

EL ANTIGUO FERROCARRIL DE CALDAS

GABRIEL POVEDA

mgt@logos.upb.edu.co

Profesor Emérito, Universidad Pontificia Bolivariana, Medellín.

Recibido para revisar 28 de Noviembre de 2002, aceptado 5 de Junio de 2003, versión final 26 de Junio de 2003.

RESUMEN: Se reconstruye la historia de la construcción y de la operación de los ferrocarriles que, en la primera mitad del siglo XX recorrieron el territorio del antiguo departamento de Caldas en Colombia. Se rememora, en especial, el que se llamó Ferrocarril de Caldas, que iba desde el río Cauca, cerca de Cartago hasta Manizales, y que fue construido y operado por una empresa del gobierno del mencionado Departamento. Se revive también la construcción del ferrocarril de Pereira a Armenia y el intento prolongado y fallido de construir otro de Armenia a Ibagué, atravesando la Cordillera Central de Colombia.

PALABRAS CLAVES: Colombia-Ferrocarriles-Historia, Colombia-Historia.

ABSTRACT: This paper recalls the history of the construction and the operation of the former railways which spanned the territory the Colombian, ancient Departamento de Caldas. We remind in special the Ferrocarril de Caldas, which began on the Cauca river and reached to Manizales (the main city). It was made and operated by a government enterprise belonging the same department. Also it is mentioned the construction of the railway from Pereira to Armenia and the protracted (but unsuccessful) attempt to construct another line from Armenia to Ibagué, across the Central Mountain Range in Colombia.

KEYWORDS: Colombia-Railways-History, Colombia-History.

En el año de 1901, cuando comenzaba el siglo XX, Colombia estaba sumida en la cruenta y absurda guerra civil que posteriormente se ha llamado de los Mil Días (1899-1902), la que dejó cerca de cien mil muertos y convirtió en ruinas la economía del país. Poco después de terminar esta contienda, en 1903, Panamá rué separada de nuestro país, mediante una humillante intervención extranjera. Colombia quedó constituida por ocho departamentos, todos ellos muy extensos pero sumamente pobres: Antioquia, Bolívar, Boyacá, Cauca, Cundinamarca, Magdalena, Santander y Tolima. Vivían en ese momento unos 3,9 millones de colombianos, en un país casi carente de industrias, de vías de comunicación, de energía eléctrica, y cuyas pocas necesidades económicas eran abastecidas por una agricultura pobre y rudimentaria. Colombia subsistía exportando un poco de oro, de café y de algodón. La capital, Bogotá, contaba tan sólo con menos de cien mil habitantes. Algunos vapores

fluviales surcaban el río Magdalena desde Neiva hasta Barranquilla y Cartagena; otros recorrían desde Cali hasta Cartago y unos pocos más navegaban en otros tramos de ríos menores. Unos poquísimos trechos de ferrocarriles incompletos y paralizados habían sobrevivido a la guerra civil, pero estaban inmovilizados en su construcción y en su servicio.

Afortunadamente para Colombia, en 1904 asumió la Presidencia de la República el general Rafael Reyes Prieto, uno de los mandatarios más capaces de toda la historia colombiana. Una de las numerosas iniciativas del Presidente Reyes fue la de reformar la división político-administrativa del país. En desarrollo de esta idea, en 1905, creó el Departamento de Caldas, tomando para ello una buena porción del sudeste del anterior departamento de Antioquia y otra parte considerable del nordeste del viejo departamento del Cauca. El territorio del nuevo departamento quedó así constituido, ni más ni

menos, que por la suma de los actuales departamentos (Hablamos en el año 2003) de Quindío, Risaralda y Caldas. Manizales fue señalada como capital departamental. Esta era una ciudad pequeña, con 24.656 habitantes que allí encontró el censo nacional de población del mismo año de 1905. Dicho censo enumeró en Pereira 19.036 pobladores y en Armenia (tercera ciudad de aquel Caldas) encontró 9.632 residentes. Las tres ciudades eran jóvenes, con medio siglo o menos de fundadas, las tres habían nacido del vigoroso proceso migratorio que se había iniciado en la vieja Antioquia casi exactamente un siglo antes, y el cual había encontrado en el cultivo del café una gran fuente de riqueza en el recién nacido departamento.

