño nuevas perspectivas frente a esta dinámica local influencia a la vez por políticas estatales y regionales. Entonces el ferrocarril se convirtió en el eje de la movilidad comercial y sociocultural en la incipiente Piendamó de 1920. Tanta importancia generó el ferrocarril para la región que con la llegada de comerciantes y compradores de tierra fue configurándose su población hasta que el crecimiento demográfico fue tan significativo que se convirtió en cabecera municipal.³⁹

Es así que el caso de Piendamó, brinda aristas para entender esas múltiples incidencias que ocasionó el tren, debido a que se convirtió desde cierto punto en un núcleo económico de esta zona, que vio cómo se configuró el espacio y se adecuaron sus tierras donde personajes que buscaban plantarse alrededor de este medio de transporte, se dedicaron al comercio y

³⁸ Periódico Lea Piendamó. Piendamó-Cauca. N. ° 3. Octubre de 1991. p.4. En: TRUJILLO IBAÑEZ, María Belén, Óp., Cit. p. 12-13.

³⁹ TRUJILLO IBAÑEZ, María Belén, Óp., Cit. p.11.

configuraron un nuevo centro urbano, según Trujillo Ibáñez⁴⁰, en Piendamó esos efectos económicos se logran apreciar cuando se da un aumento al valor de las tierras cercanas a la vía férrea donde los propietarios buscaban sentar sus casas alrededor de la Estación, edificación que se va convertir en un sitio de gran relevancia debido a que ayudó a que esta zona se convirtiera en un centro de acopio económico y transformara el espacio urbano, a medida que se implementaba el alcantarillado, el acueducto, plantas eléctricas, instituciones educativas, religiosas y administrativas, de igual manera que se terminaron gestando también problemas sociales, (alcoholismo, prostitución, robos, entre otros) y una constante rivalidad con Tunia.

Por otra parte, el segundo caso que nos ayuda a entender esos impactos, es el estudio realizado en zonas del municipio de Buenos Aires, tales como El Hato, la Toma, y comunidades aledañas, donde se logran apreciar esos efectos que dejó la vía férrea que conectaba a Cali con Popayán, en términos generales, según Lisifrey Ararat⁴¹, en su trabajo recopilatorio, mediante testimonios orales reúne esos efectos que se dan posterior a la llegada del ferrocarril en una región más pequeña, donde se logra ver como la locomotora articuló el territorio en el sentido que se lograba viajar más rápido a otras zonas aledañas para comerciar productos, realizar procesos administrativos, entre otros, del mismo modo que, se abre una forma de empleo durante la construcción del tramo férreo, siendo muchos de los residentes de estas comunidades, mano de obra directa para lograr montar los rieles, al igual que dentro de la Estación se reunían una gran cantidad de personas las cuales compartían múltiples actividades como el juego de gallos, de la misma manera que, muchos vendedores de dulces se reunían en los pasos del tren para vender sus productos.

Cabe destacar que espacios como El Hato, La Toma y Piendamó sufre un cambio social en el sentido que su población aumenta por el proceso migratorio de cientos de personas de otras regiones que ven el potencial que puede tener el ferrocarril a nivel económico, pero lo interesante que se logra percibir es que; “el tren también le dio nuevas lógicas a la percepción y organización del tiempo en la cotidianidad; el tren pasaba por la mañana y por

⁴⁰ Ibid., 100-120.

⁴¹ ARARAT, Lisifrey et al. La Toma historias de territorio, en la cuenca del Alto Cauca resistencia y autonomía. Bogotá. Observatorio de Territorios Étnicos - Pontificia Universidad Javeriana. 2013. p. 93-111.

la tarde, dándole un ritmo particular a las jornadas diarias. Creó nuevos oficios; primero en su construcción, luego en su mantenimiento, además de favorecer nuevas actividades económicas como la de los pequeños vendedores de frutas para los pasajeros del tren o la de los intermediarios en la comercialización de algunas cosechas.”⁴² Siendo parte fundamental de sus rutinas diarias, es decir se creó a partir del ferrocarril una cultura que en este caso se expresaban en sus actividades diarias rompiendo con antiguas costumbres.

En la capital caucana ocurre algo similar a partir de la llegada del ferrocarril debido a que se prestan una serie de impactos sociales dentro del centro urbano, en la medida en que se crean nuevos barrios, al igual que nuevas galerías como la del norte lo que generó una expansión dentro de la ciudad dando paso a nuevos empleos en este tejido social que fomentó el ferrocarril, según los testimonios de Guido Antonio Galvis Torres;

La presencia del ferrocarril del pacífico, cuya estación y Parque centenario son inaugurados en el año 1926, por el entonces presidente general Enrique Olaya Herrera se convirtió en un fenómeno tanto industrial como comercial, que trajo consigo una transformación del Barrio Bolívar. Se presenta así la oportunidad de trabajo para muchos jóvenes del sector, quienes se vinculan como trabajadores del ferrocarril, unos como obreros de vías, cadeneros, fogoneros, maquinistas, motoristas (uno de ellos mi padre que tenía 15 años de edad), tiqueteros, mecánicos, entre otros que llegaron para ser maleteros, celadores, vendedores, cargadores, emboladores, vaqueros.⁴³

Todo un conjunto de empleados que realizaban labores, para que esta línea férrea funcionara y otro grupo que vivía a expensas de la población que viajaba en el tren son a grandes rasgos esas relaciones laborales que existían en los alrededores de la Estación, pero además de esos nuevos empleos y esas actividades que realizaban desde hombres, mujeres hasta niños para salir de esas condiciones tan precarias, también se crearon problemas sociales alrededor de esta edificación, según Galvis Torres;

Estos cambios, trajeron consigo el desarrollo de la ciudad, pero también problemas ya que llegaron personas de otros lugares en busca de mejores oportunidades. El rebusque se convirtió en medio de su subsistencia, nacieron cafés, cantinas, hoteles de (mala

⁴² Ibid., 112.

⁴³ GALVIS TORRES, Guido Antonio. El tren llegaba llorando. En: HERNADEZ LATORRE, Salvador & DIAZ LOPEZ, Zamira et al. Visiones alternativas del patrimonio local. Popayán una ciudad en construcción. Popayán. Fundación La Mora. 2003. p. 159-160.

muerte), proliferó la prostitución, se fomentaron los vicios y desde luego surgió la inseguridad total, porque con la prosperidad económica, se comienza a derrochar, despilfarrar, se parrandea quizá por la inconciencia, por la carencia de educación, la indisciplina y otros fenómenos; los cuales se presentan en las clases más pobres”⁴⁴

Los problemas sociales como la prostitución, el alcoholismo y la inseguridad son los más comunes en este periodo en Popayán, se convirtieron en grandes amenazas para la sociedad, por consiguiente, las denuncias no se hicieron esperar, la prensa local insistía en lo necesario que era remediar esas situaciones de orden público, ya que eran unos obstáculos para el desarrollo a tal punto que se crearon y delimitaron ciertas zonas denominadas de tolerancia donde se daba toda esta serie de actividades durante las noches y que generaban un malestar profundo por los distintos conflictos que se daban dentro de las zonas urbanas, según María Mercedes Muñoz, también con “el arribo del ferrocarril a Popayán se produjo transformaciones para esta sociedad, tuvo incidencias en el cambio parcial de costumbres y tradiciones de sus gentes en modas, vestuarios, etc., debido al rápido y abundante ingreso de personas de diferentes regiones del país que se hizo más asequible que antes.”⁴⁵

En términos generales, gracias al estudio de los distintos testimonios de la prensa y los diferentes casos investigados se logró realizar un primer acercamiento a esos impactos que generó el Ferrocarril en el Cauca, logrando enriquecer ese vacío historiográfico existente, sobre este medio de transporte, a la vez que, ayuda a representar a través de estos efectos un esbozo de algunos fenómenos que empezaron a presentarse dentro de estas regiones, cabe destacar que no son los únicos, y que aún quedan por profundizar en ellos muchas cuestiones que nos acerquen a esa serie de particularidades que dejó el tren a su paso por el Cauca, como por ejemplo los efectos en el medio ambiente, claramente si uno lee las especificaciones generales de cómo construir un ferrocarril, se logra apreciar que para lograr llevar a cabo esta obra se necesita talar bosques, romper piedra con dinamita, construir puentes, cambiando de cierta manera el medio ambiente adecuado para la fauna y la flora, generando daños irreparables de los ecosistemas que son sin duda alguna, uno de

⁴⁴ Ibid., p. 160.

⁴⁵ MUÑOZ, María Mercedes et al. Popayán 1950-1970 Aspectos económicos de su lento desarrollo. Título: Licenciados en Educación especialidad Historia. Popayán-Cauca. Universidad Del Cauca. Facultad de Ciencias Naturales, Exactas y de la Educación. Programa Lic. en Historia. 1993. p. 86.

los impactos más contraproducentes que nos dejó el ferrocarril a su paso y que aún no se ha logrado estudiar en profundidad; aquellos impactos que dejó la locomotora se ocultaron debido a que fueron justificados por unos mínimos “beneficios” que lograron alcanzar unas zonas a partir de la llegada del ferrocarril relacionados con ese ideal de progreso, que no lograron saldar la situación fiscal del Cauca, avances parcos analizados a continuación.

3.3. El progreso del Cauca a partir del Ferrocarril.

Luego de las enormes celebraciones llevadas a cabo con la llegada de la locomotora era el momento en el que el Cauca debía marchar en las carrileras del progreso y que a medida que transcurriera el tiempo esas necesidades esenciales fueran mejorando, ese sueño utópico, capitalista, civilizatorio, parecían cada vez más opacado por las inclementes lluvias que azotaban a esta región que imposibilitaban en algunos momentos los viajes de este medio donde múltiples personalidades visitaban su capital y apreciaban desde los vagones los maravillosos paisajes de este departamento situado en el suroccidente de Colombia.

El anhelado progreso que la locomotora traería no solo a la ciudad sino al departamento fue en un primer momento ese ideario que estaba presente en la sociedad, pero ¿Qué tipo de progreso se aspiraba traer consigo con el tren al Cauca? Es una de las grandes cuestiones que son necesarias resolver, debido a que, si hablamos del progreso la acepción del término capitalista en esta época, tiende a estar relacionado por el fomentar “la integración”, “la civilización de tierras”, la apertura de vías y en mayor medida la inserción a la economía mundial.

De este modo lograr encontrarle una solución a dicha pregunta es uno de los grandes desafíos que se logrará plasmar en este apartado, debido a la falta de fuentes primarias y estadísticas que debieron ser registradas en la medida que este medio de transporte se movilizaba en esta zona, por consiguiente, lo que se realiza es un análisis a través de los distintos testimonios que aparecen en la prensa local que indican algunos “parcos avances” a partir de la llegada de la locomotora que se relacionan con esa idea de progreso que van a ir desde la infraestructura, el desarrollo urbano, la exportación de productos y el fomento al turismo.

Pero antes de ver esos pequeños aportes; es necesario comprender como funcionaba el ferrocarril, que rutas y que horarios, eran los habituales en los que salía esa locomotora desde Popayán a Cali y en sentido contrario, por consiguiente, todos estos datos nos los ofrece el itinerario de viajes, publicado en el Periódico El Trabajo en la mayoría de números ofrecidos a la venta que solo en celebraciones especiales (semana santa), se registraban una serie de cambios en su rutina, además que ayudaban de cierta manera a que el viajero si iba a utilizar el servicio tuviera presente esas indicaciones y nuevos horarios.

Itinerario del Ferrocarril.

DIAS LUNES, JUEVES Y SABADO.

Salen los trenes directos de Popayán para Cali a las seis y media de la mañana y en dirección contraria a la una de la tarde. El de Popayán lleva coche restaurante; conecta en Timba con los trenes para Santander y en Cali con los que siguen para Buenaventura o Armenia. El de Cali dispone también de restaurante y alcanzan a tomarlo quienes de Armenia o Buenaventura se dirijan a Popayán.

MARTES, MIERCOLES Y DOMINGOS.

El ordinario de pasajeros de estos días sale de Popayán a las ocho, llevando coche restaurante y hace conexión en Timba para los trenes de Santander.

El ordinario de Cali parte a las siete y media, dispone asimismo de restaurante y tiene también conexión con Timba.

VIERNES.

El viernes sale el tren de Popayán a la una de la tarde. De Cali hacia Popayán, a las siete y media a.m.

ADVERTENCIAS.

Los trenes directos solo se detienen en donde hay expendio de tiquetes. Los ordinarios, en todas las estaciones y paraderos, donde el ferrocarril tenga establecido servicios de teléfono del tráfico.

En los trenes directos de pasajeros se aforan únicamente equipajes; hasta un cuarto de hora antes de la partida, pero en Popayán ese recibo se hace hasta diez minutos antes de dicha partida, lo mismo que en Buenaventura, Cali, Armenia y Cartago.

Cuando los trenes no puedan hacer conexión, los tiquetes serán válidos hasta el día siguiente.

Es absolutamente prohibida la venta de bebidas embriagantes, comestibles y frutas dentro de los coches y en los andenes de las estaciones.⁴⁶

Este largo itinerario de viaje presentado anteriormente; logra mostrarnos una serie de particularidades que son materiales probatorios de que hubo un ferrocarril que cumplía con una ruta específica y unos tiempos concisos para el viajero, en él se visualizaba una información detallada y bien planificada para que el usuario tuviera presente la ruta más adecuada, al igual que, ponían en énfasis una serie de advertencias o requisitos que se debían tener presente a la hora de realizar el desplazamiento, o a la hora de enviar las mercancías, porque así como hubo un tren dedicado al turismo existieron trenes de carga en donde la producción agrícola, ganadera, mineral y recursos explotados fueron exportados en gran mayoría por este medio de transporte.

Por otra parte, la estación férrea es el primer avance desde la arquitectura que se produce con la llegada del ferrocarril, debido a que fueron los primeros centros arquitectónicos que le van a dar una relevancia social a las zonas donde se construyen, estos edificios magnos, idílicos y enormes, fueron el ejemplo más contundente de que el progreso avanzaba por el Departamento del Cauca, por tal razón, se encuentran varias edificaciones de este tipo, como la Estación en Suarez, la Estación de El Hato, la Estación en Morales, la Estación en Piendamó, la Estación en Cajibío y la Estación en Popayán (Imagen 3), construidas en su totalidad en 1925, las cuales se convierten en esos primeros pilares en los que se logra apreciar “una nueva fisonomía arquitectural”, estos espacios son el escenario donde el tren el culmen de la tecnología para las épocas arribaba, razón por la cual, se configuraron como nuevos espacios dentro de las zonas urbanas debido que de este “tan inmenso polo de desarrollo surgían locales comerciales, bodegas, hospedajes, restaurantes, bares y demás usos o actividades consecuentes”⁴⁷ ampliando algunos sectores dentro de las ciudades o en este caso de las poblaciones o comunidades que fueron adquiriendo un crecimiento constante, siendo estas estaciones bases para los centros, debido a que configuró unas

⁴⁶ Periódico El Trabajo, Interdiario matinal independiente. Popayán. N.º 1309. 13 de noviembre de 1929. ACC. p. 6.

⁴⁷ NIÑO MURCIA, Carlos. Los ferrocarriles en Colombia: genealogía de un fracaso, Óp. Cit. p. 213.

nuevas actividades económicas y un nuevo modelo de arquitectura que dio paso a la construcción de grandes edificaciones de este tipo.

Imagen 3. Estación del ferrocarril en Popayán.



Tomado de: ARARAT, Lisifrey et al. La Toma Historias de territorio, en la cuenca del Alto Cauca resistencia y autonomía. Bogotá. Observatorio de Territorios Étnicos - Pontificia Universidad Javeriana. 2013. p.97.

Por tal razón estas edificaciones se pueden considerar como esos primeros vestigios que indicaron un “desarrollo” a partir de la llegada de la locomotora al Cauca, según Carlos Botero;

La arquitectura de la estación por lo demás, llegando con el tren, significaba la más moderna tecnología de la construcción de edificios en su momento. En el caso del Ferrocarril del Pacífico las sólidas construcciones de mampostería de ladrillo con machones de refuerzo en las aristas de los volúmenes y en las intersecciones de los muros, la pega de ladrillo con mortero de cemento, el hormigón armado como medio para la construcción de estructuras, las cerchas de madera y metal para cubrir luces mayores que las usuales en edificios públicos, en fin, la aplicación a la edificación de

tecnologías depuradas en la construcción de las obras civiles del ferrocarril, apoyaban la idea de modernización que prometía la llegada del tren a cada ciudad.

La construcción de una estación significaba además agregar una nueva y distinta edificación al listado de las más importantes de la ciudad, valga decir un nuevo hito en el tiempo y en su propio lugar.⁴⁸

Así como la Estación férrea transformó la ciudad, la cotidianidad y la economía, gracias al ferrocarril urbes como el caso de Popayán logran encontrar una serie de “mejorías “y nuevos proyectos urbanos, considerados esenciales para la época ya que se vivían tiempos en los que la suciedad, el desaseo y las malas condiciones dentro de la ciudad más importante para el departamento eran de grandes magnitudes, “muladares, calles sin pavimentar, basuras que ruedan por las calles, paredes sucias, hierba creciendo entre las piedras que apisonaban la tierra del frente de las casas, o animales considerados nocivos para la salud como pulgas, niguas, piojos, moscas, ratas y cerdos.”⁴⁹ Era el escenario de Popayán en esos principios del siglo XX, por tal motivo, se desarrollaron varios programas que buscaban mejorar esta cuestión que generaba vergüenza y problemas de salud para la sociedad.

Uno de los programas que giraba en torno a superar esos problemas de falta de higiene, era la pavimentación de la ciudad, que tenía varios objetivos, en primer lugar; generar dentro de la ciudad un entorno saludable, en segundo lugar, debido a las celebraciones de los 400 años de la ciudad se buscaba mostrarle al país un centro urbano moderno y por último se pretendía ayudar a impulsar el turismo dentro de esta región, de este modo;

En 1931, el Concejo Municipal presentaba el proyecto de pavimentación; en 1932, se hablaba ya de la llegada a Popayán de 20 000 sacos de cemento, el mejor del mundo, e igualmente se contaba con regularidad acerca de la consecución y de la pavimentación asfáltica a cargo del ingeniero Federico Uribe Restrepo, e igualmente se promovía la imagen de Popayán como la ciudad mejor pavimentada de Colombia, por cuanto se

⁴⁸ BOTERO, Carlos. *Arquitectura del Ferrocarril del Pacifico planos y dibujos*. Cali. Universidad del Valle. 1995. p. 7-8.

⁴⁹ CRUZ GÓMEZ, Natalia, COBO PAZ, Natalia & DIAZ MUNÉVAR, Alexander. *Popayán en el siglo XX: algunas perspectivas sobre su historia urbana*. Popayán. Universidad del Cauca. 2016. p. 21

desarrollaba la ampliación del pavimento al Camellón del Cauca, al barrio Bolívar y se promocionaban la venta de los lotes en el barrio Los Hoyos.⁵⁰

Estos “avances progresistas” se logran en gran medida gracias al ferrocarril, debido a que este medio facilitó el transporte de los materiales que fueron esenciales para el inicio de estos proyectos complejos y de larga duración, según el periódico, *El Cauca* en una publicación realizada en 1936, en donde se daba claridad a un asunto administrativo por el consejero Guillermo Garrido⁵¹, se logra ver como este medio se encargaba de transportar los sacos de cemento destinado a esta obra en grandes cantidades hacia la ciudad y al mejoramiento de las vías que se estaban abriendo paso en diferentes regiones del Cauca.

Además de la pavimentación, la ciudad se fue “transformando” en el sentido que se fueron generando desarrollos urbanos internos gracias a la locomotora. Según el periódico *El Trabajo* en un artículo publicado en 1929 expresaba;

Consonó con aquel progreso, vino a ser el de la mejora de los servicios públicos; después de la llegada del ferrocarril del Pacífico hasta su vera entro Popayán a disfrutar de un buen teatro municipal, de un moderno acueducto a presión, tenía ya alumbrado eléctrico y comunicaciones telefónicas urbanas e interurbanas; vio el centro de su recinto ornado con algunos edificios públicos y privados construidos de acuerdo con el gusto y estilo más reciente.

El progreso no podía quedar estacionario; los payaneses, abarcando el gentilicio cuantos hijos de Colombia se habían avecinado en la Cilla Fecunda, cual había bautizado uno de sus más ilustres hijos, empezaron a preocuparse por el adelanto edilicio; por todo aquello en que el gobierno municipal podía tomar la batuta.⁵²

Por su parte el periódico *El Cauca*, *Semanario Liberal* respecto a este tópico en una publicación realizada en 1937 expresaba;

⁵⁰ *El Cauca*. Popayán. 29 de julio de 1931; *El Cauca*. Popayán. 26 de agosto de 1932; *El Cauca*. Popayán. 8 de mayo de 1936; *El Cauca*. Popayán. 7 de julio de 1936; *El Cauca*. Popayán. 14 de agosto de 1936; *El Cauca*. Popayán. 28 de agosto de 1936; *El Cauca*. Popayán. 1 de febrero de 1936; *El Cauca*. Popayán. 29 de octubre de 1937, en: TERESA PEREZ, María. Barrio y vida urbana en Popayán, 1920-1983. Popayán. Universidad del Cauca. 2022. p.80.

⁵¹GARRIDO Guillermo. Ador del Ferrocarril explica la cuestión del Cemento. Periódico *El Cauca*, *Semanario Liberal*. Popayán. 12 de noviembre de 1937. ACC. p. 1-2.