Pero en ese momento, el joven Departamento de Caldas solamente tenía como vía de exportación para el grano un pésimo camino de montaña que iba de Manizales a Honda, donde el café se embarcaba en los vapores que lo llevaban a la Costa Atlántica. Además existían sendos caminos de herradura que iban de Pereira y de Armenia a Cartago, donde el grano caldense se cargaba en otros vapores que navegaban por el río Cauca y que lo llevaban a Cali. Por estos dos fragorosos caminos, se transportaba el café en muías y bueyes hacia el departamento del Cauca y por ellos mismos se traía de allá a Caldas el cacao y otras mercancías que requería la población que ya vivía en esta nueva porción de Colombia. En esos primeros años del siglo, la población de Caldas crecía velozmente porque, año tras año, llegaban nuevas oleadas de antioqueños desde el norte y, en menor número, de caucanos desde el sur. Así mismo crecía la producción y la exportación de café. Era así cada día más obvio que el Departamento necesitaba vías mucho más eficientes y equipos de transporte mucho más potentes y más modernos que las recuas de muías y de bueyes que hasta entonces le habían servido.

Otra de las certeras iniciativas de Reyes fue la de crear, también en 1905, el Ministerio de Obras Públicas, y reiniciar la construcción de las vías férreas que se habían comenzado a construir a fines del siglo XIX en varios sitios del país. Una de esas líneas era la del ferrocarril que venía de Buenaventura a Cali, la que había quedado detenida en la estación "Córdoba", no lejos de Buenaventura. En el año mencionado, se

reiniciaron los trabajos de construcción hacia el interior del país, con enormes dificultades técnicas, financieras y administrativas. Pero Reyes y los presidentes posteriores a él continuaron persistentemente esta obra, la cual llegó a Cali en 1914. En ese momento ya existían dos empresas de navegación del río Cauca, que lo recorrían con pequeños vapores, desde los caseríos ribereños de "Juanchito" y "Puerto Isaacs", cercanos a dicha ciudad, hasta la actual población de La Virginia.

Ya desde 1911, los gobernantes y los dirigentes cívicos caldenses habían señalado la necesidad de construir una ferrovía desde Manizales hasta el río Cauca, hasta un punto donde llegaran los vapores que venían de Cali, para dejar así comunicado el centro del departamento de Caldas con el puerto de Buenaventura a través del enlace ferrocarril - vapores- ferrocarril. De esa manera, en diciembre de 1911, los gobiernos nacional y departamental firmaron un contrato en que el primero (La Nación) autorizaba al gobierno de Caldas a construir un ferrocarril desde el río Cauca hasta Manizales, de propiedad del departamento, y, además, le otorgaba una subvención para la construcción de la obra, tal como lo había dispuesto una ley de los gobiernos de la Regeneración, en 1888, (Fue en el gobierno de don Carlos Holguín)a instancias de Rafael Núñez (otro Presidente deseoso de hacer vías modernas). Poco antes de la firma de este contrato, la Asamblea Departamental de Caldas había dictado una ordenanza que disponía la construcción del ferrocarril, lo declaraba de utilidad pública y ordenaba que lo ejecutara y lo operara el Departamento, mediante una junta directiva presidida por el Gobernador, tal como el Departamento de Antioquia dirigía entonces su ferrocarril de Puerto Berrío a Medellín. Dotado de esta ordenanza, el Gobierno del joven departamento contrató enseguida, al ingeniero Felipe Zapata Cuenca para que éste hiciera un estudio preliminar para establecer la ruta, las especificaciones principales de la ferrovía y el presupuesto aproximado de construcción. El 1 de enero de 1912, Zapata entregó su informe. En este documento, Zapata informó que la vía tendría uno de sus extremos en Manizales y el otro en Puerto Caldas.. Este último sitio era un pequeño caserío situado en la desembocadura del

rio La Vieja en Cauca en el Cauca, no lejos de Cartago. Pereira quedaría como a la mitad de este recorrido. Indicó que el ancho de trocha sería de *60 cm*, y la longitud sería de *80 km*. Calculó el presupuesto en dos millones de pesos de entonces, cuando el peso colombiano era equivalente al dólar de Estados Unidos, y estimó que el tiempo de construcción sería de dos años. Agregó que la ferrovía atendería una región ya bastante poblada, donde vivían unos *79.000* habitantes y acarrearía *18.000 toneladas* anuales de carga, sumando ambos sentidos de viaje. Además, Zapata recomendó con gran visión que se le hiciera un ramal a Armenia por la importancia económica que ya estaba adquiriendo aceleradamente esta ciudad. Cabe aquí recordar que en el censo nacional de población que el Presidente Carlos E. Restrepo ordenó en 1912, la población de Manizales ya era de *34.720* habitantes, la de Pereira era de *18.418* habitantes y la de Armenia era de *13.720* personas. Se contaba, por supuesto con que, desde el comienzo de la obra, el Gobierno Nacional iniciaría la entrega al Departamento de Caldas de la subvención que habían pactado contractualmente y que era en esa primera época era de *9.950 \$/km* que se construyera.

Con base en el informe preliminar del ingeniero Zapata, la junta directiva de la empresa ya constituida encargó al mismo ingeniero que hiciera el estudio detallado de la vía que habría de recorrer el ferrocarril y que realizara la localización de la línea. Así lo hizo Zapata y el 1 de mayo de 1912 entregó su informe a la Junta. Dándose cuenta de las dificultades financieras del proyecto, recomendó iniciar la obra desde el río Cauca y luego construir hasta donde alcanzaran los fondos disponibles, explotar económicamente lo construido para generar nuevos fondos para continuar y llevar de esa manera la obra hasta su término. Además, rectificó su anterior recomendación sobre el ancho de la trocha (*60 cm*.) y aconsejó adoptar la trocha de yarda (*3 pies*) debido a que esa carrilera estaba llamada, según indicó Zapata con admirable clarividencia, a emparar con las de los ferrocarriles del Pacífico y de Amagá, que tenían la trocha de yarda. Aprobado este informe, la Junta nombró como comisión de trazado a Zapata, ayudado por los ingenieros Héctor Acebedo, Julián Arango y Alonso Restrepo, quienes iniciaron los trabajos

enseguida. La ruta adoptada ya en ese momento, partía del río Cauca hacia el oriente, pasando un poco al norte de Cartago y tomando la ladera norte del río Consota, trepando por ella hasta la planicie ondulada donde se asienta Pereira. En Pereira cruzaría el río Otún y después de salvar una pequeña serie de colinas, llegaría a Santa Rosa de Cabal. De aquí seguiría a Chinchiná y Villamaría. Los pocos kilómetros de recorrido que quedarían desde esta pequeña población hasta Manizales los subiría la vía con muy fuertes pendientes y en un elaborado sistema de curvas para llegar a la capital de Caldas. Una vez definida esta ruta, el ingeniero Zapata se retiró de la empresa y fue a colaborar en la empresa del Ferrocarril de Girardot.

La comisión de trazado trabajó durante el resto del año de 1912, y en ese transcurso trazó y localizó desde la desembocadura de La Vieja (sitio al cual bautizaron como Puerto Caldas) hasta el *kilómetro 36*. Las especificaciones de la carrilera que la comisión adoptó fueron las siguientes: trocha de yarda, pendientes máximas del *2%* compensada, radio mínimo de curvas de *71.85 m.*, tangentes mínimas de *35 m.* y gálibos estándar. El costo de ese trayecto más el de los equipos fue estimado en \$ *912.556*, sin incluir fajas de tierras, que fueron cedidas gratuitamente por los propietarios, lo que arrojó así un costo promedio por kilómetro de \$ *25.000*. Este informe fue entregado por la comisión a la Junta el 30 de enero de 1913. Desde ese momento ya la empresa estaba publicando el periódico "El Ferrocarril de Caldas" en analogía con lo que se hacía en Antioquia, donde ya se publicaba el periódico "El Ferrocarril de Antioquia" por la empresa ferroviaria de ese mismo nombre. En el "Ferrocarril de Caldas" se publicó el informe mencionado.

Ya en este momento era claro que los requerimientos de fondos para construir este ferrocarril serían superiores a lo que se venía pensando hasta entonces. Por esa razón, el Departamento solicitó a la Nación, y ésta aceptó, que la subvención que ella se había comprometido a darle a aquél para realizar la obra fuera elevada de *9.950 a 15.000 \$/Km*. En el mismo decreto nacional donde esto se dispuso, se reafirmaron o se establecieron nuevas especificaciones técnicas para la ferrovía, las cuales fueron las siguientes: ancho entre rieles

(trocha), 1 yarda, (o sea 3 pies, o 91 cm.); peso de los rieles de 55 libras/yarda, traviesas en la vía, 1.500 unidades/Km. (es decir 66.6 cm. entre dos traviesas consecutivas), pendiente máxima del 3% compensado en curvas, radio mínimo de curvas de 80 m., longitud mínima de tangentes de 40 metros entre curvas reversas, puentes metálicos y obras de arte definitivas (lo cual quería decir obras de arte en concreto).