⁵² Periódico *El Trabajo*, Interdiario matinal independiente. Popayán. N.º 1294. 9 de octubre de 1929. ACC. p.3.

Al echar una mirada de conjunto sobre Popayán y comparar lo que fue ayer y lo que es hoy, no se puede menos de señalar un balance rotundamente favorable de progreso y de mejoramiento.

La ciudad tiene sus servicios municipales casi concluidos; agua insuperable, luz barata, pavimento perfecto, plaza de mercado amplia y aseada, matadero higiénico, alcantarillado, en fin, lo que puede exigirse para una población culta y que se precia como universitaria; pero todo esto no es suficiente, y a quien está el empeño que todos debemos tomar para llevar a la culminación lo que necesitamos con apremio.⁵³

De este modo se logró apreciar unos cambios producto después de la llegada del ferrocarril, claramente no son esas grandes promesas que este auguraba antes y con su llegada para el departamento, pero sí fundamentaron al menos alguna serie de proyectos que se realizaron dentro de la ciudad que se asocian a esos ideales de desarrollo y de progreso que ayudaron a subsanar algunas necesidades básicas dentro de la sociedad payanesa, pero no todas; existen testimonios claves en la prensa que dejan ver que tanto la ciudad como el departamento tenía graves problemas por afrontar en esa primera década del siglo XX y en esos años en los que el ferrocarril estuvo en funcionamiento, desarrolladas en el capítulo IV de esta investigación.

En cuanto a los avances económicos, se logra encontrar que gracias al ferrocarril se transportaban productos agrícolas de esta región, pero por lo general todo indica que no fueron suficientes para conseguir que el Cauca mejorara su situación económica o que al menos se pudiese mantener este medio de transporte vigente, ya que en mayor medida estas commodities fueron llevadas de puntos cercanos a la vía férrea, en donde el café, la quina, el trigo y la cabuya, en un primer momento van a ser las materias primas a transportar en el ferrocarril, es así que regiones como Morales, Suarez, Piendamó y Cajibío y sus alrededores empiezan a tener una importancia económica para la economía regional y nacional, aunque no hay una evidencia clara y concisa que nos muestre desde 1926 hasta 1975 el transporte de productos año por año, que logre dejar ver si aumentaron las exportaciones del Cauca y que determinen si hubo o no un progreso material capitalista con

⁵³ Periódico El Cauca, Semanario Liberal. Popayán. N.º 130. 14 de febrero de 1937. Digital. p. 4.

el ferrocarril, si existen algunos datos que muestran que estas zonas mencionadas anteriormente adquirieron relevancia.

En una publicación realizada por el periódico El Trabajo en 1930, se encuentran datos que corresponden a los ingresos obtenidos por él envío de productos en el año 1929 en el tren; lo que da un indicio de que hubo “avances económicos” después de que la locomotora llegara a este departamento, estas rentas mostradas son esenciales, aunque en ellas no se logra identificar cuales productos fueron los enviados si muestran las ganancias que este medio de transporte generó para ese año, resultados indicados en el Cuadro 6, a continuación.

Cuadro 6. Productos del ferrocarril 1929.

N.	Municipio	Ingresos obtenidos
1.	Popayán.	\$ 133.820.33
2.	Piendamó.	\$ 37.818.55
3.	Suarez	\$ 7.836.36
4.	Morales	\$ 7.604.11
5.	Cajibío	\$ 5.615.80
6.	El Hato	\$ 1.807.93
Resultado en total.		\$ 194.503.08

Tomado de: Periódico El Trabajo. Popayán. N.º 1338. 25 de febrero de 1930. p.7 (modificada por el autor).

El Cuadro 6, aunque no es muy detallado, logra al menos mostrar datos numéricos y valores que indicaron que durante en esos primeros años estas regiones gracias al envío de materias primas había logrado adquirir unas rentas, lo que indica que hubo movimientos de mercancías y avances económicos mínimos, por tal motivo, y debido a estos primeros traslados de mercancías, son de alguna manera propicias las reflexiones de María del Pilar Bautista, cuando señala que; “la dinamización de la economía en el departamento por el ferrocarril fue muy importante para la región, porque se podía sacar los productos regionales y traer lo que no se producía aquí. Fue una respuesta positiva para el problema

de desempleo en la localidad pues vinculó bastante mano de obra desocupada, que activó la oferta y demanda de productos, activando el mercado.”⁵⁴

Además del envío de productos agrícolas gracias al ferrocarril, “El 12 de abril de 1924, en el gobierno de Pedro Nel Ospina, se crea la Cámara de Comercio de Popayán mediante el Decreto 629, en función por la cercanía del departamento y los beneficios que traía el ferrocarril del Pacífico, como, por ejemplo, el aumento de las actividades comerciales, en especial de la ganadería.”⁵⁵ Siendo esta institución la que va hacer registros de las empresas que entrarían en funcionamiento a partir de la fecha.

De igual manera el ferrocarril que conectaba Popayán con Cali, movilizaba una cierta cantidad de personal, los cuales utilizaban este medio de transporte en esas rutas planificadas que contaban con una serie de “comodidades” esencialmente los trenes directos que tenían una ruta más larga, así como salían personas también entraban al departamento “grandes personalidades de la época” desde ministros, candidatos presidenciales, expresidentes y turistas, los cuales ayudaron a potenciar esas visitas, que podrían también ser parte de esas ventajas que ofrecía la locomotora desde su llegada a esta región; según Mercedes Muñoz; “el intercambio cultural que produjo la llegada del ferrocarril contribuyó al incremento de la circulación de bienes agrícolas fortaleciendo la construcción de la galería norte en este sitio. Al tiempo que incidió la expansión urbana de la ciudad. Con la afluencia de personal de diferentes zonas se crearon nuevos barrios y nuevas vías de acceso, que estructuran parcialmente su configuración urbana”⁵⁶, a la vez que se dio el fomento del turismo en Popayán.

Pero el Cauca no solo es Popayán, Piendamó, Suarez, Morales, Cajibío y Buenos Aires (Cauca), es un gran compendio de municipios y de comunidades que también anhelaban el progreso y veían en el ferrocarril su mejor opción para salir de esa precaria situación en la que se encontraban algunas comunidades de este departamento que aun seguían con esos problemas viales y de comunicación, como los casos del Patía, Bolívar, Almaguer, Silvia,

⁵⁴ CAMPO BAUTISTA, María del Pilar et al. Popayán y el Cauca: un esbozo histórico (1948-1954). Título: Licenciatura en Ciencias Sociales. Popayán-Cauca. Universidad Del Cauca. Facultad de Ciencias Naturales, Exactas y de la Educación. Departamento de Historia. Programa Lic. en Historia. 1992. p. 110.

⁵⁵ FAJARDO HOYOS, Claudia Liceth. Cámara de Comercio del Cauca. Análisis de la supervivencia de las empresas en Popayán y el Cauca. Popayán. Cámara de Comercio del Cauca. 2018. p. 5

⁵⁶ MUÑOZ, María Mercedes, Óp. Cit., p. 86-87.

Timbío, entre otros, que permanecían en una serie de aislamiento que no les permitía esa conexión vial para sacar sus productos al mercado internacional.

Por esta razón, no podemos hablar de que con el ferrocarril hubo un progreso capitalista, sino más bien se gestaron una serie de cambios en algunas zonas del departamento, de forma estratificada y clasificada, debido a que hubo un beneficio mayoritario solo para las comunidades por donde este medio de transporte hacia sus viajes, estas áreas geográficas lograron al menos tener algunas ventajas como las anteriormente mencionadas y descritas en la capital del departamento, mientras que otras zonas recónditas de este municipio, incomunicadas, ni siquiera pudieron percibir a la locomotora.

Estos “parcos avances” no cumplieron con las expectativas esperadas, debido a que el progreso ya no solo está vinculado a la locomotora, sino que en un determinado momento las vías de comunicación son las que encarnan este ideal para el departamento impuesto por las élites regionales que desde mediados del siglo XIX y en esa primera década del siglo XX se movían bajo un discurso en el que volver al pasado era la solución a todos los males existentes.

Parecía ser que ese pasado justificaba todo, siendo la mejor solución para integrar al departamento, por tal motivo, las fiestas “peregrinas y religiosas”, la conmemoración del primer centenario, y la celebración de los 400 años de fundación de la capital, eran de suma relevancia para fundamentar esas “imposiciones”, en las que se mostraba una ciudad idílica, heroica, gloriosa y patrimonial del mismo modo que un departamento sumamente rico en recursos para explotar, que con la llegada del ferrocarril se sintió que arribaba la máxima grandeza;

Pero a medida que profundizaron en su sueño, cayeron presos de su propio invento y ni siquiera el ruido ensordecedor de la locomotora, arribada a Popayán en 1926, los hizo despertar. Ellos, que habían contado con que el desarrollo de la región vendría disfrazado de tren, en ese momento ya no lo recordaban. El ferrocarril sólo sirvió para demostrar el poder de palabra y la decisión de la élite, pues finalmente consiguieron que el vehículo llegara a la Ciudad de Belalcázar; confirmando a la ciudadanía del Valle del Cauca que en realidad el tren sólo serviría para “desplazar a Cali los tres bultos de papa que allá necesitaban” como en aquella ciudad habían advertido tiempo

atrás. Tal parece que, desde luego, el ferrocarril cumplió con una finalidad social y comercial, pero en ningún momento obedeció a un despegue industrial de tipo capitalista de la región caucana.⁵⁷

Debido a la multitud de situaciones que no mejoraban en el Cauca y que provocaban que este medio de transporte se desestabilizara y que ese discurso progresista se fracturara, se creó un espacio de especulaciones de dudas y debates que generaba incredulidad en la locomotora llegando a un punto en el que se desvincula, esos “males” no paraban y el departamento cada vez más olvidado y sometido a la miseria no podía ocultar los problemas que este vivía, por tal motivo, la prensa se pronunciaba expresando;

Graves problemas confrontan esta sesión de la república. Son lógica deducción de una angustia económica, la situación fiscal, correlativamente se estrecha hasta lo indecible sin que nada ni nadie pueda detener, ni siquiera estacionar, lo que es el fenómeno más lógico y simplista. Departamento, este del Cauca, pobre hasta lo franciscano arrastra las consecuencias de regímenes desastrosos y vergonzosos y apenas ahora se pone orden a lo que fue un caos, y apenas si se puede examinar al paciente afectado de la cronicidad de todos los males.⁵⁸

Mientras el ferrocarril marchaba sobre los territorios departamentales sus problemas eran cada vez más latentes, lo que pone en tela de juicio ese progreso que el Cauca obtuvo gracias a la locomotora en esa primera década de “auge ferroviario” donde una dicotomía siempre estuvo presente en este departamento y es que mientras lo urbano se “transformaba”, lo rural quedaba cimentado en un olvido, municipios que seguían comunicándose a través de los antiguos caminos coloniales, una economía pobre, varios problemas sociales, huelgas y accidentes ponen en duda ese desarrollo a partir de la locomotora.

Para finalizar, existen también testimonios como el de Paulo Emilio Bravo en 1938, director del periódico El Liberal, él cual expresaba; “quienes recorren varias veces el trayecto comprendido entre Cali y Popayán. Se preguntan cuál es el pecado de esa vía

⁵⁷ LEDEZMA MENESES, Gerson. El pasado como forma de identidad: Popayán en la conmemoración del primer centenario de la independencia 1910-1919. En: Memoria & Sociedad. [en línea]. Bogotá. Pontificia Universidad Javeriana. 2007. N.º 22. p.84. [Consultado: 14 de marzo del 2024] en: <https://revistas.javeriana.edu.co/index.php/memoysoiedad/article/view/8079>

⁵⁸ Periódico El Cauca, Semanario Liberal. Popayán. N.º 16. 18 de marzo de 1932. Digital. p. 1.

férrea que pone en conexión las dos capitales del departamento. Porque hay que reconocerlo, el servicio de trenes entre las dos ciudades no es ni en lo mínimo algo medianamente decente”⁵⁹, constituyéndose una de las primeras críticas a la locomotora y al mal funcionamiento que este medio de transporte ofrecía y de esas múltiples falencias que el ferrocarril traía consigo desde sus inicios, expresiones como la citada anteriormente; son claves para entender por qué este medio deja de prestar sus servicio y es desvinculado, en un periodo relativamente corto desde la llegada del tren al Cauca, siendo este testimonio controversial uno de los primeros publicados que auguran un declive de la locomotora a futuro, aclarando aún más esa tendencia descrita en este epígrafe que más que progreso, lo que el ferrocarril generó para el Cauca fue una serie de avances fragmentados que fueron relacionados con ese ideal capitalista, debido a que lo que se buscaba con la llegada del ferrocarril no fue el bien común del departamento sino más bien la exportación de materias primas, razón fundamental, por la que se construyó la línea que conectó a Cali con Popayán y por la que se buscó la inserción del Cauca en la economía mundial como en el siguiente acápite se especifica.

3.4. Inserción del Cauca en la economía mundial a partir del ferrocarril.

Después de lograr ver esos impactos y avances que se originaron con la llegada del ferrocarril es necesario observar las intenciones reales de traer este medio al Cauca, las cuales estaban enfocadas en la producción agrícola y explotación de materias primas que lograsen que esta región se insertara a la economía mundial, pero; ¿Cómo se desempeñaba económicamente el Departamento del Cauca, para lograr que el ferrocarril llegara en esas primeras décadas del siglo XX?, es la cuestión que nos va permitir desarrollar este subcapítulo en donde se muestran cuales fueron esas materias primas más importantes dentro de la región que van a permitir que la locomotora funcione por un periodo aproximado de 49 años que van a darle al Cauca y sus provincias en cierta medida una relevancia para suplir intereses nacionales y extranjeros.

Según las descripciones realizadas en el apartado 1 del capítulo III, el departamento del Cauca se ha caracterizado por ser una región extensa, anteriormente se logró visualizar que a pesar de las distintas transformaciones territoriales que sufrió, seguía teniendo una

⁵⁹ Periódico El Liberal. Popayán. N. °117. 31 de Julio de 1938. Digital. p.3.

preponderancia económica como región altamente productiva, si se realiza un rastreo historiográfico, desde la colonia la explotación aurífera había sido esa conexión por la cual los conquistadores se asentaron en estas zonas por cerca de 300 años, para el siglo XIX estas minas siguieron siendo importantes, pero a partir de 1850 la naciente república enfocó sus esfuerzos en el sector agrícola dando paso en esta región a la creación de haciendas, según Valencia Llano, en la época en que se estaba impulsando esa economía hacia fuera, donde las exportaciones al exterior fueron predominantes en Colombia, “el Cauca participó de este crecimiento al empezar a exportar tabaco, quina y caucho en cantidades relativamente grandes”⁶⁰, el cultivo y la explotación de estas materias generaron en un primer momento ese vínculo con la economía mundial capitalista.

El tabaco, la quina y el caucho al ser esos primeros productos relevantes, van a lograr mantener atada la economía departamental en un primer momento hacia el modelo agroexportador, pero este conjunto de materias primas van a sufrir una crisis económica que llevo a que no mantuviesen esa importancia y valor capital para saciar los intereses nacionales y extranjeros, por tal razón, en el Cauca empresarios construyeron un programa económico, el cual buscaba; “la promoción de nuevos cultivos y la importancia de semillas y de técnicas”⁶¹ donde otros productos como el café inician a despertar altas expectativas económicas para la región.

Pero durante el siglo XIX en el Gran Cauca además de la “agricultura”, también fue relevante el sector extractivo y minero para las exportaciones, el oro, la plata y el caucho, se empezaron a convertir en recursos esenciales para los intereses extranjeros, tanto la Costa Pacífica como el sur de la Amazonia, fueron zonas estratégicas para lograr acaparar la mayor cantidad de dichas materias primas, en estos escenarios se produjo según Guido Barona “un efecto inflacionario en los precios de los productos agrarios y manufacturados que llegaban a estas zonas; así, el valor económico producido fue expulsado de estas regiones y dejó a cambio marginalidad, depredación ambiental y pobreza y eliminó cualquier otro incentivo para promover en estas regiones actividades productivas diferentes,

⁶⁰ VALENCIA LLANO, Alonso. Estado Soberano del Cauca federalismo y regeneración. Bogotá. Banco de la República. 1988. p. 24.

⁶¹ Ibid., p. 28.

capaces de generar valor agregado y afianzar estructuras económicas que favorecieran la acumulación de capital a través de la diversificación económica.”⁶²

Por otra parte, una actividad económica, que toma importancia durante el siglo XIX y el XX en esta región, es la ganadería “en los valles interandinos del interior, en particular en el Patía y en la meseta de Pubenza, así como en los piedemontes cordilleranos y en las pequeñas mesetas interiores del sistema cordillerano del Macizo, se desarrolló la actividad ganadera inicialmente como economía extractiva.”⁶³ Debido a que en estas zonas existía el ganado silvestre, el cual fue agrupado en un modelo intensivo logrando que esta actividad económica se fortaleciera y durante el siglo XX se convirtiera en un eje primordial para el Departamento del Cauca.

Todas estas actividades mencionadas anteriormente, fueron la base económica de aquella centuria decimonónica en esta región que la perfiló como una zona de gran relevancia para la economía mundial, razón por la cual, se llevó a cabo un acercamiento de manera general que nos permitió identificar por qué en años posteriores se construye la línea férrea que unía las dos capitales departamentales.

Entrado el siglo XX, luego de las múltiples transformaciones territoriales y las guerras el Departamento del Cauca va estar sumido en diferentes problemas de índole fiscal, desde endeudamientos con bancos, precios elevados de productos de consumo, regiones y provincias aisladas por falta de vías de comunicación, un sector agrícola debilitado, al igual que problemas sociales como las disputas ideológicas de los partidos tradicionales que dieron como resultado conflictos violentos, entre otros, fueron el reflejo de esta grave situación que esta zona del país tuvo que afrontar, por tal razón, cuando se proyectó el ferrocarril para esta región significó una luz de esperanza en este ciclo de “oscuridad”, su funcionalidad radicaba en la exportación de productos agrícolas, lo que generó que la agricultura fuera fomentada y en gran medida tecnificada con el objetivo de lograr la mayor ganancia posible que buscaría mejorar todos estos problemas departamentales.

⁶² BARONA BECERRA, Guido. Economías extractivas del siglo XIX. En: BARONA BECERRA, Guido & VALENCIA GNECCO, Cristóbal (edit.), et al. Territorios posibles: Historia, Geografía y Cultura del Cauca Tomo II, Óp. Cit. p. 214.

⁶³ Ibid., 214.

La agricultura, para esas primeras décadas del siglo XX va ser esencial para el Cauca, a tal punto que se impulsaba y promocionaba para que se siguiera sembrando y cultivando diferentes productos que ayudasen a estabilizar la situación económica tan precaria que vivía esta región, por ende, se recibía con gran anhelo los planes agrícolas de los gobiernos, los cuáles fueron promocionados por la prensa local, de modo que fue muy común encontrar artículos o reflexiones que indicaban que; “enriquecer al pueblo caucano buscándole actividades verdaderamente productivas, es al mismo tiempo fortalecer los ingresos públicos y conseguir un futuro de libertad económica.”⁶⁴ Que en pocas palabras era lo que se buscaba afianzar en esta región y se esperaba conseguir teniendo una línea férrea en funcionamiento.

El impulso agrícola, debía fomentarse teniendo en cuenta varios factores geográficos; que mostraban una alta capacidad productiva que estos territorios poseían; por ejemplo, la gran variedad de productos agrícolas existentes en este departamento que por culpa del aislamiento eran desconocidos y que la prensa regional, en este caso El Liberal desde 1938 se encargó de divulgar en varias columnas, mostraba esa riqueza agrícola que cada municipio producía, a la vez que, ponía en cuestión los diferentes problemas que existían en estas regiones.

La falta de vías y de caminos, según El Liberal⁶⁵ no había permitido que se conociera por ejemplo, que en el Patía la ganadería había crecido exponencialmente, al igual que el sector agrícola de esta región estaba abandonada, que municipios como Bolívar, la Vega, Almaguer, San Sebastián, Santa Rosa, entre otros poseían en sus suelos desde mármoles, cal, alumbre, oro, cobre, sal, carbón, entre otros minerales, al igual que en dichas provincias se lograba hallar la producción agrícola de trigo, tubérculos, verduras, frutas, banano, café, tabaco, coco, etc., de igual manera que sectores como la Costa Caucana eran ricos en recursos para la explotación ya que se encontraba oro, platino, caucho, quinas y maderas, así mismo productos esenciales para la economía interna del departamento como yuca, plátano, arroz, maíz, cocos, naranjas, zapotes, mameyes, caímos, badeas, piñas, guanábanas y caña de azúcar, mientras que municipios como Silvia, Totoró, Puracé, Inzá, Belalcázar, etc., y la región de Tierradentro, se caracterizaban por su producción ganadera y agrícola en

⁶⁴ Periódico El Liberal. Popayán. N.º 45. 7 de mayo de 1938. Digital. p.3.

⁶⁵ Periódico El Liberal. Popayán. N.º 2241. 27 de febrero de 1946. Digital. p.3

donde productos como el maíz, el café, la cebada, la papa, el trigo, entre otros, eran de gran importancia para lograr la redención del Cauca.

Esta serie de “informes” eran de gran importancia, porque permitían reconocer las riquezas existentes en el Departamento del Cauca, razón por la cual, se mostraban descripciones cada vez más profundas con el fin de lograr de una u de otra manera que se siguiera cultivando esta gran variedad de productos, que como anteriormente se mencionó no son pocos, es así que ya no solo los periódicos e informes gubernamentales se limitaron a nombrar dichas materias primas sino que también se van a mostrar los múltiples beneficios de cada producto, como por ejemplo en los pocos manuscritos que quedan del periódico El Trabajo⁶⁶, existió una sesión de cada publicación que estaba dedicada a un producto específico, donde se narraba su historia, sus beneficios, sus propiedades, y su rentabilidad.

De la misma manera El Liberal, buscaba por regiones ir haciendo descripciones adecuadas sobre esta gran variedad de productos en los que predominaba el café, cultivo esencial para la economía regional, nacional e internacional, en el capítulo II de esta monografía se logró ver como esa expansión cafetera se da gracias a las múltiples colonizaciones como la antioqueña desde el siglo XIX en diferentes zonas del País, el Cauca hizo parte de esas regiones agrícolas, donde se cultivaba este producto en esencial en zonas de clima medio en donde las tierras por sus diferentes composiciones gozaban de una gran variedad de minerales que eran propicios para este cultivo, el café según una publicación hecha por El Liberal en 1938 expresaba;

Es el producto agrícola de más importancia en vastos sectores urbanos. Desde el año 1933 hasta hoy, hemos logrado duplicar su producción. Entendemos que en el día llegamos a la cifra de más de ciento cincuenta mil sacos. El número de propietarios dedicados a esta actividad llega a unos quince mil, sin que toquen a una docena los que lo hagan en escala considerable podemos llamar a esta industria familiar ya que a ella dedican el trabajo urbano desde los padres campesinos hasta el menor de sus hijos. Para ningún colombiano es desconocido que el café está sometido a factores de competencia y otros de carácter internacional que nos permite sostener la actúa

⁶⁶ En la sesión del periódico El Trabajo, Itinerario matinal independiente. Popayán. N.º 1320. 17 de diciembre de 1929. ACC. Hace referencia al Sauco, se le hace descripción detallada de sus beneficios medicinales, a la vez que, se deduce la importancia que este tiene para la explotación de madera. p.3.

producción con dificultades máximas y que nos aconsejan aumentarla, para no vincular la economía humana a una aventura.⁶⁷

El café en el Cauca, tenía una importancia básica a tal punto que es considerado una de las razones por las que el ferrocarril llega a esta región, por eso fue muy común encontrar diferentes escritos como el anterior citado en la prensa, donde mencionaba a grandes rasgos unos porcentajes de crecimiento de este sector desde los años 30 en adelante, que permite ver que fue uno de los productos que llevo a que el Cauca se insertara en la economía mundial gracias a las exportaciones realizadas hacia el puerto de Buenaventura en la locomotora, pero al ser considerado una industria de tipo familiar, son muy elocuentes las afirmaciones que indican que;

El modelo de producción cafetera que llegó a predominar en el Cauca fue distinto al de otros lugares de Colombia; una de sus características fue su vinculación a la pequeña propiedad agrícola y no a la hacienda cafetera de gran extensión, como sucedió en otros departamentos. Otro rasgo tuvo que ver con el uso intensivo de mano de obra y la escasa inversión en tecnología; la mayoría de los productores trabajaban con la fuerza de trabajo que ofrecía la familia y alguna inversión de dinero en jornales casi siempre para los vecinos, además de formas de intercambio de trabajo.⁶⁸

Una situación diferencial el Cauca vivió en cuanto a esa “expansión” cafetera, en donde se manifestaron unos patrones de producción que difieren de los utilizados en zonas como Antioquia, Caldas, entre otras, que van a ser predominantes en la exportación de este producto, pero esto no fue impedimento para que periódicos como El Cauca, El Liberal y El Trabajo, fundamentaran en sus diferentes artículos “publicidad” donde se manifestaba lo importante de sembrar, producir y tomar café, impulsando este producto de manera radical, por tal razón, es muy usual encontrar publicaciones como la realizada por el Semanario del Cauca en 1932, donde se manifestaba la buena calidad del café de esta región en el extranjero, en el que concluía;

La anterior comunicación debe servir a todos los cultivadores de café para intensificar y mejorar sus cultivos podar y abonar los cafetos y beneficiar convenientemente el grano, ya que el aroma de este depende de las condiciones naturales del suelo y del

⁶⁷ Periódico El Liberal. Popayán. N.º 11. 25 de marzo de 1938. Digital. p.3.

⁶⁸ ARARAT, Lisifrey, Óp. Cit., p. 85.

clima. De modo que, abonando, manteniendo limpio el cafetal y despulpado el grano el mismo día, dejándolo por doce horas en un cajón, sin agua y bien tapado, puede el café del Cauca adquirir el aroma que le falta; pues está perfectamente comprobado que a nuestras plantaciones lo que les hace falta es cuidar de ellas de modo científico. Inmediatamente que se lava debe ponerse a secar para que no vaya a cambiar de color y esta secada debe seguirse por termino de cinco a ocho días según el clima de la región.⁶⁹

Estas recomendaciones, sobre cómo llevar acabo la producción del café son muy comunes encontrarlas en las publicaciones a lo largo del periodo de estudio (1926-1975) en los diferentes diarios regionales, junto con el informe de los precios que este producto adquiriría a nivel nacional e internacional, sumándole la forma en que se debía sembrar, transportar y en algunos casos dando números relativos a las ganancias obtenidas, y como en el caso anterior informes de calidad, son a grandes rasgos esas pruebas que indican que así no se haya logrado construirse una industria cafetera de gran auge en el departamento, según Ararat si, “podemos hablar de una cierta prosperidad asociada al cultivo del café, es necesario precisar que dicha prosperidad no se tradujo en grandes riquezas; más bien puede hablarse de una época de relativa estabilidad económica”⁷⁰ gracias a este producto a nivel regional.

Existe un estudio denominado “Apuntes para un estudio económico y fiscal del Cauca” de Luis Carlos Irigorri de 1962, en el que se realiza un primer acercamiento estadístico y económico desde 1932 hasta 1962, en este estudio se logra ver a grandes rasgos el nivel de exportaciones y la cantidad de productos que sirvieron de cierta manera para sostener la economía del departamento en este periodo mencionado, en cuanto al café el manifiesta que; “ la ganadería y el café constituyen, seguramente, la mayor riqueza entre las industrias del Cauca, y este departamento es uno de los principales productores del llamado grano de oro”⁷¹ haciendo referencia a este producto, Irigorri⁷² diseña una clasificación cuantitativa sobre la exportación anual sistematizado a nivel nacional donde se logra apreciar una cierta estabilidad económica del producto, de igual manera presenta el papel del Cauca durante

⁶⁹ Periódico El Cauca, Semanario Liberal. Popayán. N.º 19. 15 de abril de 1932. Digital. p. 2.

⁷⁰ ARARAT, Lisifrey, Óp. Cit., p. 85

⁷¹ IRAGORRI, Luis Carlos. apuntes para un estudio económico y fiscal del Cauca. Popayán. Archivo Central del Cauca. 1962. p.165.

⁷² Ibid., p. 168.

este ciclo exportador del café cuyo porcentaje es del 3,07 % de la producción nacional lo que indica que las afirmaciones anteriores que fundamentaron el mínimo avance de esta industria se asocian a estos datos numéricos que este autor cuantifica y en el que aclara que la precisión de estas clasificaciones las realiza gracias a sus implicaciones en diferentes cargos públicos.

A continuación, en el Cuadro 7, se encuentra una clasificación de la producción agrícola entre 1930-1961 en el Cauca, de gran relevancia en el sentido que nos muestra un esbozo general de materias primas que se producían en gran parte del territorio departamental y que sientan una base del porque era necesario traer un ferrocarril a esta región.

Cuadro 7. Productos agrícolas del Cauca entre 1930-1961.

Productos agrícolas.	Especificaciones.
Cacao	<ul style="list-style-type: none"> - Ubicación del cultivo: Valle del rio Cauca y valles del Patía. - Hubo una estabilidad de este producto entre 1954- 1960. - Se cultivo de manera tradicional, sin abonos, sin selección y sin mejoras.
Arroz.	<ul style="list-style-type: none"> - Ubicación del cultivo: Valle del Patía, la Costa Pacífica. - Un producto que fue cultivado intensamente y que descendió en su producción por diferentes situaciones como las plagas y el cultivo de algodón. - Entre 1955-1959 hubo una estabilidad en su producción, a partir de 1960 se importó este producto de otros países.
Trigo.	<ul style="list-style-type: none"> - Este cereal era uno de los cultivos que más se necesita intensificar debido a sus características alimentarias y nutricionales. - Entre 1955- 1959 se da una estabilidad en la producción. - Este producto va ser el objeto de mayor atención por parte de las entidades oficiales y particulares, por ende, no se logra entender por qué se importa trigo en vez de exportarse.
Maíz.	<ul style="list-style-type: none"> - Constituye la base de alimentación de muchísimos colombianos y se produce en todo los climas y tierras del

	<p>país.</p> <ul style="list-style-type: none"> - En el Cauca este producto en el periodo de estudio realizado disminuye su producción a un 2.1 %.
Cebada.	<ul style="list-style-type: none"> - La cebada va ser un producto esencial durante gran parte de este periodo debido a que gracias a sus condiciones fomenta la realización de bebidas alcohólicas como la cerveza. - La industria cervecera fijo por lo tanto sus precios en el mercado.
Papa.	<ul style="list-style-type: none"> - Es uno de los productos básicos de la alimentación de los caucanos. - La mayor producción de papa se presentó en el año de 1957 en el departamento.
Fique.	<ul style="list-style-type: none"> - Una fibra que tiende a ser de gran demanda en las plazas nacionales. - Un cultivo que no necesita de tierras optimas, sino que se puede desarrollar en tierras poco fértiles. - Este cultivo en el Cauca es gran relevancia porque ayuda al aprovechamiento de las tierras en donde la agricultura y la ganadería no tienen desarrollo adecuado.
Algodón.	<ul style="list-style-type: none"> - Ubicación del cultivo: Valle del Patía, Mercaderes y Bolívar. - El algodón de esta región se caracteriza por reunir unas condiciones especiales de calidad extraordinaria para la industria textil.

Tomado de: IRAGORRI, Luis Carlos. apuntes para un estudio económico y fiscal del Cauca. Popayán. Archivo Central del Cauca. 1962. p. 138-155 (modificado por el autor).

La agricultura en el Cauca es sin duda alguna diversa, el cuadro anterior es la muestra concisa de una serie de productos que durante el periodo donde el ferrocarril funcionó tuvo gran variedad, a grandes rasgos se buscó mostrar esos móviles económicos que fueron ejes de ese mercado interno y externo del departamento desde el sector agrícola, que como se manifestó anteriormente no fue el único centro de capital, la ganadería y la actividad

extractiva de minerales y de recursos naturales van a ser parte de esas rentas y flujos económicos que hicieron posible esa conexión entre las dos capitales por medio de un ferrocarril.

La ganadería ha sido uno de los soportes junto con la agricultura, en distintas épocas de la historia en el país y pieza fundamental en el desarrollo de la estructura económica en el Cauca, desde la colonia hasta el siglo XX se sostuvo y logró fomentarse de manera intensiva durante este periodo, logrando adquirir un alto significado y valor en las zonas del norte de este departamento, como Villarrica, Guachené, Padilla, Puerto Tejada, y en las sabanas del Patía donde se fomentó esta actividad económica poco tecnificada pero que se va a extender en varias regiones debido a que va a suplir necesidades alimenticias por medio de la carne y la leche de la misma manera que va a generar un impulso en la fábrica textil con el cuero, por tal razón, según Irigorri, “posiblemente es la ganadería en el Cauca, una de las principales riquezas, sino la mayor, y tiene para su porvenir grandes perspectivas por la excelente calidad y vastísimas tierras lo mismo que climas de diferentes grados.”⁷³

Pero, así como la ganadería para el Cauca supuso beneficios en la economía interna, desde mediados del siglo XX esta empezó a lograr acaparar una relevancia a nivel nacional para las exportaciones, por consiguiente, dentro del ferrocarril se exportaban e importaban “cabezas de ganado” que lograban fortalecer este sector en el departamento, Diego Castrillón; destaca que; “en esta materia, el Cauca ocupaba lugar preponderante en Colombia con su ganadería vacuna (6º lugar), la constituye , después del café, la más alta fuente de divisas con la exportación de vacunos y leche.”⁷⁴

Por otro lado, y diferente a las actividades antes mencionadas tiende a estar presente durante el siglo XX en el Cauca la economía extractivista, tanto de minerales preciosos como de materias primas de origen natural, razones por las cuales también se implementó el ferrocarril en esta región, como logramos observar en la prensa había grandes cantidades de oro, petróleo, caucho, entre otros, esenciales para las exportaciones en diferentes zonas de esta extensa región.

⁷³ IRAGORRI, Luis Carlos, Óp. Cit., p. 200.

⁷⁴ CASTRILLÓN ARBOLEDA, Diego. De la colonia al subdesarrollo Popayán. Editorial Universidad. 1970. p 41.

El oro, había logrado consolidarse como un recurso necesario para la economía nacional desde tiempos de atañe, actividad que en el Cauca se extraía desde la colonia en grandes cantidades de este mineral precioso que junto a la plata se configuraron como elementos de gran valor. Durante el siglo XX se mantenía la explotación de este recurso, según el periódico El Cauca en un informe publicado en 1936 manifestaba; “conquistó el Cauca el 4º lugar con una producción de 72,549.9 gramos de oro puro y 11,248 de palta por valor de \$ US 80,738,79 que con la prima de \$ 52,977,71 valió \$ 133,716,50 de moneda colombiana”⁷⁵ lo que indicaba que este mineral seguía conservando un papel fundamental para la economía nacional debido a que generaba rentas nacionales cuando se exportaba al exterior, debido a la calidad del recurso mineral que en esta región se sacaba, prenda de garantía para intereses extranjeros.

Por lo tanto, al ser el oro un recurso abundante en el Departamento del Cauca, muchas regiones como las del Pacífico, Tierradentro y el sur del Cauca entre otros fueron en ese momento los principales blancos de explotación debido a que los yacimientos de este mineral se encontraban en las riberas y en las minas de estas regiones, donde a través de diversas técnicas de explotación se llevó a cabo la extracción de este mineral que contaba con muchas dificultades debido a la falta de vías de comunicación que imposibilitaban el transporte del mineral, las condiciones en que los mineros sacaban el producido y los problemas sociales que se creaban entorno a esta actividad, eran situaciones muy habituales, según Roberto Velásquez debido a que; “son aliados inseparables el licor, la exuberancia erótica, el anhelo inmoderado de lo innecesario y hasta una loca tendencia hacia lo inútil”⁷⁶, siendo este el escenario de muchas regiones en las que se daba la actividad minera.

Por otro lado, el petróleo y el caucho, fueron de igual manera dos recursos de gran valor, debido a que se evidenció intereses por parte de los países extranjeros, de las élites nacionales y regionales, debido a que eran de gran valor para el impulso de la industria del automóvil, que en esos principios del siglo XX, crecía a gran ritmo abriendo paso a esa segunda fase de la Revolución Industrial, en el Cauca había zonas como Guapi y las Costas del Pacífico donde residían estas materias primas lo que generó que se presentara una gran

⁷⁵ Periódico El Cauca, Semanario Liberal. Popayán. N.º 96. 15 de mayo de 1935. Digital. p. 5.

⁷⁶ Periódico El Liberal. Popayán. N.º 96. 7 de Julio de 1938. Digital. p. 5

variedad de estudios geológicos en varias zonas del departamento en base a estos productos.

La industria de automóviles se desarrolló durante gran parte del siglo XIX, pero fue durante el siglo XX donde más auge va tener convirtiéndose en una de las más grandes del mundo capitalista, tanto en Europa como en Estados Unidos hubo múltiples industrias de vehículos, pero fue el modelo de Henry Ford denominado T, el que acaparar la mayor atención debido a que era “un auto más accesible, resistente y al alcance de las masas. Su éxito se logra al crear el sistema de cadena de montaje, además de la intercambiabilidad de sus piezas; cada parte del auto se fabricaba con tolerancias estrictas, de modo que cada modelo era igual a cualquier otro, lo que permitía que se pudiera producir en grandes cantidades y a precios más bajos, mientras que otras compañías producían sus automóviles de manera laboriosa, artesanal.”⁷⁷ y en menor cantidad.

Después de la Segunda Guerra Mundial la demanda de automóviles crece a ritmos desbordantes, entrando en circulación una gran amalgama de carros de múltiples industrias lo que requería de la explotación de estas materias primas para lograr consolidarse a nivel mundial, por lo tanto, esa búsqueda de petróleo y caucho en las zonas del país fue llevada a un nivel extremo, por eso cuando se enteraron que en Guapi había petróleo, las explotaciones no se hicieron esperar, lo mismo que en la Amazonia había sucedido con el caucho desde principios del siglo XX, en síntesis la economía caucana durante 1926-1975, concentraba una gran variedad de productos agrícolas, recursos minerales y materias primas que fomentaron que el ferrocarril arribara a esta región con la firme intención de transportar la mayor cantidad posible de recursos necesarios para la exportación con el fin de vincularse a la economía mundial capitalista y alcanzar el progreso, pero en el transcurso de los años en los que funcionó la locomotora, esa retórica que lo posicionaba como el medio más importante del transporte entro en crisis, aquel automotor que fue recibido con enormes celebraciones, entro en un proceso de declive a causa de varios factores, que serán el objeto de estudio del siguiente y último capítulo de esta investigación.

⁷⁷ HUERTA MATA, Juan José & ZUBILLAGA ALVA, Ruth María. Evolución de la industria automotriz en México en el siglo XX y la primera década del siglo XXI. En: Nova Rúa: Revista Universitaria de administración [en línea]. Jalisco. Universidad de Guadalajara. 2015. N.º 11. p.27. [Consultado: 30 de marzo del 2024] en: <https://erevistas.uacj.mx/ojs/index.php/NovaRua/article/view/3837/3119>

CAPITULO IV

LA MODERNIZACION EN EL CAUCA Y EL DECLIVE DEL FERROCARRIL.

La ficción del progreso es una enfermedad tan aguda y tan peligrosa como la malaria, como el paludismo, como el Pian. Con la ventaja para ella de que por todas partes se la protege, se la alaba, se la fomenta.

Esa enfermedad nos hace ver progreso industrial y material por todas partes, con perjuicio efectivo para el verdadero desarrollo de la riqueza en el país y la orientación sana del esfuerzo individual o colectivo. Silvio Márquez.¹

En este capítulo final de la investigación se plantean las variables que llevaron al declive del ferrocarril en el Cauca y su salida de circulación, razón por la cual, es necesario tener presente el arribó en masa de nuevos medios de transporte, junto a la ampliación y recuperación de vías importantes en la zona como la Panamericana, que fue un punto de inflexión y una de las primeras razones por las que se da el ocaso del ferrocarril, pero también existieron otros factores de tipo político y extrapolítico que terminan por desestabilizar este medio de transporte y llevarlo a la ruina, lo que ocasionó que el tren se desvinculara, dejando solo recuerdos y restos materiales de este medio que no gestó el progreso económico en la región.

4.1. Nuevos Mecanismos de transporte y declive del ferrocarril.

A partir de 1950, el ferrocarril en el Cauca y en Colombia ya no tenía la misma importancia que había logrado acaparar en esos primeros años de funcionamiento, nuevos medios de transporte (carros, camiones, buses y aviones), mostraban un mejor rendimiento y mayor velocidad para transportar carga y pasajeros a distintas regiones del país y a nivel mundial, pero, ¿porque el ferrocarril no estaba ya dentro de los planes del progreso?, es la cuestión que nos permite desarrollar esta sección que va lograr mostrar esa “evolución” continua de los medios de transporte y esa iniciativa de mejorar y construir vías por encima de la construcción de tramos férreos a nivel nacional y regional.

¹ Periódico El Liberal. Popayán. N.º 99. 10 de Julio de 1939. Digital. p. 3.

En Colombia la llegada de automóviles, camiones y buses haciendo una retrospectiva histórica fue muy tempranera, a tal punto que, las carreteras se van a convertir en los elementos fundamentales para el desarrollo de estos medios de transporte, “el primer automóvil que transitó tierras colombianas lo hizo en Medellín en 1899, pareciera que el viaje realizado en 1905 por el entonces presidente, Rafael Reyes, desde la Capital hasta Santa Rosa de Viterbo en Boyacá, su tierra natal, y para lo cual fue necesario adecuar la precaria carretera que unía las dos poblaciones por la vía a Tunja, marcó la preferencia por estos vehículos”² que generaron varios impactos según Castro Gómez debido a que;

Conducir un auto en los años veinte significaba algo más que operar una simple máquina. Más que un medio de transporte (es decir más allá de su "valor de uso"), el automóvil arrastraba un valor simbólico importante. Era emblema del tipo de *sujeto* que la industrialización necesitaba crear en el país: el sujeto como "conductor", como ser capaz de someter sus pasiones al control racional, de darse su propia ley (*autónomos*) y de moverse a partir de sus propias fuerzas (*automobile*). El automóvil otorga al individuo una identidad específica: la del sujeto que "progresa" y es libre para moverse hacia donde quiera, sin depender para ello de la voluntad de otro (*Selbstbestimmung*).³

Estos nuevos vehículos fueron el progreso para la época, por tal razón, las personas que los conducían estaban ligadas a las altas clases sociales del país los cuales sostenían gracias a estos automotores un prestigio que los definía y los diferenciaba del resto de sujetos de la nación, como lo muestra la Imagen 4 en la que se aprecia la llegada del primer automóvil a Colombia en el siglo XIX.