Mientras ocurría todo esto en el Ferrocarril de Caldas, el Ferrocarril de Buenaventura a Cali había llegado a esta ciudad. En 1904, el Presidente Reyes ordenó reiniciar su construcción desde la estación Córdoba (kilómetro 43 desde Buenaventura), donde había quedado detenido a fines del siglo XIX. De 1904 a 1905, esta ferrovía avanzó hasta el kilómetro 98 (estación Papagayeros), y de 1905 a 1915, con muchas dificultades, avanzó otros 75 m. Finalmente, en los primeros días de 1915 se dio al servido desde el mar hasta Cali, con 173 km de longitud. En esta forma, el movimiento del café que venía desde el Departamento de Caldas hacia Buenaventura para exportarlo se vio enormemente beneficiado y abreviado, y las razones para construir el Ferrocarril de Caldas quedaron confirmadas y reforzadas.

A lo largo del año de 1914 el ingeniero bogotano Jorge Páez González hizo para el Ferrocarril de Caldas los levantamientos topográficos completos y dibujó los planos de la vía que se necesitaban para iniciar la construcción, desde el río Cauca hasta la Quebra de Vásquez, que es un pequeño puerto de montaña situado a medio camino entre Pereira y Santa Rosa. Vino luego un período de más de un año de estancamiento del proyecto, durante el cual se buscaron nuevas aprobaciones técnicas del Gobierno Nacional y nuevos recursos financieros. Cabe anotar aquí que la economía del país y el tesoro público afrontaban entonces una fuerte recesión debido al inicio de la Primera Guerra Mundial y a la consiguiente merma en las exportaciones de café a los países contendientes. Hubo que esperar a agosto de 1915, bajo la presidencia del Doctor José Vicente Concha, para comenzar la construcción, la que se inició desde Puerto Caldas. Dirigía la obra el ingeniero antioqueño Luis A. Isaza.

El 2 de julio de 1917, se inauguró la obra desde el Idiómetro 0 hasta el kilómetro 10, junto

a la ciudad de Cartago, siguiendo la margen izquierda del río La Vieja. Era superintendente de la empresa departamental el ingeniero Alfonso Bernal y era ingeniero director de la obra el ingeniero Jorge Escobar. Ya funcionaba la locomotora N° 1, bautizada con el nombre de "Zapata", que pesaba 17,5 toneladas y podía desarrollar hasta 30 km/hora de velocidad. El tramo inaugurado fue realizado con rieles de 27 kilos por metro lineal, que medían 9,14 m de longitud, y estaban soportados por 14 traviesas cada uno (1526 traviesas por kilómetro). El ancho de la plataforma en cortes era de 4,50 m y en las coronas de teroplén era de 5,0 m. Un notable puente rígido en acero, de 70 m de luz, permitió cruzar el cauce del río La Vieja. Las fajas de tierra para la línea eran de 30 m de anchura. Se estaba tendiendo simultáneamente - como era costumbre en el mundo entero - una línea telefónica paralela y a pocos metros de la carrilera. Los peraltes en curvas eran de 0.046 por grado de curva. Ya se había pedido una nueva locomotora, de 35 toneladas. Un carro de pasajeros de segunda clase, 8 carros de carga, dos más para ganado, 6 plataformas y dos carros de empuje completaban el inventario del material rodante.

La pobreza del país apenas permitía que las obras avanzaran muy lentamente. El kilómetro 15 sólo pudo alcanzar a inaugurarse el 17 de enero de 1919 y allí se estableció una pequeña estación denominada Villegas. Aquí comenzó una etapa de construcción muy difícil, en la que la línea trepaba diagonalmente por una ladera muy pendiente, ubicada en el lado norte del cañón del río Consota que corre por el fondo de la hondonada. Todo el trabajo se hacía a pico, pala y carretilla de mano. Sin embargo, la obra avanzó del kilómetro 15 al 21, situado en el altiplano que corona ese cañón y cerca a la ciudad de Pereira, con bastante rapidez. En este difícil trayecto hay taludes laterales que necesitaron cortes hasta de 50 m de altura. En el año de 1920, la construcción y el servicio fueron inaugurados en Pereira y los ingenieros llevaron la carrilera hasta la Quebra de Vásquez, a pocos kilómetros de Santa Rosa de Cabal. La obra se detuvo en este punto por falta de recursos financieros, pero la empresa ya prestaba servido de carga y de pasajeros entre Puerto Caldas y Pereira. Disponía para esto de tres locomotoras: la "Zapata", de 17,5 toneladas;

la "Páez", de 35 toneladas y la "Isaza", de 37 toneladas. Además, tenía un carro de pasajeros de segunda clase, dos carros para ganado, diez vagones de carga, 6 plataformas de a 10 toneladas cada una, y cuatro carros de empuje. Las estaciones que ya estaban en servicio eran: Puerto Caldas, Cartago, Villegas, Nacederos y Pereira.