Mientras que el automóvil creaba una serie de simbolismos, el camión aspiraba en el país a suplir necesidades económicas, este tipo de automotores, “llegaron en 1917, cuando un grupo de comerciantes insistía desde varios años atrás en la necesidad de constituir una empresa de carga en vías superficiales o carreteras. Sin embargo, durante esos años había pocos caminos que se encontraran en condiciones mínimas para el tránsito de este tipo de

² LAROSA, Michael & MEJÍA, German. Historia concisa de Colombia (1810-2013). Bogotá. Pontificia Universidad Javeriana. 2013. p. 147.

³ CASTRO GÓMEZ, Santiago, Óp. Cit., p 14.

vehículos; de hecho, para los años veinte un 80% de las carreteras existentes eran caminos de herradura o trocha”⁴ convirtiéndose en los nuevos sistemas terrestres de carga.

Imagen 4: Primer Automóvil en Colombia 1899.



Tomada de: ARISTIZBAL TOBON, Gustavo. ¿Cuál fue el primer carro que rodó en Medellín? El colombiano. Medellín. 09 de agosto de 2017. [Consultado: 10 de enero del 2024] Disponible en: <https://www.elcolombiano.com/tendencias/de-dion-bouton-el-primero-AD7072165>

Tanto el automóvil como el camión en Colombia, vieron en la falta de vías su mayor dificultad, lo que hizo necesario que el Estado iniciara la construcción de vías a partir de los 30, pero, “teniendo en cuenta el alto precio de los automóviles individuales, algunas empresas se dedicaron a producir vehículos colectivos que pudieran satisfacer las demandas del Estado. Sobre todo, a partir de la construcción de los barrios obreros, se hacía necesario proveer sistemas de transporte colectivo que pudieran llevar al trabajador desde su casa

⁴ CAMARGO BONILLA, Yeniffer. Historicidad del transporte en Colombia, un proceso de transición y rupturas. En: revista de estudios históricos. [en línea]. Michoacán. Universidad Autónoma de Zacatecas. 2019. N.º 69. p. 214. [Consultado: 7 de abril del 2024] en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=89860728007>

hasta la fábrica, o por lo menos hasta una estación del tranvía”⁵ dándole paso a la utilización dentro de las urbes de los buses, los cuales también tenían la finalidad de transportar personal a otras regiones, cuyas vías eran muy deficientes.

Entrada la década de los 50, se da una evolución a nivel global de estos mecanismos de transporte, uno de los acontecimientos que marcó este cambio fue la Segunda Guerra Mundial, hecho histórico que mostro varios efectos, en primer lugar la brutalidad violenta del ser humano para construir armas de tan alta potencia para aniquilar a otros y en segundo lugar mostro las bondades del automóvil para el transporte, generando que esta industria que se venía desarrollando desde principios de esta década en EEUU y que debido a los efectos ocasionados por la gran crisis económica (la gran depresión), no había conseguido posicionarse a nivel mundial, adquiriera una mayor relevancia para el transporte, dando lugar a una nueva era donde el coche se consagró como el eje principal de la movilidad, según Hobsbawm, “la era del automóvil hacía tiempo que había llegado a Norteamérica, pero después de la guerra llegó a Europa, y luego, a escala más modesta, al mundo socialista y a la clase media latinoamericana, mientras que la baratura de los combustibles hizo del camión y el autobús los principales medios de transporte en la mayor parte del planeta.”⁶

El automóvil, ya no solo sería un medio de transporte que solo poseían algunos individuos de las altas clases sociales, ni un medio de exhibición como había ocurrido en esas primeras décadas, luego de la Segunda Guerra Mundial; “el modelo de producción en masa de Henry Ford se difundió por las nuevas industrias automovilísticas del mundo”⁷, dando paso a una nueva era de la industrialización la cual; “consistió en la extensión a nuevos países de las viejas industrias basadas en las viejas tecnologías: la industrialización del siglo XIX, del carbón, el hierro y el acero en los países socialistas agrícolas; las industrias norteamericanas del siglo XX del petróleo y el motor de explosión en Europa.”⁸

En esta nueva era, el capitalismo norteamericano había logrado adquirir un poder mayor y absoluto debido a dos hechos relevantes, en primer lugar era el centro donde imperaba la

⁵ CASTRO GÓMEZ, Santiago, Óp. Cit., p. 209.

⁶ HOBBSAWM, Eric. Historia del siglo XX, Óp. Cit. p. 266.

⁷ Ibid., p. 266.

⁸ Ibid., p. 272.

industria automovilística que para la década de los 50 dejaba los mayores volúmenes de capital y en segundo lugar implementó el Plan Marshall, que buscaba la recuperación económica de Europa a través de préstamos realizados por este país, con la condición de que se comprara a esta potencia todos los medios requeridos para lograr que la mayoría de países europeos sumidos en las ruinas “mejoraran”, es así que Estados Unidos en calidad de prestamista, surge y se configura como una de las potencias más poderosas junto a la Unión Soviética que en años posteriores entrarán en un conflicto ideológico, político y militar conocido como la Guerra Fría.

El Plan Marshall, que en un principio fue dirigido para las naciones europeas y luego redirigido a los países en “vía de desarrollo”, “contribuyó decisivamente a la renovación de las infraestructuras del transporte, a la modernización de las empresas agrarias e industriales, a la reanimación de la producción, el aumento de la productividad, a la dinamización de los intercambios comerciales intereuropeos, propició la recuperación del mercado monetario y de capitales de Londres, financió la recuperación del comercio mundial.”⁹ Pero, generó que Estados Unidos interviniera en los países europeos y de Latinoamérica, aprovechándose de todos los frutos de la guerra para adquirir una supremacía a nivel mundial, al igual que impulsó la industria del automóvil a una segunda fase que se va presentar, de acuerdo con Esperanza Frax y Santos Madrazo; “en los años centrales de la década de los 50 tiene lugar un punto de inflexión fundamental en el desarrollo del sistema de transportes terrestres: tanto los viajeros/ km. como las toneladas/km. transportados por carretera experimentan un fuerte desarrollo, muy superior al del ferrocarril.”¹⁰ Donde surgen empresas como Toyota en el Japón, revolucionando y abriendo camino a estos medios más modernos y sofisticados que necesitaban el reajuste o plan vial, que consistía en la recuperación y construcción de carreteras terrestres que interconectarán centros comerciales aislados por la diversidad geográfica a la economía mundial y a ese progreso capitalista, que de la mano de Estados Unidos era una de las

⁹ CABRERA, Abraham Aparicio. Historia económica mundial 1870-1950. En: revista Economía Informa. [en línea]. Ciudad de México. Universidad Nacional Autónoma de México. 2013. N.º 382. p. 113 [Consultado: 5 de abril del 2024] en:

<http://www.economia.unam.mx/publicaciones/econinforma/382/06aparicio.pdf>

¹⁰ FRAX, Esperanza & MADRAZO Santos. El transporte por carretera, siglos XVIII-XX. En: Transportes, Servicios y Telecomunicaciones. [en línea]. Madrid. Universidad Autónoma de Madrid. 2001. N.º 1. p.44 [Consultado: 6 de abril del 2024] en: https://www.tstrevista.com/sumarios/sum01/sumario_01_001_es.asp

ideologías predominantes, y de gran relevancia para las viejas élites nacionales y regionales en el país.

La falta de vías terrestres en Colombia fue uno de los grandes problemas a lo largo del siglo XX, desde su construcción hubo una serie de factores que incidieron y que dificultaron las obras al igual que su mantenimiento, para la década de los 50 departamentos como el Cauca aun poseían zonas en las que regiones se encontraban aisladas, del mismo modo que las vías construidas hasta el momento eran el blanco de grandes problemas a causa de distintos y variados factores climáticos, estas vías que eran el futuro y el devenir del progreso capitalista para la región aun no estaban completas, en la prensa regional esos llamados no se hacían esperar, por tal razón, es muy común encontrar dentro de los aspectos locales cuando se comenta el estado de las vías, informes en los que se explica la situación de esas obras en el departamento como a continuación se logra observar;

CARRETERAS

Carreteras: Popayán- Guapi sin trazado; cerca de un millón invertido de aquí al Tambo. Actualmente suspendida y en pugna de contrato Rosas- la Sierra- San Sebastián: suspendida. Silvia- Inzá Ricaurte suspendida.

Moscopán: hace más de un año que faltan cinco kilómetros, y con dinero el señor contratista huilense Dr. Camacho no la termina.

Carretera a Balboa: - Suspendida.

Carreteras en servicio: Intransitable.

Carretera a Bolívar: Destruída. Puente de San Jorge al lado.

Carretera Paispamba – Rio Blanco. – suspendida.¹¹

El informe anterior es desalentador, las vías en el Cauca no eran las mejores y sus condiciones de descuido eran cada vez más profundas, lo que generaba bastante desazón, estas descripciones en la prensa van a ser muy comunes durante la mayor parte de la etapa en la que se ha considerado se dio “el declive del ferrocarril en el Cauca”, que tiende a hacer desde los años 50 hasta principios de los 70, por tal razón es muy pertinente

¹¹ Periódico El Liberal. Popayán. N.º 3296. 10 de marzo de 1950. Digital. p.3.

manifestar que estas carreteras son un primer factor por el que el ferrocarril es suspendido pero no es el único, debido a que las carreteras no siempre estuvieron activas y en muchas ocasiones se encontraban intransitables, como el Mapa 4 muestra el Cauca en materia vial hasta 1975 no mejoraba, además de que hubo momentos en los que las polémicas estuvieron presentes; debido a que hubo comunicaciones procedentes de los diferentes municipios del departamento a través de la prensa que, “hacen saber que el Estado de las carreteras, sigue siendo el mismo a pesar de los reiterados llamados al señor ingeniero de la zona para que intervenga con el objeto de detener el desastre. Si embargo no se ha podido de ninguna manera. El ingeniero ayudante de Trujillo desea trabajar en favor de esos pueblos, pero el señor Aragón, con sus contraordenes absurda, malogra el empeño dejando que las cosas sigan como están.”¹²

Las vías en estados deplorables y las obras en el aeródromo Machángara tardías; no fueron impedimento alguno, para que los medios de transporte modernos (automóviles, buses, camiones y aviones), llegaran la mayoría luego de que el ferrocarril se inaugurará en el departamento, según Galvis un hecho importante que también va incidir en el apogeo y uso de estos medios modernos en el Cauca se da durante el gobierno del Dr. Guillermo León Valencia (1958 -1962), debido a que en ese periodo presidencial;

Se construye el tramo de la carretera Panamericana Valle - Cauca, viene el transporte automotor, llegan empresas de buses, al mismo sector en la carrera 6ª entre el puente del humilladero y la plaza de mercado, se establece un terminal de buses, llegan empresas intermunicipal e interdepartamental; entre otras Trans Federal (Huila), Trans Ipiales (Nariño), Expreso Palmira (valle), Bolivariano y Flota Magdalena (Cundinamarca y Boyacá), Trans Puerto Tejada (Cauca). El transporte de carga en camiones marca la muerte del ferrocarril. ¹³

El ferrocarril y la vía Panamericana a la par van a competir por el control del transporte terrestre, mientras se da el auge de estos nuevos medios modernos en el departamento, con la entrada de los buses las carreteras se convierten en un núcleo principal debido a que facilitaron el transporte de Cali a Popayán y a otras regiones, de igual manera que el arribo de sectores y empresarios del transporte público abrieron una diversidad de posibilidades al

¹² Periódico El Liberal. Popayán. N.º 3319. 23 de abril de 1950. Digital. p.1.

¹³ GALVIS TORRES, Guido Antonio, Óp. Cit., p. 164.

Mapa 4. Situación vial del Cauca 1975.



Tomado de: periódico *El Liberal*. Popayán. No 10509. 1 de agosto de 1975. p.2.

usuario lo que va a generar que el ferrocarril pierda de cierto modo importancia, situación que se agrava cuando las compañías de la aviación se profesionalizan desde 1949 que se da la inauguración del aeródromo e inician a prestar el servicio de correo, convirtiéndose este medio en el más rápido y eficaz a la hora de transportar pasajeros y carga.

Es necesario resaltar, que la historia de la aviación según los investigadores ha sido accidentada y situada geopolíticamente en el escenario de la Primera Guerra Mundial cuando se dio la fabricación de una gran diversidad de aeronaves dedicadas a la guerra, “las potencias participantes vieron en el aeroplano un arma utilísima para observar posiciones enemigas, transportar bombas y proteger territorios de bombarderos enemigos. Así fue como se embarcaron en la producción en masa de aviones para sus fuerzas armadas. Al final de la guerra había abundancia de máquinas y pilotos, por lo que se comenzó a buscar utilización civil a los mismos. Espectáculos aéreos de diversión y correo aéreo fueron los primeros usos no bélicos que se dio a la aviación.”¹⁴

En Colombia, los diferentes ensayos aéreos “fueron las primeras demostraciones públicas realizadas en globo a mediados del siglo XIX en las ciudades de Popayán, Bogotá, Medellín, Barranquilla y Tunja, y otros vuelos de exhibición, ya en avión, a comienzos del siglo XX, la aviación propiamente dicha de pasajeros, mercancías y correo se inició en septiembre de 1919 con la creación, por empresarios de Medellín, de la Compañía Colombiana de Navegación Aérea”¹⁵ mucho antes de que el ferrocarril llegara al Cauca ya estaba en funcionamiento estas aerolíneas que a partir de los años 50 “se constituyeron numerosas sociedades con el propósito de transportar carga. Ejemplo de ello fueron Aerovías Cóndor de Colombia, Líneas Aéreas Nacionales LANSA, Aerolíneas Territoriales de Colombia AEROTAL, Intercontinental de Aviación, Aerovías de Integración Regional AIRES, la estatal Servicio Aéreo a Territorios Nacionales SATENA, Transportes Aéreos Mercantiles Panamericanos TAMPA, entre otras.”¹⁶

En el Cauca, funcionaban dos de estas empresas que se dedicaban al transporte de personal y carga a diferentes zonas del país, LANSA y AVIANCA, fueron las pioneras de la

¹⁴ MEJÍA JARAMILLO, Alejandro. Sistemas de transporte en Colombia en los siglos XIX Y XX. Título: Ingeniero Civil. Envigado. Escuela de Ingeniería de Antioquia. Ingeniería Civil. 2003. p. 84.

¹⁵ LAROSA, Michael & MEJÍA, German, Óp. Cit., p. 152

¹⁶ MEJÍA JARAMILLO, Alejandro, Óp. Cit., p.86.

aviación en esta región junto con la creación en 1948 e inauguración en 1949 del aeropuerto Machángara desde donde dichas empresas presentaban múltiples servicios dirigidos a diferentes zonas del país, como a Cali, Bogotá, Medellín entre otras, en El Liberal, existía una sesión dedicada específicamente a la aviación donde se informaba con nombre completo la cantidad de pasajeros que llegaban o que salían del Cauca diariamente, lo que implicaba la importancia y el prestigio que este medio había adquirido en la región.

Después de la décadas de los sesenta, estos nuevos medios de transporte se logran posicionar en el Cauca como elementos fundamentales para los viajeros, comerciantes entre otros, debido al auge a nivel mundial de empresas dedicadas a la producción y exportación de estos mecanismos, al igual que la pavimentación vial y del aeródromo van a ser fundamentales en este departamento para aspirar superar “la crisis fiscal”, creada por una serie de particularidades que indicaban que el mal estado de las carreteras era una causa que habían ocasionado la “pobreza” de este departamento, por tal motivo, según Irigorri¹⁷ a partir del decreto 0234 de 1958, se lograba fomentar la recuperación vial a través de préstamos; “con los dineros de este empréstito, se adquirieron equipos para las obras, vehículos, se organizaron las oficinas y los frentes de trabajo de las diversas zonas.”¹⁸

De esta manera, se convierten los nuevos medios de transporte, las mejoras a las vías y la creación de obras como el aeródromo, en esos primeros factores que generaron que el ferrocarril iniciara un declive, según Arias de Greiff este tramo férreo que comprendía entre Popayán y Cali “comenzó a registrar pérdidas desde 1947. De hecho, las toneladas de carga transportadas que llevaron a más de 1 millón 230 mil en 1950, descendieron poco a poco. Así, en 1967 se movilizaron 916 mil toneladas, en 1974 ya las cifras se habían reducido a 623 mil toneladas”¹⁹ generándose que el ferrocarril en el Cauca entrara en una parálisis, mientras que la Panamericana, que “obedece a un proyecto internacional por la influencia de las políticas económicas imperiales de Estados Unidos y de la Industria Petrolera”²⁰ se va convertir en la vía principal del transporte a partir de la llegada en 1966 a la capital caucana lo que generó que el ferrocarril fuese perdiendo aún más la relevancia e

¹⁷ IRAGORRI, Luis Carlos, Óp. Cit., p. 263.

¹⁸ Ibid., p. 263.

¹⁹ ESCOVAR, Alberto & SOLEDAD REYN, María et al. Popayán 470 años de historia y patrimonio. Popayán. Editorial Letrarte. 2006. p. 175.

²⁰ MUÑOZ, María Mercedes, Óp. Cit., p. 90.

importancia que en las primeras décadas había logrado consolidar, además se presentaron un conjunto de variables políticas dentro de las compañías encargadas del ferrocarril que van a incidir en el ocaso del tren, objeto de estudio del siguiente epígrafe debido a que hacen parte de esos factores que generaron que la locomotora terminara desvinculándose en el Departamento del Cauca.

4.2. Variables políticas incidentes en la ruina del ferrocarril.

Las causas que llevaron a que el ferrocarril se desvinculara en esta región atienden a varias tendencias, anteriormente logramos conocer el primer factor que recae en las vías y los nuevos medios de transporte en el Cauca, pero paralelamente al desarrollo y evolución de estos recientes mecanismos, existen una serie de variables desde el ámbito político que llevaron a que el tren saliera de circulación dejando como legado recuerdos y restos materiales de esta obra considerada el culmen de la modernidad y el progreso, por tal razón, se ha hecho una clasificación de varios motivos que determinaron que se generara una atmósfera de desconfianza apreciada muy poco tiempo después de que este se inaugurara e iniciara su funcionamiento.

Esas cuestiones paralelas, tienden a estar compuestas por malas administraciones evidenciadas en un primer momento en las tarifas donde existe un aumento desmedido, factores externos e internos que no permitieron la modernización de los rieles, la conformación de los ferrocarriles Nacionales en 1954, los malos manejos asociados con la corrupción y el clientelismo, entre otros, son a grandes rasgos esas causalidades que llevaron a que la locomotora del progreso en menos de cincuenta años solo dejara rieles que se fueron descomponiendo con el óxido y con el transcurrir del tiempo.

El problema de la mala administración pública en Colombia es un fenómeno presente durante varias épocas de la historia, por tal razón, retomo la idea de que “la modernización vial” y los nuevos medios de transporte no fueron los únicos factores que llevaron a la desaparición del tren en el Cauca ya que pensarlo de esa manera es una idea muy superficial, debido a que los problemas que rodean al ferrocarril se logran apreciar desde el mismo momento en el que se construía esta línea férrea, manchada por el incumplimiento, estafas, bienes ocultos, pérdidas millonarias, denuncias y una gran cantidad de fenómenos que generaron que se tuvieran que desarrollar alrededor de ocho contratos para que al final

llegara la locomotora al Cauca, lo que indica también por qué en Colombia no se logró consolidar una vía férrea nacional sino más bien un compendio de tramos férreos.

El ferrocarril desde que entró en funcionamiento en el Cauca y bajo esos antecedentes adversos que traía consigo tenía una muerte anunciada, desde 1932, seis años después de inaugurado se logran ver esas falencias administrativas, debido a que se da un alza en las tarifas, según el periódico Semanario del Cauca manifestaba;

Es sencillamente prohibitivo el pasaje actual de los pasajes en el ferrocarril del pacífico, de acuerdo con las nuevas tarifas. Ya no es posible hacer un viaje sin contar con dinero de sobra para los tiquetes de transporte, con lo cual se perjudican enormemente las industrias y el comercio, comoquiera que sus agentes se obligan a permanecer inmóviles en una u otra plaza.

Ojalá se activara en alguna forma la reclamación correspondiente a las directivas del ferrocarril, ya que no es aceptable una resignación tacita por parte de quienes sufren las consecuencias de una tarifa altísima.²¹

El alza de las tarifas en tan poco tiempo, es una de las pruebas que indican el mal funcionamiento administrativo que este medio de transporte padecía, estas denuncias tan tempranas dejan ver lo caro que era viajar en el ferrocarril, a la vez que inicia a mostrarnos esos problemas de fondo que van a generar que este termine en el declive, el caso de las tarifas caras va ser una constante durante la mayor parte del tiempo en el que el ferrocarril funcionaba, por ejemplo, en el mismo año la sociedad de Agricultores del Cauca, al igual que la sociedad de Ganaderos exponía el mismo caso en el que se pedía una solución a esos precios que el Ministerio de Obras públicas, había impuesto en los que decretaba;

Nueva tarifa ferrocarril pacífico aumenta cuarenta centavos (\$ 0 40) por tonelada novena clase en la que hallanse mayor parte productos nacionales, de primera necesidad; además, pasajes de segunda entre Popayán Cali subidos un peso setenta centavos (\$1.70), ida y regreso: los de tercera clase para labriegos, vivanderos, aumentados sesenta centavos (\$ 0 60): para el café se ha hecho un aumento de dos treinta cuatro centavos (\$ 2.34) por tonelada entre las mismas plazas.²²

²¹ Periódico El Cauca, Semanario Liberal. Popayán. N.º 28. 17 de junio de 1932. Digital. p. 1.

²² Periódico El Cauca, Semanario Liberal. Popayán. N.º 31. 8 de junio de 1932. Digital. p. 2.

La sociedad de agricultores ante estos precios tan altos expresaba;

Criterio de explotación comercial en los ferrocarriles del Estado no debe aplicarse en países de desarrollo incipientes; injusto compensar rebajas en líneas competidas otros transportes, con alzas inconvenientes en otros sectores.

Olvidando mayor valor adquisitivo de la moneda, hace llegado siguientes despropósitos: pasaje de segunda entre Popayán y Cali vale hoy ochenta y cinco centavos (\$ 0 85) más, que durante la inflación de mil novecientos veintinueve (1929); uno de tercera clase treinta centavos (\$ 0 30) más: antes un labriego o vivandero se transportaba con el valor de un jornal y medio y hoy le es necesario el valor de cuatro (4) jornales; un novillo gordo se transportaba entre Popayán y Armenia, poco más o menos con el seis cuatro por ciento (6.4 %) de su valor hoy con el quince (15 %): una res flaca, antes con el once (11%) por ciento de su valor y hoy con el veinte (20%).²³

Estos análisis realizados por la sociedad de Agricultores a grandes rasgos, identifican una serie de problemas, en primer lugar, un aumento en un corto periodo que en vez de beneficiar perjudicaba tanto al que viajaba como al que transportaba mercancías lo que generaba una explotación por parte de esta empresa al usuario, en segundo lugar, esos costos tan altos no generarían ningún beneficio a la industria debido a que estos precios excedían las rentas departamentales y por último, cabe resaltar que al ser injustificables los cobros en las tarifas, las carreteras generaban mayores ganancias que andar en ferrocarril ya que ni en la crisis mundial los pasajes eran tan caros como para 1932, estos precios exagerados son los primeros problemas que se afrontan y que se analizan por el hecho de que generan un indicio de esas múltiples falencias administrativas dentro de la compañía férrea que va a ocasionar en años posteriores el declive de este medio de transporte.

A las tarifas se le suma el mal uso que estos estaban ofreciendo, a causa de la falta de modernización de los rieles y de las locomotoras, que se debe a dos factores puntuales que tienden a ser de carácter externo como de carácter interno, ya que los altos precios en los repuestos que debían ser traídos de Inglaterra o Estados Unidos no van a permitir que se logre modernizar el tren, de la misma manera que internamente no hay un interés por desarrollar la infraestructura ferroviaria, debido a que fue más rentable apoyar la industria

²³ Periódico El Cauca, Semanario Liberal. Popayán. N.º 31. 8 de junio de 1932. Digital. p. 2.

automovilística que con los Jeep o Camperos (Imagen 5), revolucionaron el mundo y desplazaron los viejos ferrocarriles generando que progresivamente el protagonismo de este medio de transporte se redujera.

Imagen 5. Publicidad venta de Automóvil Campero El Liberal.



Tomado: Periódico El Liberal. Popayán. N.º 8527. 10 de agosto de 1968. ACC. p.5.

Los automóviles más rápidos, baratos, rentables y a cuotas generaron que las viejas locomotoras empezaran a perder su funcionamiento, debido a esa falta de modernización férrea como lo explica José Alvear Sanín cuando expresa;

A medida que aumenta el tráfico, principalmente de pasajeros y café, los rudimentarios ferrocarriles se van viendo obligados a cambiar los rieles y los durmientes para que puedan rodar locomotoras más potentes.

No se crea, sin embargo, que los ferrocarriles colombianos estuvieran a la vanguardia alguna vez, o que dispusieran de mucho material rodante actualizado y eficaz.

En cualquier año que se tome, comprobará siempre el lector un lamentable atraso en locomotoras, vagones, velocidad, cumplimiento y servicio.

No obstante, es imperativo reconocer que por lo menos en los años que van hasta 1950, las ferrovías hicieron un esfuerzo grande por atender la demanda.²⁴

Para lograr superar esa “demanda” se “propone un “Consejo Directivo de los Ferrocarriles Nacionales”, para evitar la multiplicación de esfuerzos administrativos, cargos directivos, sistemas contables, oficinas de compras, variedad de equipos, etc., insistiendo en las lecciones de la organización de “Estado Mayor”, que había pasado de los ejércitos a las grandes organizaciones industriales y comerciales, que se sintetiza para él en los principios de “previsión, organización, mando, coordinación y control”.²⁵

El Consejo Directivo de los Ferrocarriles; pocos efectos positivos va a lograr ya que para mediados de la década de los cincuenta la situación era grave para los ferrocarriles, por ende, se buscaba recuperar el protagonismo que este medio de transporte había adquirido en esos primeros momentos en los que funciona en el país, claramente las inversiones en el tren habían disminuido, las locomotoras que rodaban en el Cauca y en otros departamentos eran las mismas que habían llegado hacia aproximadamente 24 años y de las que se habían quejado épocas atrás por el mal funcionamiento en la prensa, a esto se le suma que la vía férrea en este departamento, era de una sola vía, razón por la cual, salían y entraban los trenes de esta región lo que no permitía que este medio de transporte tuviera ese carácter competitivo frente a esos medios más modernos. Es así que, para mediados de 1950, los ferrocarriles estaban en una desventaja frente a los medios de transporte y las vías de comunicación;

Para agravar la situación, los ferrocarriles pronto carecieron de capacidad suficiente para transportar la carga que atraían, bien fuera por no existir ruta alternativa, o por razones tarifarias.

Además, era notoria la desorganización. Un cargamento podía quedarse olvidado días enteros en una estación antes de ser trasbordado hacia su destino.²⁶

²⁴ ALVEAR SANÍN, José, Óp. Cit., p. 178.

²⁵ Ibid., p. 188.

²⁶ Ibid., p. 180.

En una época de grandes dificultades para los ferrocarriles, producto de la dependencia externa y los malos manejos internos que lo llevaban a un futuro desastroso, se buscó una solución que le daría la vuelta a esta situación; por consiguiente,

Con el objetivo de unificar los distintos ferrocarriles existentes (privados y nacionalizados, departamentales y estatales) en una sola entidad con una red en trocha angosta de 914 mm, se creó en 1954 la empresa de los Ferrocarriles Nacionales de Colombia (FNC) que operó los ferrocarriles del país durante 37 años. Pese a la administración unificada, el modo se deterioró en forma progresiva. Durante la administración de FNC se alcanzó la máxima extensión de la red ferroviaria colombiana, con 3.431 km (1961). Al momento de la liquidación de FNC, en 1991, la red tenía 3.239 kilómetros de los cuales 619 estaban ya entonces fuera de servicio ²⁷

Ese intento de lograr que el ferrocarril se convirtiera en un medio competitivo, y otra vez tuviera la importancia necesaria para lograr hacerle frente a toda esa serie de dificultades que padecía fue el objetivo principal, por consiguiente, “la creación de FNC formó parte, como se indicó, de un plan de estatización y creación de empresas ferroviarias únicas por país en prácticamente todos los países latinoamericanos en las décadas de los 40 y 50 del siglo pasado. Tuvo por propósito detener la decadencia del ferrocarril bajo el supuesto que, al convertir los ferrocarriles locales y dispersos en un sistema nacional, las economías de escala y las estrategias centralizadas unidas a inversiones de modernización, convertirían al ferrocarril en una empresa moderna y eficiente.”²⁸ Dicha empresa no va lograr los resultados propuestos debido a que se va a presentar “la sucesión de fracasos administrativos y técnicos para la correcta función de la red ferroviaria, que incluyen la conformación y posterior liquidación de empresas especializadas del orden nacional como Ferrocarriles Nacionales de Colombia y Ferrovías, el ferrocarril pierde la importancia económica y social para el país”²⁹ generando que disminuya su utilidad como el Cuadro 8 lo demuestra a continuación, lo que generó que este medio de transporte fuera desvinculado en varias regiones del país.

²⁷ KOHON, Jorge et al. Desafíos del transporte ferroviario de carga en Colombia. Washington. Banco Interamericano de Desarrollo. 2016. p. 62

²⁸ Ibid., p. 62.

²⁹ Carlos Eduardo Nieto, Óp. Cit., p .71.

Cuadro 8. Declive del ferrocarril. (1960-1987).

Año	Carga	Pasajeros	Locomotoras
1960	5.441.000	9.809.000	308
1965	6.475.000	6.475.000	235
1970	2.954.000	2.954.000	292
1975	2.923.000	2.184.000	189
1980	1.934.000	2.215.000	175
1985	1.278.000	2.369.000	191
1987	1.429.000	1.055.000	117

Tomado de: ALVEAR SANÍN, José. Historia del transporte y la infraestructura en Colombia (1492- 2007). Bogotá. Ministerio del transporte.2008. p. 418. (modificado por el autor).

Desde diversas perspectivas de la investigación se ha planteado que la compañía de los FNC fue la principal causante del declive de los ferrocarriles, versión que en parte tiene razón debido a que como logramos observar a partir de 1950 esos efectos de esos malos manejos no se hicieron esperar, tanto el volumen de carga, como el número de pasajeros, de igual manera que la cantidad de locomotoras durante los últimos años del siglo pasado, van a disminuir de forma radical a nivel nacional, como el cuadro 8 lo indicó, pero también es razonable analizar cómo se ha venido observado que en el Cauca esos problemas se presentaron desde antes que esta empresa fuera fundada, por ejemplo las tarifas a precios exagerados mencionadas anteriormente durante toda la época en que funcionó el ferrocarril, sumándole a esta eventualidad una diversidad de errores que llevaron a que se dieran accidentes por falta de señalización, se cancelara el autoferro en muchas ocasiones, se dieran huelgas por parte de la cooperativa de trabajadores del ferrocarril, rieles oxidados en mal estado, locomotoras en estados deplorables y la pérdida tempranera por parte del gobierno regional del tramo Timba-Santander, son cuestiones que permiten analizar que esos problemas fueron una constante en el departamento, que llevo a que se desvinculara este medio de transporte, por tal razón, es desacertado decir que solo el declive de este medio fue culpa de esta compañía debido a que desde 1938 ya existían testimonios en la

prensa regional en los que se expresaba dichos problemas que este medio padecía, como a continuación se logra apreciar;

Diariamente el ferrocarril sufre retardos. Pacientemente esperan unos la llegada del correo, otros la de algún familiar y más los de los periódicos capitalistas. Y nunca se ha dejado sentir una protesta una voz de indignación que pida, aunque sea por muestras de caballeridad y respeto, algo bueno para ese tren que recorre tantos kilómetros sometiendo a los pasajeros a inmemorables torturas; estar sentados diez o doce horas en malos asientos y pensando a cada instante durante ese mediodía en una muerte casi segura.

Creemos que la empresa de los ferrocarriles debe prestar servicio eficiente y... hasta es preferible la suspensión si es que no se logra alguna regularidad en los pésimos servicios.³⁰

Estos artículos publicados en la prensa son la muestra clara de que antes que la compañía Ferrocarriles Nacionales de Colombia fuera construida los problemas en este departamento ya estaban generándose, a tal punto que ya se rondaba aires de desconfianza en este medio de transporte en el Cauca debido a los accidentes, los malos servicios, retrasos, incomodidades, entre otros hechos que desprestigiaron a la locomotora en cierta medida y que fomentaron que esos nuevos medios de transporte (automóviles, buses, camiones y aviones) eran “seguros” a pesar de que en esta región los accidentes provocados por estos dispositivos eran frecuentes tanto en la ciudad como fuera de este escenario, lo que generó que estos medios terminaran acaparando mayor importancia y rentabilidad dejando fuera de uso al ferrocarril.

Por otra parte, también es necesario plantear que una de las causas por las que ocurre el declive del ferrocarril fue la corrupción, problema que se presentó durante el desarrollo ferroviario en Colombia desde sus inicios, como por ejemplo los casos del ferrocarril de Puerto Wilches o el mismo ferrocarril de Girardot, que fueron vencidos por esos incesantes procesos que desembocaron en el carrusel de contratos, y en malos manejos, a la vez que, se presentó clientelismo, incumplimientos, abandono a la red y poca inversión entre otra serie de factores que fueron muy representativos en esta época.

³⁰ Periódico El Liberal. Popayán. N.º 117.31 de Julio de 1938. Digital. p. 3.

Desde mediados de la década de los cincuenta en el Cauca estos dos fenómenos, (corrupción y clientelismo) van a generarse de manera exponencial dentro de las empresas encargadas de administrar esta línea férrea (Popayán- Cali), como se logra apreciar en una publicación realizada en el periódico El Liberal en 1951, donde se manifestaba;

Refiriéndose al Ferrocarril del Pacifico, todos los días marcha de mal en peor, no porque el personal sea incompetente, ni porque no sepa cumplir sus obligaciones, sino porque todos los días se ve el obrero amenazado de ir a parar a la calle por no ser de los que participan de los ideales del partido actualmente gobernante: un individuo que desempeña el puesto de Jefe de Estación de Cali escribe a sus amigos pidiéndole la filiación política del personal de cada estación; después de recordar las prestaciones sociales alcanzadas en lucha gigante por la masa laboriosa, por ultimo le quitan a los empleados y obreros de los pasos libres en los trenes hasta en vacaciones.³¹

Los problemas de corrupción y de clientelismo eran de enormes proporciones dentro del ferrocarril, a tal punto que, el obrero era obligado a buscar y establecer esas redes de corrupción y clientelismo para lograr sostener su puesto dentro de esta empresa, debido a que si no lo hacía lo más probable era que fuera remplazado debido a que como se manifestaba en la prensa; “de la calle entran a la empresa a desempeñar oficialías individuos que apenas saben firmar el escalafón ferroviario ya no tiene ningún valor para el personal idóneo, pero si lo tiene para los que entran de la calle como simpatizantes del actual partido del Gobierno.”³² Lo que va generar que se presentaran una mal funcionamiento que generó que este medio de transporte en el Cauca no lograra prestar de manera eficiente el servicio.

Con la creación de la compañía ferrocarriles Nacionales de Colombia que buscaba la unificación y recuperación férrea, ideal que no se logró llevar a cabo, estos problemas continuaron presentándose de manera progresiva dentro de las secciones encargadas del tren en el Cauca, debido a que no había mejoría alguna en el funcionamiento de este medio, a pesar de los múltiples llamados por la ciudadanía, y en algunos momentos por los jefes departamentales, el ferrocarril fue carcomido por las irregularidades y redes clientelares en

³¹ Periódico El Liberal. Popayán. N.º 3.556. 23 de mayo de 1951. Digital. p.5.

³² Periódico El Liberal. Popayán. N.º 3.556. 23 de mayo de 1951. Digital. p. 5.

el departamento, como se logra apreciar en las publicaciones de la prensa donde se manifestaba;

“Numerosas personas se han acercado a nuestras oficinas con el propósito de que intervengan activamente en el sentido de pedirle a la gerencia de los Ferrocarriles Nacionales, División Pacífico una mejor atención, para la línea Cali-Popayán, en la que se vienen presentando notorias fallas, que de un momento a otro pueden causar la protesta colectiva de la ciudadanía que hace uso todavía de ese medio de transporte. Sucede, y con frecuencia, que para esta línea se destinan máquinas, que ya dejan mucho que desear, los coches se desbaratan durante un viaje, los servicios interiores del tren son poco menos que nulos, agregándose a todo esto cierta inestabilidad en los horarios. Como esta situación no puede continuar, porque de ser así, causaría gravísimos perjuicios, interesamos al señor alcalde, al consejo municipal y al señor gobernador del departamento para ver si es posible que, mediante sus influencias, la gerencia de Ferrocarriles Nacionales solucione esta serie de anomalías.”³³

Es así que Los Ferrocarriles Nacionales de Colombia debido a la corrupción y al desorden administrativo, no lograron vencer las dificultades que en ese momento el ferrocarril padeció, olvidaron esta línea férrea a tal punto que cuando los políticos, como el alcalde Álvaro Caicedo y la junta de concejales decidieron terminar la línea, no hubo ninguna oposición, debido a que para 1970, era de mayor importancia según el artículo 1º de la ordenanza 4 de la Gobernación del Cauca; “celebrar contratos con Entidades, Corporaciones, Instituciones o personas jurídicas y naturales, nacionales o extranjeras, para financiar y ejecutar obras útiles a la Economía Departamentales tales como Carreteras, Centrales Eléctricas, Distribución de Energía, Acueductos, Alcantarillados, Puestos de Salud, Plazas de Mercado, Edificios para la Educación Pública y la Administración, Centros de Turismo etc.”³⁴ Antes que modernizar o promover la recuperación y puesta en marcha del ferrocarril en el departamento que sufrió también dificultades por las inclementes oleadas invernales, algunos accidentes y las huelgas, que llevaron al ocaso de este medio de transporte desvinculado en esos primeros años de la década de los 70, en los que se presenta uno de los hechos más trascendentales como fue la destrucción de la

³³ Periódico El Liberal. Popayán. N.º 6248. 24 de agosto de 1960. ACC. p. 1.

³⁴ Gobernación del Cauca. Ordenanza número 4 de 1970. Popayán. 17 de noviembre de 1970. Archivo de la gobernación. p. 15.

Estación férrea, hecho que significó el final de la línea entre Cali y Popayán, que será estudiado a continuación en el siguiente acápite.

4.3. El ocaso del ferrocarril.

El fin de la línea férrea era un hecho, además de los nuevos medios y las variantes políticas antes expuestas que llevaron a que el tren dejara de funcionar en su largo trasegar, también fue víctima de diferentes situaciones extrapolíticas, algunas por efectos de la naturaleza y otras derivadas de esas variables políticas mencionadas en el subtema anterior, que van a influir directamente y a ocasionar que del tren solo quedaran ruinas y recuerdos de algunos personajes que vivieron y tuvieron la oportunidad de andar en las viejas locomotoras de vapor por la rutas y los diversos puentes que conectaron en tiempos remotos Popayán con Cali.

El primer factor de este tipo que incide en la terminación del ferrocarril fueron los incidentes causados por los aspectos geográficos, debido a que el Departamento del Cauca posee uno de los climas más variados del país, por consiguiente, fue muy común encontrar como las grandes tormentas y las lluvias torrenciales provocaron múltiples problemas en el funcionamiento de este medio de transporte y de las carreteras en construcción dirigidas a las diversas municipalidades de esta región.

Las fuertes lluvias en el departamento eran sinónimo de amenaza, el hecho de que lloviera significaba ponerse en máxima alerta, debido a las afectaciones que estas oleadas invernales producían en múltiples regiones del Cauca, como inundaciones, derrumbes, pérdidas en las cosechas y las carreteras afectadas, siendo estas algunas de esas variables producto de estos periodos de “tempestad”, los cuales afectaron al ferrocarril ya que fueron las principales causantes de los taponamientos en la vía férrea provocado por grandes movimientos de tierra que se desprendían y caían sobre los rieles obstruyendo el paso del tren.

Existen múltiples casos en que los estragos de las lluvias fueron los causantes de que el ferrocarril del Pacífico que conducía de Cali a Popayán no funcionara de la manera asignada, según El Liberal en los primeros y finales meses del año era la época donde más se producían estos fenómenos de la naturaleza, por consiguiente, fue muy común encontrar

reportajes desde la prensa acerca de estos sucesos que perjudicaban notablemente a la empresa ferroviaria y a los usuarios que viajaban y transportaban sus mercancías en el tren. En 1938, se logró encontrar un informe muy detallado acerca de un evento de estas características ocurrido en este año en el periódico El Liberal, en este se logra observar;

UN GRAVE DERRUMBRE EN EL KILOMETRO 239 DEL FERROCARRIL A ESTA CIUDAD.

En el kilómetro 239 del ferrocarril de Cali a Popayán, ocurrió un grave derrumbe en las horas de la noche de antier, poniendo en peligro el tráfico de trenes entre la capital del Valle y la del Cauca.

40 METROS.

Según las informaciones que han sido suministradas a los cronistas de este diario por el jefe de estación en Popayán, el derrumbe fue de 40 metros, al llegar al puente de Suarez, ocasionado por los constantes aguaceros que últimamente han caído por los alrededores.

2 DERRUMBES MAS.

En el sitio de El Hato, también se registraron dos derrumbes de alguna gravedad. Tanto el de Suarez como el de El Hato, imposibilitan por varios días el tránsito directo del ferrocarril, teniendo que construirse una variante en el kilómetro 239, únicamente para dar paso a los vagones y hacer un transbordo de locomotoras, demorando así la marcha del tren e irregularizando los itinerarios existentes.

EL PASO DE LA VARIANTE

Las mismas comunicaciones informan que el tráfico directo de vagones de pasajeros, será restablecido solamente en horas de la tarde de hoy, y el de carga, el lunes en las primeras horas de la mañana. Así, pues, los pasajeros serán demorados lo menos media hora en el puente de Suarez, mientras los vagones son pasados a nueva locomotora que esperara unos metros más hacia Popayán, del sitio del derrumbe. Con motivo de los derrumbes mencionados, el tren de anoche llegó a las ocho y treinta minutos. El tren de hoy, no saldrá a las seis de la mañana como de costumbre, sino a las doce del día.³⁵

³⁵ Periódico El Liberal. Popayán. N.º 25. 10 de abril de 1938. Digital. p. 1-6. Del mismo modo se logró encontrar varios hechos de estas mismas características, según los reportes en 1938 hubo 4 derrumbes más

Informes como el anterior donde se explicaba la magnitud del derrumbe y el espacio afectado entre otras especificaciones fueron muy habituales, según el rastreo bibliográfico realizado en el diario El Liberal, aproximadamente en la mayoría de años donde estuvo vinculado el ferrocarril estos eventos desafortunados e imprevistos estuvieron presentes siendo desde una perspectiva un punto clave por el que se fue reduciendo la utilización de este medio de transporte, generando que se utilizara de forma más continua los nuevos mecanismo de movilidad y las carreteras, por consiguiente, era necesario resaltar algunos informes como los citados, en la parte inferior de esta página, que dejan ver esas consecuencias que se generan cuando estos movimientos de tierra van a caer sobre los rieles, debido a que además de frenar el tráfico e impedir que se estableciera la comunicación terrestre, también se generaban daños por la caída de rocas en los rieles que indicaban un factor económico en el sentido que para arreglarlos se necesitaba capital y nuevos repuestos, que como observamos en la sección anterior eran difíciles de lograr adquirir, además de provocar que ciudades como Popayán quedaran incomunicadas en tiempos donde la situación fiscal no era para nada alentadora; a estos eventos se le suma otros fenómenos que también fueron causados por los efectos de la lluvia como son las enormes represas que amenazaban con inundar y destruir puentes por donde transitaba este medio de transporte.

producto de las fuertes lluvias, registrados en dos zonas cercanas a Suarez el 5 de mayo de 1938 y los otros dos entre Piendamó y Cajibío el 13 de diciembre de 1938, estos eventos desataron varias consecuencias tales como; interrupción del tráfico entre 2 y 3 días y un “aprovechamiento” exagerado por parte de los motoristas para el trasbordo de la mercancía que fue denunciado por los perjudicados. En: Periódico El Liberal. Popayán. N.º 47. 5 de mayo de 1938. Digital. p. 6 & Periódico El Liberal. Popayán. N.º 227. 13 de diciembre de 1938. Digital. p. 1-6.

Mientras que en 1950 se registraron cuatro casos en los que hubo derrumbes que van a taponar la vía férrea, el primer informe realizado el 7 de febrero de 1950, explica que a tres derrumbes ocurridos en días anteriores entre Cajibío y Popayán se le debe añadir otros tres entre Piendamó y Popayán, a causa de las grandes lluvias, que han generado la pausa de este medio de transporte alrededor de 8 días, donde solo se ha estado efectuando el servicio de Cali a Piendamó lo que ha generado un embotellamiento de la ciudad debido a que los servicios aéreos y las carreteras también estaban en una crisis debido a la oleada invernal. En: Periódico El Liberal. Popayán. N.º 3259. 7 de febrero de 1950. Digital. p. 1-6.

El segundo informe periodístico es del 10 de marzo de 1950, en él se da a conocer que, debido a un derrumbe ocurrido en zonas cercanas a Piendamó, se suspende el ferrocarril mientras se logre mejorar las condiciones para que pueda el tren otra vez tener su funcionamiento. Periódico El Liberal. Popayán. N.º 3286. 10 de marzo de 1950. Digital. p. 1.

El tercer informe de la prensa dado el 26 de marzo de 1950, indica que se presentó un derrumbe radicado en el kilómetro 255 de la línea férrea entre las estaciones de El Hatos y Gelima, aproximadamente tenía un volumen de 60 metros de largo por 12 de ancho, en el cual se calculó una cantidad 6 mil metros cúbicos de tierra lo que generó que el tránsito del ferrocarril estuviese pausado cerca de 8 días mientras se habilitaba y reparaba la vía. En: Periódico El Liberal. Popayán. N.º 3299. 26 de marzo de 1950. Digital. p. 1-6.

Por otro lado, existieron fenómenos que fueron causas directas de esas variables políticas expuestas en el apartado anterior, que generaron que este medio de transporte llegara a su fin, como por ejemplo el fenómeno de los accidentes férreos, que aunque no fueron tan constantes como los derrumbes en el Cauca, si se presentaron algunos casos interesantes de mencionar debido a que ocurrieron por la falta de modernización de las vías férreas, las locomotoras y las señalizaciones, cabe resaltar que en el departamento estos incidentes no están relacionados con los ocurridos en otras regiones o naciones como los descarrilamientos o choques entre trenes, sino que están asociados con atropellos de personas, animales o caída de vagones, que aunque no fueron “tan graves”, si son interesantes de apreciar porque muestran los problemas que presentaba el tren durante su funcionamiento, por consiguiente, es pertinente traer el caso sucedido en 1938, donde el señor Pedro Antonio Mosquera, le atropellaron dos mulas, el accidente fue grave en el sentido en el que se manifestó un llamamiento para buscar solucionar los problemas de seguridad, por tal motivo, se reiteraba en la prensa; “dado los peligros que ofrece el tráfico del ferrocarril creemos que los empresarios debían colocar en sitios como estos las cadenas de avisos u otra señal que prevenga a los transeúntes y eviten peores desgracias que la registrada.”³⁶ Al provocarse este tipo de eventualidades se destaparon diversas situaciones que llevaron en cierta medida a la desvinculación del tren ya que se apreciaba por parte de los usuarios un medio inseguro de utilizar que tenía fallas, debido a que hubo más accidentes de este tipo durante el periodo estudiado que le hicieron perder credibilidad al tren.

Otra consecuencia producto de las variables políticas expuestas son las huelgas promovidas por los trabajadores ferroviarios, “uno de los sectores más dinámicos de la naciente clase obrera colombiana. Sus luchas plantearon las reivindicaciones inmediatas del conjunto de los trabajadores, reivindicaciones que años después se reconocerían y se harían extensivas a otros sectores. Fueron los ferroviarios los primeros en enarbolar la lucha por la jornada de 8 horas, el pago del trabajo nocturno, la prestación de servicio médico y hospitalario, la

³⁶ Periódico El Liberal. Popayán. N.º 25. 10 de abril de 1938. Digital. p. 1-6

pensión por accidente, el reconocimiento de horas extras, el derecho al descanso remunerado, etc.”³⁷

Estas primeras manifestaciones nacionales llevaron a que se creara en el Departamento del Cauca una Cooperativa de ferroviarios en 1939, que se encargaba de encontrar las múltiples y graves irregularidades que se daban dentro de las empresas asociadas al tren con el fin de lograr consolidar una solución oportuna, en el caso del ferrocarril en el Cauca la situación empeoró cuando en 1951 se da la despedida de múltiples obreros del ferrocarril, según los comunicados en la prensa; “en cumplimiento del plan de reorganización de los Ferrocarriles Nacionales, acogido en días pasados por el Consejo Administrativo.”³⁸ Desatando varias cuestiones, debido a que las contrataciones se empezaron a gestar alrededor de cuestiones políticas lo que generó que el funcionamiento del tren entrara en crisis, porque estos nuevos empleados que iniciaron a laborar en este medio no tenían ningún conocimiento alguno de su función causando la degradación y el ocaso del ferrocarril, por tal razón, se armó el comité de defensa integrado con representantes para reclamar ante las Directivas Centrales y ante el gobierno sobre las inexplicables medidas, buscando que se redujera este fenómeno clientelista, de igual manera que se proyectara desde 1960 en adelante una reorganización del entramado férreo que conectaba a Cali con Popayán.

Para la recuperación del tren se buscó ayuda financiera y se acudió a préstamos al Banco de la República, al igual que se siguió proyectando la línea férrea hasta Pasto con el fin de mostrar la importancia de esta red, en última instancia se dieron diversas peticiones para pedir el aumento de ferrocarriles, debido a que la cantidad de accidentes de los buses, automóviles y aviones, habían aumentado frecuentemente, por lo tanto, los ciudadanos, órganos departamentales y algunas organizaciones de comerciantes, pedían la reestructuración de los servicios de la línea férrea, uno de los funcionarios que intercedió por el tren fue el Ingeniero Francisco Villamil Londoño ³⁹, alcalde de la ciudad, quien pedía que se mejoraran los servicios del ferrocarril entre Cali-Popayán, debido a que se encontraba en total descuido y abandono por parte de la empresa Ferrocarriles Nacionales

³⁷ CANTOR VEGA, Renán, Óp. Cit., p.222.

³⁸ Periódico El Liberal. Popayán. N.º 3625. 18 de mayo de 1951. Digital. p. 4.

³⁹ Periódico El Liberal. Popayán. N.º 6250. 26 de agosto de 1960. ACC. p. 1-6.

de Colombia, lo que había generado que se prestara un servicio deplorable, lleno de notables anomalías, porque a esta línea solo se le enviaban las peores maquinas, coches y autoferros que con su mal estado constituían la decadencia de este sistema de transporte, por lo tanto se buscaba que se diera una solución lo más pronto posible y se atendiera a estas dificultades que no permitían que el tren realizara su labor de la mejor manera.

Pero estos múltiples intentos que buscaron que el tren mejorara sus servicios no fueron suficientes, debido a que el declive del ferrocarril ya era un hecho y se lograba percibir debido a tres eventos ocurridos, en primer lugar la desvinculación del autoferro, “un vehículo de un solo vagón, a veces dos activado por medio de combustible Diésel con la famosas sillas Pulman, más rápido y limpio que el tren.”⁴⁰ Utilizado e implementado en años posteriores a la llegada del ferrocarril en 1926, de gran importancia para el transporte y de gran utilidad, en segundo lugar, el cambio de itinerario en donde el tren ya no salía diario de la ciudad sino que día de por medio, lo que causó aun mayor desazón para los usuarios que aun usaban este medio, y por último, la cuestión que surgió entorno a la “reinstalación” de la Estación del ferrocarril debido a que se convirtió en un inconveniente para el progreso, según los reportes sustentados en El Liberal; “la actual ubicación de la Estación está frenando el desarrollo urbanístico de un sector importante de la ciudad, además de entorpecer el sistema vial debido a que la actual Estación se interpone como barrera entre los barrios de Belalcázar, El Recuerdo, Santa Clara y los barrios Bolívar, Liceo, Parque de Mosquera y Galería del Norte, impidiendo todo intercambio entre dos zonas que esperan dicho traslado para comenzar su normal desarrollo.”⁴¹

A partir de 1968 este proyecto acoge mayor fuerza y desde la alcaldía de Álvaro Caicedo⁴² se promovió esta iniciativa bajo la ley 100 de 1961 cuyo objetivo era el traslado de la Estación del Ferrocarril del pacífico ya que, “como el movimiento de pasajeros y volumen de carga ha disminuido en forma considerable con la construcción de la autopista Popayán – Cali, podría construirse una estación más modesta al Norte de la ciudad en el sitio de El Placer”⁴³, luego los proyectos se encaminaron a situarla en la Estancia y al final en lotes

⁴⁰ TOBAR, Rafael. Cuando florezcan los eucaliptos. Miami Florida. Tea House Publishing. 2012. p. 294.

⁴¹ Periódico El Liberal. Popayán. N.º 8545. 1 de septiembre de 1968. ACC. p. 8.

⁴² Periódico El Liberal. Popayán. N.º 8425. 30 de marzo de 1968. ACC. p. 1-6.

⁴³ Periódico El Liberal. Popayán. N.º 8425. 30 de marzo de 1968. ACC. p. 1-6.

cercanos a Yambitara, todos estas planeaciones terminan sin ningún resultado ya que como lo narra Galvis en su escrito;

En 1974 por un acto administrativo del alcalde Álvaro Caicedo y causando gran consternación en la comunidad, se demuele con dinamita la Estación del Ferrocarril. Involuntariamente sin tener noción de lo que significaba, los jóvenes colaboramos en la demolición acudiendo a llevar colinos de plátano que colocaban encima de la dinamita para que la explosión produjera mayor efecto. Nos daban orden de acostarnos en el piso, a prudente distancia y nos decían que abriéramos la boca y no nos tapáramos los oídos para que no nos hiciera ningún daño.

En vista de que la dinamita no produjo el efecto que esperaban trajeron una maquina modelo demoledora de Cali vía férrea, el resto lo dejaron que la gente lo acabara de demoler, lo que trajo el robo de los rieles, polines, rejas, bancas y todo lo que tenía la estación, llevándose consigo un hermoso patrimonio arquitectónico que para vergüenza de los payaneses es el único que falta del corredor férreo del país, el que ha sido restaurado en su totalidad.⁴⁴

Es necesario antes de continuar hacer la siguiente aclaración, el año (1974) en el que Guido Antonio Galvis, manifiesta que se destruyó la Estación no contrasta con los reportes encontrados en El Liberal en los que aún existían descripciones en 1975, sobre esas iniciativas de mover la Estación en la capital caucana, al igual que la posesión como alcalde de Álvaro Caicedo, el cual tomó de nuevo el puesto en este año, por lo tanto para 1974 según la prensa el alcalde fue Zambrano Muñoz, desde mi punto de vista, es entendible que existan fallas en la memoria del autor debido a que recordar la data exacta de eventos históricos después de haber transcurrido un periodo extenso es una de las mayores dificultades que se presentan hoy para los historiadores, como prueba de lo expresado anteriormente pongo a consideración un artículo de El Liberal publicado en 1975, donde se describe lo que debe hacer Álvaro Caicedo en su nuevo periodo como alcalde de esta ciudad en el que se especifica; “la ciudadanía payanesa espera que el desarrollo de Popayán inicie marcha con el retiro de la Estación del Ferrocarril, la prolongación de una de las vías hacia el norte para abrirle otra salida a la ciudad, la construcción del Teatro Bolívar, la iluminación de los barrios periféricos y, en fin cuanto indique el sentido común y técnico

⁴⁴ GALVIS TORRES, Guido Antonio, Óp. Cit., p. 164.

para una ciudad que busca romper con los anillos que la cercan e impiden su progreso.”⁴⁵ Por lo tanto el retiro de la estación del ferrocarril del Pacífico en la capital Caucana fue en el año 1975.

Hecha la aclaración del año en el que se destruye la Estación, cabe tener presente que este edificio no se volvió a construir en ninguna zona de la ciudad como se había planeado, el lugar en el que estaba este gran monumento paso a ser uno de los barrios más complicados de la ciudad donde se ha generado altos índices de violencia e inseguridad hasta el presente, de igual manera que es necesario también tener claro que esta decisión de demoler la Estación férrea, no solo fue del alcalde Caicedo sino que hicieron parte de este hecho altos funcionarios y personajes de gran “relevancia” del Cauca como “Aurelio Iragorri Hormaza, Gobernador del Cauca; Guillermo Alberto Gonzales Mosquera, Presidente del Honorable Consejo del Municipio de Popayán; Diego Angulo Rojas, Director de Planeación Municipal; Luis Orlando Muñoz M., Secretario de Obras Públicas Municipales, entre otros distinguidos funcionarios”⁴⁶ los cuales, van a firmar las actas y darle paso a este hecho que ha traído varias repercusiones y en ciertos momentos empaña de nostalgia a aquellos amantes del ferrocarril que vieron sucumbir el edificio y quedar en ruinas mientras el tren que prometió grandezas, se marchaba sin retorno alguno de estos territorios del sur-occidente de Colombia bajo las miradas indiferentes de estos personajes que han siempre augurado “traer el bienestar” para esta región.

En síntesis; el ferrocarril en el Cauca termina siendo desvinculado como se representó a lo largo de este capítulo por diferentes causas que imposibilitaron que siguiera funcionando, pero el reducirle el horario a su itinerario y destruir la Estación fueron dos hechos que terminaron por llevar al tren a la decadencia y la ruina, porque “sin estación no hay tren”, de este modo se logra apreciar que para esa primera mitad de los años setenta del siglo pasado, el ferrocarril no regresa al empobrecido Cauca y el último vestigio existente es demolido, “hacia 1978 viene la construcción del actual terminal de transportes ubicado en la autopista panamericana, se trasladan las empresas de buses a dicho lugar dejando como

⁴⁵ Periódico El Liberal. Popayán. N.º 10412. 4 de abril de 1975. ACC. p. 3

⁴⁶ URREGO RUIZ, Ricardo. El tren que yo conocí desde Popayán – Colombia. Popayán. Ediciones Popayán Positiva. 2021. p. 98.

secuela lo que es hoy el barrio Bolívar.”⁴⁷ Siendo este sitio el encargado de acaparar y de cumplir a partir de ese momento junto a la carretera Panamericana pavimentada la función de transportar e integrar al Cauca hacia el “desarrollo y el progreso”, mientras que del ferrocarril solo quedaron aquellos recuerdos de autores materializados en escritos, donde aún se perciben esas configuraciones y transformaciones sociales que generó el tren a su paso, del mismo modo, que este suceso permite analizar ese fenómeno del progreso capitalista que con este medio de transporte creó ilusiones, utopías, anhelos de desarrollo y de modernización para el Departamento del Cauca que jamás llegaron, porque durante el trascurso de la línea férrea en esta región la situación fiscal de este departamento no se superó, de este modo, el último acápite gira entorno a esa mezcla de tópicos entre recuerdos, ferrocarril y progreso que serán analizados a continuación.

4.4. Recuerdos sobre el ferrocarril y la quimera del progreso.

En nuestro presente existen algunos restos materiales (túneles, puentes, placas y rieles), que quedaron de esa época en la que el ferrocarril “cumplió” su papel central en el transporte de pasajeros y mercancías en el Departamento del Cauca, al igual que aun prevalecen esos escenarios donde se desarrollaron todos esos intercambios comerciales, sociales y hasta culturales, como son algunas estaciones restauradas, y que hoy son parte de ese patrimonio histórico de la región, las cuales cumplen una función dentro de las comunidades, el caso más cercano y visible es la Estación en Piendamó, que en el presente es un espacio dedicado para la lectura y la cultura de este municipio.

Por otra parte, existen y se preservan del ferrocarril algunos “recuerdos”, que comprenden aquellas anécdotas recolectadas en la memoria de aquellos personajes que tuvieron la posibilidad de andar en tren y que evocan una serie de emociones recogidas en el presente, a través de escritos y libros de gran relevancia, que son de gran valor para los historiadores, en el sentido de que son los últimos vestigios de aquella sociedad que logró sentir en carne propia el viajar y subir a las viejas locomotoras, que un día surcaron los valles y sabanas del Cauca.

⁴⁷ GALVIS TORRES, Guido Antonio, Óp. Cit., p. 164.

Continuando con la idea anterior, estos testimonios son claves para lograr representar esa historia del ferrocarril en el Cauca desde el sentido subjetivo de estos actores que ayudan a reconstruir desde un punto diferencial, esos momentos atrapados que perduraron en la tradición oral y que hoy brindan pistas sobre aquel hecho histórico que marcó sus vidas, como se logra ver en las narraciones y experiencias recuperadas de autores como Guido Antonio Galvis, él cual desde su infancia narra que el tren; “eran unas hermosas locomotoras negras de combustión a vapor, alimentadas con carbón mineral y agua”⁴⁸ (Imagen 6), que cuando llegaban a la ciudad con su pito indicaba el arribó de este gran automotor que generaba todo tipo de reacciones como lo complementa la versión de Jaime Vejarano cuando expresaba que; “el pito a vapor era capaz de producir lastimeros lamentos, cuando anunciaba algún trágico insuceso ocurrido durante el viaje (un descarrilamiento, el haber atropellado a alguna persona, el transporte de algún féretro), el tren “viene llorando” exclamábamos entonces mientras elaboramos conjeturas tratando de adivinar la realidad de algunos de esos presagios.”⁴⁹

El tren modificó los ritmos de vida de la sociedad caucana, ya que no solo tuvo el papel de transportar mercancías, sino que creó una serie de imaginarios y representaciones siendo parte esencial para la cotidianidad de la ciudad, marcó una época y una generación en la que aún perdura los recuerdos de aquellos pitidos que así como marcaban hechos trágicos, también estaban presentes en las celebraciones, como lo señala Galvis en sus narraciones cuando expresa; “causaba gran nostalgia el pitar del tren el 31 de diciembre a las 12 de la noche. Durante quince minutos despedía el año... se oía en la ciudad y salíamos todos a darnos la bienvenida de año, era una gran fiesta.”⁵⁰

El tren se configura como un elemento esencial dentro de la sociedad ya que modificó en cierto punto las rutinas y las costumbres de la vida cotidiana, a la vez, que nos permitió poder apreciar a través de testimonios de viajeros una descripción de esos sucesos que eran muy frecuentes durante las travesías del tren en el Cauca, como por ejemplo, la división social existente dentro de las estaciones por mientras se esperaba el ferrocarril, según Vejaron era muy frecuente dentro de estos espacios percibir una dicotomía social en donde

⁴⁸ Ibid., p.162.

⁴⁹ VEJARANO VARONA, Jaime. Estampas de mi ciudad: Popayán. Popayán. Fondo Mixto para la cultura del Cauca. 2005. p. 21.

⁵⁰ GALVIS TORRES, Guido Antonio, Óp. Cit., p. 163.

se encontraban por un lado “las familias de cierta prestancia, o capacidad económica, que atentos podían adquirir el “tiquete de andén”, (por un precio oneroso de cinco centavos por persona) se entretenían en animado intercambio de impresiones, cábalas y comentarios sobre la crónica tardanza en la llegada del tren y a los sucesivos avisos trasmitidos por un primitivo teléfono”⁵¹, y por el otro estaba, “el misero vulgo que no gastaba en lujos discriminatorios como el ingreso al andén, se empleaba activamente en la alborozada congestión de las “salas de espera”, provistas de incomodas bancas colectivas de madera, entre un espeso humo de tabaco y el más denso aun, olor de humanidad; y aguardaba así, impacientemente a que el rechinar férreo, la expiración acezante, el ensordecedor pitar y la voz metálica y acompasada de la campana advirtiesen, que al final el tren llegaba.”⁵²

Imagen 6. Recuerdos de las viejas locomotoras.



Tomado de: ARARAT, Lisifrey et al. La Toma Historias de territorio, en la cuenca del Alto Cauca resistencia y autonomía. Bogotá. Observatorio de Territorios Étnicos - Pontificia Universidad Javeriana. 2013. p. 95.

⁵¹ VEJARANO VARONA, Jaime, Óp. Cit., p. 22.

⁵² Ibid., p. 22.

Una sociedad estratificada alrededor del ferrocarril que se lograba percibir también dentro de la organización interna, donde se lograba contemplar una separación dentro de los vagones, debido a que en primera clase viajaban esos “personajes reconocidos”, en el vagón del medio la carga y al final según los itinerarios de viaje de Echeverría estaban, “los coches de tercera” donde va la gente pobre, la gente del campo, apeñuscada como el ganado que va en los vagones anteriores, gente al parecer hosca y silenciosa, resignada.”⁵³ Sufriendo todo tipo de circunstancias que en el papel no se deberían presentar y no hacen parte este tipo de acciones en el “discurso del progreso”, pero que si terminan siendo la base de esa configuración desigual que genera este ideal en los países tercermundistas.

En estos itinerarios de viajes además de mostrar esa organización social tan miserable dentro del tren en el Cauca, también salen a la luz aquellos personajes que trabajan alrededor de la vía férrea, como los describe Rafael Tovar en su libro “cuando florezcan los eucaliptos”, en el narra sus experiencias vividas cuando trabaja para la empresa de correos nacionales del país y recorría zonas como Suarez, Morales, entre otras en el Cauca, siendo testigo de eventos en los que, “las vendedoras inundaban los vagones ofreciendo frutas, caramelos, pandebonos, (un delicioso pan al horno, elaborado con harina de maíz y queso hechos en forma de rosquillas) y café.”⁵⁴ Versión que Vejarano también expone en su libro “estampas de mi ciudad Popayán” cuando señala que; “los viajeros se vieron asediados por un verdadero enjambre de vendedores que, conforme a los comestibles que ofrecen, van determinando con precisión milimétrica, los avances registrados en su rígido itinerario: piña en tajadas, naranjas y pescado frito, entre Cali y Suarez; empanadas, patacones y chorizos, hasta Cajibío; y ese inolvidable y apetitoso pan de bono de “La Venta””⁵⁵

Dentro y fuera del ferrocarril se es testigo de un tejido social que vivía en una realidad grave, aquel ferrocarril del progreso en el Cauca detrás de sus largas rutas era testigo de una serie de sucesos que no tenían nada de modernos y que diariamente afrontaban los usuarios de tercera clases, los trabajadores que sobrevivían del “rebusque” y los trabajadores férreos, comisión “ integrada por el maquinista y su ayudante, junto a un par de tostados y robustos “fogoneros” encargados de palearle carbón hacia el vientre de la caldera y otros

⁵³ Periódico El Liberal. Popayán. N.º 3449. 4 de octubre de 1950. Digital. p.2

⁵⁴ TOBAR, Rafael, Óp. Cit., p. 300.

⁵⁵ VEJARANO VARONA, Jaime, Óp. Cit., p. 23.

tantos “freneros” y finalmente, el adusto “conductor” (o supervisor), seguido por el infaltable policía que cual fuera su sombra, lo seguía en su recorrido a lo largo del tren”⁵⁶

Además de esos relatos que dejan ver ese mal funcionamiento que se presentaba dentro del ferrocarril “moderno” que aun en países europeos tienden a utilizarse actualmente, también se recuerda del ferrocarril del Cauca algunos “datos curiosos” en los que se pueden apreciar esos sueños y anhelos que jamás llegaron a terminarse como la vía férrea entre Popayán y Pasto que uniría al sur de Colombia con el centro del país e indicaría un paso grande para la redención económica y fiscal del Cauca, como lo señala una publicación hecha en El Liberal en los años cincuenta, que manifestaba; “se continuará la construcción del ferrocarril del Pacífico hasta Pasto partiendo, como es lógico, desde Popayán. Y causo sensación porque como se sabe, en diferentes épocas y distintos regímenes se habló de tal prolongación, pero siempre se rechazó por razones de distinto orden, especialmente las económicas.”⁵⁷ Proyección que seguía en pie a pesar de que el declive del ferrocarril ya estaba en marcha y que dejó como resultado obras que se perdieron en la maleza y por donde jamás cruzo el tren del sur.

Anécdotas que quedaron de el tren escritas en la prensa también indican que en esos momentos previos a la desvinculación el tren solo fue mejorado para semana santa, en 1968 por ejemplo, en la prensa se publicó un artículo en el que se manifestaba; “se elaboró un programa adicional de servicios de pasajeros entre las ciudades de Cali y Popayán. Desde el Miércoles Santo hasta el sábado de Gloria, se corrió el tren de lujo.... Este tren estuvo formado por coches de fabricación nacional, de una comodidad tal que no tienen nada que envidiarle a cualquier tren europeo.”⁵⁸ Al igual que el itinerario se modificaba, también de vez en cuando el tren fue solicitado para llevar y traer aficionados para ver los partidos de fútbol del equipo regional.

El hecho es que el tren llegó a su fin y el progreso nunca se dio, los problemas en el Cauca no encontraron solución, aquel ideal capitalista identificado “por un progreso técnico acelerado, por el crecimiento económico continuo, aunque desigual, y por una creciente «mundialización», que suponía una división del trabajo, cada vez más compleja, a escala

⁵⁶ Ibid., p. 22.

⁵⁷ Periódico El Liberal. Popayán. N.º 4434. 5 de mayo de 1954. Digital. p. 1.

⁵⁸ Periódico El Liberal. Popayán. N.º 8435. 17 de abril de 1968. ACC. p. 2.

planetaria y la creación de una red cada vez más densa de corrientes e intercambios que ligaban a cada una de las partes de la economía mundial con el sistema global.”⁵⁹ Que puso como máximo referente al ferrocarril desde la revolución Industrial no cumplió los propósitos esperados en el departamento debido a que solo se logró “parcos avances” en algunas zonas como se percibe en la sección 3 del capítulo 3.

En el Cauca ese crecimiento económico continuo no se logró implementar, la llegada del ferrocarril lo fomentó desde el ámbito ideológico pero las múltiples denuncias de la prensa sobre la situación fiscal y el subdesarrollo de manera continua y a finales de su periodo de funcionamiento indicaban que hubo una gran cantidad de desafíos a los cuales no se les halló ninguna solución, como se manifestaba en una publicación hecha por EL Liberal en 1950 donde se expresaba; “en forma desapasionada hemos venido analizando el gravísimo problema porque atraviesa el Departamento, con relación a sus finanzas, economía, medios de producción etc., etc., lo que implica el desequilibrio en la retribución a los empleados y funcionarios administrativos del poder público, en el progreso material y efectivo de nuestra región, en el pésimo estado de los caminos y carreteras, que no hay dinero para arreglarlos, en el fomento municipal, que en la fecha está paralizado.”⁶⁰ Lo que demuestra esa serie de eventos desafortunados que el Cauca en medio siglo y con el tren funcionando ni las comunicaciones vía terrestre las logró solucionar.

A esta crisis se le sumaba el espectro del hambre, fenómeno que imposibilitaba que se lograsen suplir las necesidades básicas necesarias para sobrevivir, en el Cauca fue una constante encontrar artículos periodísticos relacionados a esta situación en la que se logra ver que, “en pleno siglo XX, 2 de cada 3 hombres son víctimas de hambre; es decir que dos de cada tres comen tan mal o tan poco que no tiene ningún chance de escapar de las consecuencias dramáticas del hambre.”⁶¹ Causado por una serie de problemas que acarrea el Cauca desde años posteriores y que eran necesarios exponer al gobierno ya que la situación era extrema, solo en la capital caucana según los argumentos expuestos en EL Liberal para 1968, “existen barrios donde verdaderamente se vive en una situación lastimosa, se carece de servicios vitales para la subsistencia de las personas, de alumbrado

⁵⁹ HOBBSAWM, Eric. Historia del siglo XX, Óp. Cit. p. 94.

⁶⁰ Periódico El Liberal. Popayán. N.º 3346. 30 de mayo de 1950. Digital. p. 3.

⁶¹ Periódico El Liberal. Popayán. N.º 8421. 26 de marzo de 1968. ACC. p. 2.

público lo cual constituye uno de nuestros problemas más graves, de servicios sanitarios, de puestos de salud, de escuelas etc., etc., todo lo cual unido a la carencia de medios de trabajo va contribuir al fomento de la vagancia, a la delincuencia y a la propagación de muchas enfermedades.”⁶² Al igual que el aumento de los víveres esenciales como el azúcar, el trigo, la carne, entre otros productos, fueron muy comunes durante toda esa crisis económica y social que generaron todos esos fenómenos en que los hurtos crecieron a niveles drásticos.

En palabras más concretas, el Cauca con la llegada del ferrocarril seguía afrontando toda una gran cantidad de problemas de toda índole que se suponía que este medio de transporte iba a solucionar desde su llegada, ya que si se tiene en cuenta unos de los objetivos era que uniría al Cauca a la economía mundial generando altos “beneficios” para la sociedad, cuestión que no se logra apreciar por ningún lado ya que si la capital se encontraba en esa situación, otras regiones del departamento aún más se hallaban sumidas en problemas, que tendían a estar relacionado según lo expuesto en la prensa en 1968 por; “la situación actual agropecuaria y de tenencia de tierra, la falta de vías para exportar los productos de esta región a los centros de comercio, la falta de vías para aprovechar los recursos inmensos de colonización dentro de la región misma.”⁶³ Lo que indica que también se presentarían falencias en otros sectores necesarios para al menos tener una vida digna.

Todas estas deficiencias presentes en el departamento y ese abandono en el que se encontraba también debido a las malas administraciones, llevo a que el ferrocarril perdiera esa fuerza de convicción que tenía en esos primeros años, generándose dudas también de aquel ideal del progreso que se había logrado fortalecer aún más a partir de 1961 con la implementación de la Alianza para el Progreso, programa que buscaba según sus congéneres ayudar económicamente a la región y superar todos los problemas sociales, mientras se llevaban a cabo invasiones y colaboraciones con los dictadores con el objetivo de buscar mantener el control geopolítico capitalista sobre el comunista en estos países subdesarrollados.

⁶² Periódico El Liberal. Popayán. N.º 8462. 18 de mayo de 1968. ACC. p. 2.

⁶³ Periódico El Liberal. Popayán. N.º 8418. 21 de marzo de 1968. ACC. p. 3.

Para 1968, se sentían las críticas hacia ese ideal de progreso desde el Cauca y hacia ese “programa de recuperación”, según los redactores de El Liberal; “las grandes potencias en su afán del poderío económico muchas veces dilapidan sus fabulosos presupuestos mientras que en el mundo millones de seres humanos sufren hambre y otros mueren de inanición sin un pan en la boca, sin un auxilio médico, sin una hoja zinc como techo de sus vivienda y mucho menos han tenido la oportunidad de aprender a leer y escribir.”⁶⁴ Por tal razón, ellos planteaban que, “la alianza se vuelve un fracaso humano económico social y político . No acabo con la pobreza y la desnutrición, ni con el desarrollo económico, ni con el problema político.”⁶⁵

Estas críticas no fueron suficientes, debido a que el progreso capitalista dirigido por las potencias siempre en las zonas más precarias han buscado grandes herramientas y “aliados” en esas recias y antiguas hegemonías políticas y han generado nuevas visiones e ilusiones en las que sustentarse para poder continuar su dominio, en el Cauca a partir de la década de los 60 se sostiene a través de la industria automovilística, aeronáutica y los nuevos avances tecnológicos como el teléfono y la televisión, que encarnaban en ese momento aquel ideal junto a los discursos políticos de aquellos funcionarios que promocionaban y alentaban con gran furor que el Cauca estaba en la ruta del progreso.

Como consecuencia de esos nuevos medios de transporte, el Cauca va vivir una de las décadas más trágicas, además de la violencia bipartidista esparcida por todo el territorio departamental y que con la implantación del Frente Nacional se suponía iba a “solucionarse”, se va presentar un auge en los accidentes de tránsito que a partir de ese momento fue uno de los mayores problemas que el departamento va afrontar, según las publicaciones realizadas en El Liberal en 1969 se exponía; “en los últimos días han venido ocurriendo tanto en la ciudad como en algunos sectores del Departamento, deplorables y trágicos accidentes de tránsito con oprobioso saldo de víctimas y de luto en preciados hogares. Al respecto mucho se ha escrito para tratar de disculpar estos hechos amargos e

⁶⁴ Periódico El Liberal. Popayán. N.º 8805. 04 de agosto de 1969. ACC. p. 3.

⁶⁵ Periódico El Liberal. Popayán. N.º 9012. 09 de mayo de 1970. ACC. p. 3.

irreemplazables y, por lo general, se distribuye entre el conductor del vehículo y la víctima la responsabilidad, sin que a la postre pueda decirse la última palabra.”⁶⁶

Los accidentes fueron aumentando en gran escala tanto terrestres como aéreos, la mayoría de publicaciones de la década del sesenta en adelante están repletas de reportes de este tipo, las víctimas eran desde menores de edad, jóvenes, y adultos que fallecían a causa de estos incidentes, situación que preocupaba, como se logra expresar en un informe del periódico El Liberal ⁶⁷ cuando se publica la noticia de un accidente donde se volcó un bus de la empresa Transipiales en 1968, que dejó como resultado un niño muerto y 14 heridos en el que se ponían en tela de juicio el estado de las vías.

Cuestión que va llamar la atención porque si dentro de las ciudades la solución a este mal serían las personas encargadas de hacer cumplir una serie de normas de tránsito que ayudarían a lidiar con esta problemática, para las zonas externas el remedio estaba en el “nuevo progreso”, denominación que se le daba a los proyectos viales de pavimentación, recuperación y extensión de las vías como el caso de la carretera panamericana proyectada desde la década de los setenta hasta Pasto, la cual tuvo como objetivo unir estas dos regiones y así lograr “la redención del Cauca” que se buscó a lo largo de todo el siglo XX con el ferrocarril y que por ningún lado se logra apreciar durante el periodo estudiado (1926-1975), en el que este medio funcionó.

Como epílogo de esta investigación es necesario tener presente que el ferrocarril no va lograr solucionar todos los problemas presentes en el Cauca, de igual manera que no se consolida el progreso técnico, ya que aquellos problemas aun en este tiempo perduran, al igual que esas artimañas y rencillas de viejas élites regionales que han sido y serán el problema más grande que se debe afrontar en este territorio, ya que son el origen de los problemas de corrupción y clientelismo que un día vencieron al ferrocarril considerado el “sistema de transporte más moderno del mundo”, que dejó una huella que perdura en el discurso nostálgico de algunas personas que denuncian tal acto, de aquellos funcionarios que permitieron que el tren terminara siendo desvinculado, y que actualmente se ha buscado restablecer por el Gobierno de Gustavo Petro, para fomentar el “turismo” a nivel

⁶⁶ Periódico El Liberal. Popayán. N.º 8794. 23 de julio de 1969. ACC. p. 3.

⁶⁷ Periódico El Liberal. Popayán. N.º 8405. 03 de marzo de 1968. ACC. p. 1.

nacional, pero, la incógnita que queda es, ¿Será el ferrocarril “la solución” que necesita el país y el Cauca que ayudará a frenar esa cantidad de problemas en las que este departamento está sumergido actualmente?

Nota: adjunto el enlace de la página web; <https://ddzemanate.wixsite.com/historia-del-ferroca>

BIBLIOGRAFIA.

Fuentes Primarias.

Gobernación del Cauca. Ordenanza número 4 de 1970. Popayán. Archivo de la Gobernación.

IRAGORRI, Luis Carlos. apuntes para un estudio económico y fiscal del Cauca. Popayán. Archivo Central del Cauca. 1962.

Ministerio de Obras Públicas. Documentos relativos a la elección de la ruta para el ferrocarril del Pacífico, desde el kilómetro 63 de la vía del sur hasta la ciudad de Popayán. Bogotá. Imprenta Nacional. 1920.

PINZON, Paulo. Estudio sobre el contrato del Ferrocarril del Cauca, celebrado por la Compañía del Ferrocarril del Pacífico con el Gobierno Nacional. Bogotá. Arboleda y Valencia. 1913.

Fuentes Primarias Periódicos.

Periódico El Cauca, Semanario Liberal. Popayán. Digital. Años consultados: 1930-1931-1932-1933-1934-1935-1936-1937-1938.

Periódico El Trabajo, Interdiario Matinal Independiente. Popayán. Archivo Central del Cauca. Años consultados: 1929-1930.

Periódico El Liberal. Popayán. Archivo Central del Cauca. Años consultados: 1938-1939-1940-1941-1942-1943-1944-1945-1946-1947-1948-1949-1950-1951-1952-1953-1954-1955-1956-1957-1958-1959-1960-1961-1962-1963-1964-1965-1966-1967-1968-1969-1970-1971-1972-1974-1975-1976-1977-1978.

Fuentes Primarias Revistas.

Revista Popayán: Órgano del Centro departamental de Historia. Popayán- Cauca. Años consultados: 1926-1996.

Informes – Documentos Digitales.

Administración Principal de Hacienda Nacional. 15 de mayo de 1872. Por la cual se envía un testimonio de agradecimiento por el funcionario Jorge Quijano del Ramo de Hacienda. Popayán por la firma del contrato del ferrocarril de Buenaventura al Rio Cauca [en línea]. Bogotá. Base de Datos Universidad de Sabana .1872. En: <https://intellectum.unisabana.edu.co/bitstream/handle/10818/20579/REF%20120061R.pdf?sequence=6&isAllowed=y>

CALDERON, Ignacio. Los ferrocarriles en Bolivia. Washington, D.C. Sociedad geográfica de la Paz 1906. En: <https://repositorio.umsa.bo/handle/123456789/15654>

GONZALES, Juan. El gran ferrocarril Central contrato que autoriza la construcción de una línea del ferrocarril desde el rio Magdalena hasta la ciudad de Bogotá. Bogotá. Imprenta de vapor de Zalamea hermanos. 1983. En: <https://babel.banrepcultural.org/digital/collection/p17054coll10/id/675/rec/66>

NORIEGA, Teófilo. Ferrocarril de Barrancabermeja. Bogotá. Imprenta de la Cruzada. 1914. En: <https://babel.banrepcultural.org/digital/collection/p17054coll10/id/3609/rec/97>

Fuentes Primarias Periódicos. En línea.

Periódico El Progreso. Bogotá. N.º 8. 20 de marzo de 1897. Disponible en: <https://babel.banrepcultural.org/digital/collection/p17054coll26/id/16668/rec/77>

Periódico El Renacimiento. Bogotá. N.º 3. 17 de enero de 1903. Disponible en:
<https://babel.banrepcultural.org/digital/collection/p17054coll26/id/14656/rec/29>

Periódico La Nueva Era. Bogotá. N.º 1. 10 de marzo de 1882. Disponible en:
<https://babel.banrepcultural.org/digital/collection/p17054coll26/id/18659/rec/2>

Periódico La Prensa. Bogotá. N.º 1. 9 de junio de 1886. Disponible en:
<https://babel.banrepcultural.org/digital/collection/p17054coll26/id/18687/rec/11>

Fuentes Primarias Revistas. En línea.

DELGADO, Manuel, Antonio. Artículos generales sobre reformas educacionistas. Revista Quincenal Don Quijote. Pasto. N.º 1. 1 de mayo de 1923. Disponible en:
<https://babel.banrepcultural.org/digital/collection/p17054coll26/id/7962/rec/84>

ERAZO HIDALGO, Efraín. Discurso del vicepresidente de la sociedad Antonio Ricaurte. Colombia Revista Mensual Ilustrada. Pasto. N.º 7. 9 de mayo de 1926. Disponible en:
<https://babel.banrepcultural.org/digital/collection/p17054coll26/id/7486/rec/19>

FRIEDLANDER, Immanuel & STUTZER, Otto. Culpable indiferencia. Revista Azul. Pasto. N.º 6. 22 de noviembre de 1925. Disponible en:
<https://babel.banrepcultural.org/digital/collection/p17054coll26/id/7480/rec/83>

BIBLIOGRAFÍA GENERAL.

ALONSO, Aldo Fabio et al. Historia Económica: factores y tendencias de la economía mundial siglo X-XX. La Pamba. Universidad Nacional de la Pamba. 2013.

ALVEAR SANÍN, José. Historia del Transporte y la Infraestructura en Colombia (1492-2007). Bogotá. Ministerio de Transporte. 2008.

ARARAT, Lisifrey et al. La Toma Historias de territorio, en la cuenca del Alto Cauca resistencia y autonomía. Bogotá. Observatorio de Territorios Étnicos - Pontificia Universidad Javeriana. 2013.

ARIAS TRUJILLO, Ricardo. Historia de Colombia contemporánea (1920-2010). Bogotá: Ministerio de Cultura: Biblioteca Nacional de Colombia. 2017.

BANDIERI, Susana et al. La historia argentina en perspectiva local y regional: nuevas miradas para viejos problemas: tomo 3. Buenos Aires. Editorial Teseo. 2017.

BARONA BECERRA, Guido & VALENCIA GNECCO, Cristóbal et al. Territorios posibles: Historia, Geografía y Cultura del Cauca Tomo II. Popayán. Universidad del Cauca. 2001.

BLANNING, Timothy et al. El Siglo XIX. Europa 1789-1914. Barcelona. Editorial Crítica, 2002.

BONILLA, Heráclito. Guano y Burguesía en el Perú. Quito. © FLACSO. 1994.

BOTERO, Carlos. Arquitectura del Ferrocarril del Pacifico planos y dibujos. Cali. Universidad del Valle. 1995.

BULMES, Víctor Thomas, La historia económica de América Latina desde la Independencia. México. Fondo de Cultura Económica. 1998.

CANTOR VEGA, Renán. Gente Muy Rebelde, 1. Enclaves, Transporte y protestas. Bogotá. Ediciones Pensamiento Crítico. 2002.

CASTRILLÓN ARBOLEDA, Diego. De la colonia al subdesarrollo Popayán. Editorial Universidad. 1970.

CASTRO GÓMEZ, Santiago & RESTREPO, Eduardo et al. Genealogías de la colombianidad formaciones discursivas y tecnologías de gobierno en los siglos XIX y XX. Bogotá. Editorial Pontificia Universidad Javeriana. 2008.

CASTRO GÓMEZ. Santiago. Tejidos oníricos: movilidad, capitalismo y biopolítica en Bogotá (1910-1930). Bogotá. Editorial Pontificia Universidad Javeriana. 2009.

CORREA RESTREPO, Juan Santiago. Inversión extranjera directa y construcción de ferrocarriles en Colombia: el caso del ferrocarril de Panamá (1849-1869). Cali. Estudios Gerenciales. 2010.

CORREA RESTREPO, Juan Santiago. Los caminos de hierro: ferrocarriles y tranvías en Antioquia. El ferrocarril en Antioquia. Bogotá, D.C., Colegio de Estudios Superiores de Administración CESA. 2010.

CORREA, Juan Santiago, De Buenaventura al Caribe: el ferrocarril del Pacífico y la conexión interoceánica (1872-2012). Bogotá. Colegio de Estudios Superiores de Administración -CESA. 2012.

COSTA MAS, José. La trilogía, ferrocarril, industria y ciudad. Los paisajes de los pintores desde la perspectiva de la geografía. Palma. Universidad de Alicante. 2009.

COZZENS, Peter. La tierra llora, la amarga historia de las Guerras Indias por la Conquista del Oeste. Madrid. Ediciones SLNE. 2017.

CRUZ GÓMEZ, Natalia, COBO PAZ, Natalia & DIAZ MUNÉVAR, Alexander. Popayán en el siglo XX: algunas perspectivas sobre su historia urbana. Popayán. Universidad del Cauca. 2016.

DOVAL, Gregorio. Breve historia de la conquista del oeste. Madrid. Ediciones Nowtilus S.L. 2009.

ESCOBAR, Arturo. La invención del tercer mundo construcción y deconstrucción del desarrollo. Caracas. Fundación Editorial El Perro Y La Rana. 2007.

ESCOVAR, Alberto & SOLEDAD REYN, María et al. Popayán 470 años de historia y patrimonio. Popayán. Editorial Letrarte. 2006.

ESCUADERO, Antonio. La Revolución Industrial: Una nueva era. Madrid. Grupo Anaya S.A. 2009.

FERRO, Marc. La colonización. Una historia Global. Ciudad de México. Siglo XXI Editores, S.A. 2000.

GALVIS TORRES, Guido Antonio. El tren llegaba llorando. En: HERNADEZ LATORRE, Salvador & DIAZ LOPEZ, Zamira et al. Visiones alternativas del patrimonio local. Popayán una ciudad en construcción. Popayán. Fundación la Mora. 2003.

GOMÁRIZ, José. Esclavitud blanqueamiento y modernidad periférica en Cuba Gaspar Betancourt Cisneros El Lugareño. Florida. América sin nombre. 2014.

HOBBSAWM, Eric. Entorno a los orígenes de la Revolución Industrial. Madrid. Siglo Veintiuno de España Editores, S. A. 1988.

HOBBSAWM, Eric. Historia del siglo XX. Buenos Aires. Editorial Grijalbo. 1999.

HOBBSAWM, Eric. La era del Imperio 1875-1914. Buenos Aires. Editorial Critica. 2009.

HOYANO BAZZINI, Eduardo. La nueva frontera del azúcar. El ferrocarril y la economía cubana. Madrid. CSIC. 199.

JUNGUITO BONNET, Roberto et al. Episodios de la historia de la agricultura en Colombia. Bogotá. Banco de la República-Biblioteca Luis Ángel Arango. 2022.

KEMP, Tom. La Revolución Industrial en la Europa del Siglo XIX. Barcelona Editorial Fontanella S.A. 1979.

KOHON, Jorge et al. Desafíos del transporte ferroviario de carga en Colombia. Washington. Banco Interamericano de Desarrollo. 2016.

LAROSA, Michael & MEJÍA, German. Historia concisa de Colombia (1810-2013). Bogotá. Pontificia Universidad Javeriana. 2013.

LEGRAND, Catherine. Colonización y protesta campesina en Colombia 1850 – 1950. Bogotá. Universidad Nacional de Colombia. 1998.

LONDOÑO VÉLEZ, Omaira. El territorio y las reformas constitucionales de Rafael Reyes. Santiago de Cali. Criterio Jurídico. 2011.

MISAS ARANGO, Gabriel et al. Desarrollo económico y social en Colombia: siglo XX. Bogotá. Universidad Nacional de Colombia. 2001.

MURILLO JIMÉNEZ, Hugo. La intervención norteamericana en Guatemala en 1954. Dos interpretaciones recientes. San José-Costa Rica. Anuario de Estudios Centroamericanos. 1985.

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

NIÑO MURCIA, Carlos. Los ferrocarriles en Colombia: genealogía de un fracaso. Bogotá. Ensayos: Historia y Teoría del Arte. 1996.

PALACIOS, Marco. El café en Colombia, 1850-1970: una historia económica, social y política. Ciudad de México. Centro de Estudios Históricos, 2009.

PALLARES SEVILLA, Carlos. et al. El camino de hierro cien años de la llegada del ferrocarril a Quito. Quito. Fondo de Salvamento del Patrimonio Cultural de Quito. 2008.

POVEDA RAMOS, Gabriel. La construcción del ferrocarril de Panamá. Medellín. Dyna. 2004.

PUCCI, Roberto. La revolución industrial azúcar en Cuba, Brasil y Argentina tecnología y cambio social (CA. 1870-1930). Tucumán. Realidad Económica. 1999.

QUIXAL SANTOS, David & VITA ROSALENY, Francisco. La expansión hacia el oeste americano vista a través del género western. Barcelona. Exnovo. 2006.

ROMERO José, Luis. Latinoamérica: las ciudades y las ideas. Buenos Aires. Siglo Veintiuno Editores. 2010.

SÁNCHEZ BLANCO, Víctor. Desarrollo de las líneas férreas en Europa: aspectos históricos la red de transportes ferroviarios españoles. Madrid. Cuadernos de Estrategia 71. 1994.

STAVENHAGEN, Rodolfo. Capítulo I. Siete tesis equivocadas sobre América Latina en Sociología y Subdesarrollo. México. Nuestro Tiempo. 1981.

TERESA PEREZ, María. Barrio y vida urbana en Popayán, 1920-1983. Popayán. Universidad del Cauca. 2022.

TOBAR, Rafael. Cuando florezcan los eucaliptos. Miami Florida. Tea House Publishing. 2012.

TORRES DEL RIO, César Miguel. Colombia siglo XX: desde la guerra de los mil días hasta la elección de Álvaro Uribe. Bogotá. Editorial Pontificia Universidad Javeriana, 2015.

URREGO RUIZ, Ricardo. El tren que yo conocí desde Popayán – Colombia. Popayán. Ediciones Popayán Positiva. 2021.

VALENCIA LLANO, Alonso et al. Historia del Gran Cauca historia regional del suroccidente colombiano. Cali. Universidad del Valle, 1996.

VALENCIA LLANO, Alonso. Estado Soberano del Cauca federalismo y regeneración. Bogotá. Banco de la Republica. 1988.

VEJARANO VARONA, Jaime. Estampas de mi ciudad: Popayán. Popayán. Fondo Mixto para la cultura del Cauca. 2005.

Trabajos de grado.

CAMPO BAUTISTA, María del Pilar et al. Popayán y el Cauca: un esbozo histórico (1948-1954). Título: Licenciatura en Ciencias Sociales. Popayán-Cauca. Universidad Del Cauca. Facultad de Ciencias Naturales, Exactas y de la Educación. Departamento de Historia. Programa Lic. en Historia. 1992.

GÓMEZ ZUBIETA, Luis Reynaldo. Ferrocarriles en Bolivia del anhelo a la frustración 1860 -1929. Título: Historia. La Paz - Bolivia. Universidad Mayor de San Andrés Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación. 1998.

GONZÁLEZ HENAO, Lina Marcela. Incidencias del ferrocarril del pacífico vía Cali – Popayán en los poblados de Jamundí, Guachinte y Timba (Valle) 1915 – 1930. Título: Licenciada en Historia. Cali. Universidad Del Valle. Facultad de Humanidades. Departamento de Historia. 2014.

IGLESIAS, Diego Fernando. La idea de modernidad en las memorias de Julián Uribe Uribe. Título: Maestría en Historia. Santiago de Cali. Universidad Del Valle. Facultad de Humanidades. Departamento de Historia. 2018.

MEJÍA JARAMILLO, Alejandro. Sistemas de transporte en Colombia en los siglos XIX Y XX. Título: Ingeniero Civil. Envigado. Escuela de Ingeniería de Antioquia. Ingeniería Civil. 2003.

MUÑOZ, María Mercedes et al. Popayán 1950-1970 Aspectos económicos de su lento desarrollo. Título: Licenciados en Educación especialidad Historia. Popayán-Cauca. Universidad Del Cauca. Facultad de Ciencias Naturales, Exactas y de la Educación. Programa Lic. en Historia. 1993.

SARZOSA FLETCHER, Jaqueline Liced. Y el sueño se hizo realidad: el ferrocarril del pacífico en Popayán, una esperanza de unión y progreso material 1915-1930. Título: Historiadora. Popayán Cauca. Universidad Del Cauca. Facultad de Ciencias Humanas y Sociales. Departamento de Historia. 2012.

TRUJILLO IBAÑEZ, María Belén. Et al. Los ritmos del tiempo en Piendamó, Tunia: tierras, hombres y poder. Título: Licenciado en Educación, Ciencias sociales. Historia. Popayán-Cauca. Universidad Del Cauca. Facultad de Ciencias Naturales, Exactas y de la Educación. Programa Lic. en Historia. 1992.

VASQUEZ MATURANA, Pedro. El ferrocarril y su impacto en el desarrollo económico de la ciudad de Cartagena, 1920-1930". Título: Historiador. Cartagena. Universidad de Cartagena. Facultad Ciencias Humanas. Departamento de Historia. 2021.

Documentos Electrónicos.

ALVARES, Eduard. Ferrocarril y sistema de ciudades. Integración e impacto de las redes ferroviarias en el contexto urbano europeo. En: Revista bibliográfica de geografía y ciencias sociales. Barcelona. Universidad de Barcelona. 2016. N.º 1169. En: <https://revistes.ub.edu/index.php/b3w/article/view/26358/27804>

ÁLVAREZ HOYOS, María Teresa. Pasto y sus intentos modernizadores en el período de la República Liberal (1930-1946). En: Revista Historia y memoria. Tunja. Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia. 2012. N. º5. En: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=325127481007>

ÁLVAREZ, Miguel Madueño. Colonialismo, genocidio y reeducación como elementos de la guerra irregular en la conquista del Oeste Norteamericano. En: Revista Universitaria de

Historia Militar. [en línea]. Teruel. Centro de Estudios de la Guerra-RUHM. 2022. N.º 23.

En: <https://ruhm.es/index.php/RUHM/issue/view/24/12>

AYALA DIAGO, Cesar Augusto. Popayán: dos décadas de historia política (1900-1920).

En: Anuario De Historia Regional Y De Las Fronteras. Bucaramanga. Universidad Industrial de Santander. 2000. N.º 1. En:

<https://revistas.uis.edu.co/index.php/anuariohistoria/article/view/1975/2346>

BAILEY, Bertila, PUTZEYS, Yvonne, & LARIOS, Rubén. Registro de una colección arqueológico-industrial en Guatemala: El caso del Ferrocarril. En XIV Simposio de Investigaciones Arqueológicas en Guatemala. Ciudad de Guatemala. Museo Nacional de Arqueología y Etnología, 2001. En:

<https://www.asociaciontikal.com/wp-content/uploads/2016/11/47.00.pdf>

BUCHELI, Marcelo. La crisis del enclave bananero del Magdalena en los 60s. En: Historia y Critica. Bogotá. Universidad de los Andes. 1991. N.º 5. En:

<https://revistas.uniandes.edu.co/index.php/hiscrit/article/view/3708>

CABRERA, Abraham Aparicio. Historia económica mundial 1870-1950. En: revista Economía Informa. Ciudad de México. Universidad Nacional Autónoma de México. 2013. N.º 382. En:

<http://www.economia.unam.mx/publicaciones/econinforma/382/06aparicio.pdf>

CALDENTEY DEL POZO, Pedro, CALDENTEY, Albert Pedro. Sistema agroalimentario y enclaves bananeros en América Central. En Revista de Estudios Agrosociales. Córdoba. Universidad de Córdoba. 1963. N.º 164. En: <https://helvia.uco.es/xmlui/handle/10396/5748>

CAMARGO BONILLA, Yeniffer. Historicidad del transporte en Colombia, un proceso de transición y rupturas. En: revista de estudios históricos. Michoacán. Universidad Autónoma de Zacatecas. 2019. N.º 69. En: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=89860728007>

CORREA RESTREPO, Juan Santiago. Ferrocarriles y soberanía: el ferrocarril de Panamá, 1850-1903. En: América Latina en la Historia Económica. Revista de Investigación. Ciudad de México. Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora. 2015. N.º 2. En: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=279138104002>

EJEA MENDOZA, Tomás. El ferrocarril como símbolo del progreso en la cultura latinoamericana: dos pinturas del siglo XIX. En Revista Fuentes Humanísticas. Ciudad de México. Universidad Autónoma Metropolitana. 2022. N.º 65. En: <https://fuenteshumanisticas.azc.uam.mx/index.php/rfh/article/view/1082/1324>

FERNÁNDEZ SÁENZ, Fernando. El primer ferrocarril español se construyó en Cuba. Revista hispano cubana. Madrid. F.C.H 2001. N.º 9. En: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=207171>

FRANCO REYES, Adriano. Economía política y desarrollo en la zona bananera (Magdalena, Colombia), 1850–1930. En: Regions and Cohesion. New York. Oxford. 2022. N.º 3. En: <https://www.berghahnjournals.com/view/journals/regions-andcohesion/12/3/reco120303.xml>

Frax, Esperanza & Madrazo Santos. El transporte por carretera, siglos XVIII-XX. En: Transportes, Servicios y Telecomunicaciones. [en línea]. Madrid. Universidad Autónoma de Madrid. 2001. N.º 1. En: https://www.tstrevista.com/sumarios/sum01/sumario_01_001_es.asp

GUERRERO, Gerardo León. La imposición de modelos pedagógicos en Colombia- siglo XX. En Revista Udenar. Nariño. Estudios Latinoamericanos. 2017. N. °10. En: <https://revistas.udenar.edu.co/index.php/rceilat/article/view/3253/3799>

HUERTA MATA, Juan José & ZUBILLAGA ALVA, Ruth María. Evolución de la industria automotriz en México en el siglo XX y la primera década del siglo XXI. En: Nova Rúa: Revista Universitaria de administración. Jalisco. Universidad de Guadalajara. 2015. N.º 11 En: <https://erevistas.uacj.mx/ojs/index.php/NovaRua/article/view/3837/3119>

LEDEZMA MENESES, Gerson. El pasado como forma de identidad: Popayán en la conmemoración del primer centenario de la independencia 1910-1919. En: Memoria & Sociedad. Bogotá. Pontificia Universidad Javeriana. 2007. N.º 22. En: <https://revistas.javeriana.edu.co/index.php/memoysociedad/article/view/8079>

MARTÍNEZ GARCÍA, Yesenia. Organización y demandas del movimiento obrero en Centroamérica: entre el enclave bananero y el proceso de reformas sociales. En Clío América. Magdalena. Universidad del Magdalena. 2010. N.º 7. En: <https://revistas.unimagdalena.edu.co/index.php/clioamerica/article/view/395>

MELO, Jorge Orlando. La idea del progreso en el siglo XIX, ilusiones y desencantos, 1780-1930. Conferencia presentada en el XVI Congreso de colombianistas, Charlottesville. 2008. p.1. En: <https://jorgeorlandomelo.org/bajar/progreso1.pdf>

PÉREZ, Edmundo. Los ferrocarriles y el desarrollo regional y urbano de Colombia. En Bitácora Urbano Territorial. Bogotá. Universidad Nacional de Colombia. 1998. N.º 1. En: <https://revistas.unal.edu.co/index.php/bitacora/article/view/18837/19729>

POVEDA RAMOS, Gabriel. La tecnología mecánica y su ingreso a Colombia. Revista de la Académica Colombiana de Ciencia Exactas, Físicas y Naturales. Bogotá. Universidad Pontificia Bolivariana. 2001. N.º 9. En: https://www.accefyn.com/revista/Vol_25/95/253-267.pdf

REYES GONZÁLEZ, José Luis. Los enclaves azucareros de la región nororiental de Cuba (1900-1930). el batey del central tacajó. En: Revista hispano cubana.78. Venezuela, Centro de Investigaciones Históricas Mario Briceño Iragorry. 2014. N.º 61. En: <http://www.scielo.org.ve/pdf/te/v24n61/art20.pdf>

SÁNCHEZ BARRÍA, Felipe. El funcionamiento de los ferrocarriles en México durante los primeros años de la revolución, 1911-1914. En: Revista Tiempo y espacio. Concepción. Universidad de concepción de chile. 2010. N.º 24. En: <https://revistas.ubiobio.cl/index.php/TYE/article/view/1761/1705>

SIERRA, Gina Paola. La fiebre del caucho en Colombia. En: Credencial Historia. Bogotá. Banco de la Republica. 2022. N.º 262. En: <https://www.banrepcultural.org/biblioteca-virtual/credencial-historia/numero-262/la-fiebre-del-caucho-en-colombia>

TIRADO MEJÍA, Álvaro. Aspectos de la colonización antioqueña. En: Revista de Extensión Cultural. Medellín. Universidad Nacional de Colombia Sede Medellín. 1978. N.º 156. En: <https://repositorio.unal.edu.co/handle/unal/57280>

VÁSQUEZ, Hernán. La historia del petróleo en Colombia. En: Revista Universidad. EAFIT. Medellín. Universidad Eafit. 2012. N.º 93. En: <https://publicaciones.eafit.edu.co/index.php/revista-universidadeafit/article/view/1418/1290>

VILAS, Carlos. La economía de enclave en la Costa Atlántica. En: Wani Managua. Bluefields Indian and Caribbean University (BICU). 2014. N.º 5. En: <https://revistas.bicu.edu.ni/index.php/wani/article/view/401>

Audiovisuales.

FORD, John. The Irons Horse. [video] Fox Film. [1924]. Duración: 1 hora y 50 minutos En: <https://www.youtube.com/watch?v=BLxKxD3USrg>

PORTILLO, Michael. Trenes de la gran guerra. [video] Odisea: Documania Tv. [16-05-2017]. Miniserie de 5 capítulos. En: https://www.documaniatv.com/historia/trenes-de-la-gran-guerra-1-el-comienzo-de-una-guerra-ferroviaria-video_45eb85c21.html

RENFE. Los hijos de hierro. [video]. Madrid. YouTube, Gobierno de España, ministerio de transporte, movilidad y agenda urbana, [30 de junio de 2021] 49:34 minutos. En: <https://www.youtube.com/watch?v=7XpR0-EpRHw>

SPIELBERG, Steven. La lista de Schindler. Estados Unidos. 1993. Duración: 3:07:10 horas. En: https://archive.org/details/lalistadeschindler1993stevenspielberg_201912

Sitios Web.

ARISTIZBAL TOBON, Gustavo. ¿Cuál fue el primer carro que rodó en Medellín? El colombiano. Medellín. 09 de agosto de 2017. Disponible en: <https://www.elcolombiano.com/tendencias/de-dion-bouton-el-primero-AD7072165>

Biblioteca Virtual del Banco de la República. Historia general de los ferrocarriles. Bogotá. En: https://www.banrepcultural.org/ferrocarriles/secciones/historia_general.htm#:~:text=El%20concepto%20de%20ferrocarril%20surgi%C3%B3,se%20asentaba%20en%20los%20su
[rcos](https://www.banrepcultural.org/ferrocarriles/secciones/historia_general.htm#:~:text=El%20concepto%20de%20ferrocarril%20surgi%C3%B3,se%20asentaba%20en%20los%20su)

MALGESINI, Gabriela & GIMÉNEZ, Carlos. “Raza” en Guía de conceptos sobre migraciones, racismo e interculturalidad. Madrid. Catarata-Comunidad de Madrid, 2000.

En:<https://redongdmad.org/manuales/educacionintercultural/datos/docs/ArticulyDocumentos/Clarificacion%20de%20conceptos/culMultIntr/RAZA.pdfcap>