A pesar de la escasa envergadura que aún tenía este ferrocarril, ya había facilitado y abaratado grandemente el transporte de café desde el interior de Caldas a Buenaventura. Las recuas de mulas y bueyes traían el grano a Pereira desde las trilladoras de Manizales, de Armenia y de todo el Departamento. El pequeño ferrocarril lo transportaba a lo largo de los 40 km desde Pereira a Puerto Caldas, donde era transbordado a los vapores del río Cauca. Estos acarrearán el café a Puerto Isaacs, donde era descargado y recogido otra vez por mulas que lo llevaban a Cali o a Yumbo. En una u otra de estas estaciones se cargaba en los trenes del Ferrocarril del Pacífico y éstos lo llevaban a Buenaventura. En este puerto, el grano era embarcado en los barcos de mar que iban a la costa oeste de Estados Unidos, o al Océano Atlántico, pasando por el canal de Panamá, que había sido dado al servicio en 1914. Las pocas importaciones que venían por Buenaventura al Departamento de Caldas recorrían la misma secuencia de etapas en el orden inverso.

La tabla siguiente presenta algunas cifras indicadoras sobre el movimiento de la empresa del Ferrocarril de Caldas en esos días (años de 1917 y 1919), cuando aún no había llegado hasta Pereira.

Concepto	1917	1919
Número de pasajeros	27.317	32.577
Carga transportada	5.539 t.	7.598 t.
Valor pasajes vendidos	\$2.434,51	\$3.394,55
Valor fletes de carga	\$5.227,66	\$11.725,49
Valor productos varios	\$100,98	
Valor producto total	\$7.763,15	\$15.612,46
Valor gastos explotación y sostenimiento	\$4.340,15	\$25,997,99
Saldo líquido	\$3.423,00	\$10.255,53
Longitud línea en servicio	10 km	15 km
Gastos en construcción		203.467,55

Fuente: Ortega Alfredo, Ferrocarriles Colombianos, 1921.

Desde principios del siglo XX, la ciudadanía de Manizales había señalado que otra vía de salida del café hacia el exterior podría ser un cable aéreo desde esa ciudad hasta Mariquita, en donde la recogería el Ferrocarril de La Dorada para llevarlo a este puerto fluvial en el río Magdalena, donde la carga sería transbordada a los vapores que navegaban el curso del río hasta Cartagena, Barranquilla y Santa Marta. En respuesta a esta aspiración de la ciudadanía manizaleña, el Gobierno Nacional, presidido por el Dr. Carlos E. Restrepo, hizo un contrato con una compañía inglesa, representada en Bogotá por el Señor Frank A. Koppel, el 14 de diciembre de 1910, para que esa compañía construyera y explotara durante 50 años un cable aéreo "entre Pereira o Manizales" hasta Mariquita "u otro punto adecuado en la línea del ferrocarril de La Dorada". Obtenida así esta concesión, Koppel la traspasó a la compañía británica The Manizales Ropeway Limited, recién constituida en Londres para este único propósito; este tipo de maniobras de "cesión" y "subcontrato" o "compraventa de contrato" entre un agente colombiano, encubierto o no, de una compañía extranjera, y ésta última (para oscurecer el negocio y para tratar de sacarle ventajas posteriores al Gobierno Colombiano) fue muy común en todos los arreglos donde intervenía el capital extranjero hasta mediados del siglo XX, y especialmente frecuente en construcción de ferrocarriles. Los trabajos se iniciaron el 2 de septiembre de 1913 en Mariquita y al cabo de pocos meses estalló en Europa la Primera Guerra Mundial. Como el material de la línea (torres, motores de vapor, cables, vagonetas, etc.) tenía que ser producido en Inglaterra y enviado a Colombia a través del Atlántico donde pululaban los submarinos alemanes, la construcción se vio interrumpida y demorada muchas veces. La obra fue finalmente terminada y puesta en servicio en Manizales en 1922. Poco después, el gobierno del Departamento construyó el cable corto de Manizales a Villa María y lo entregó para su manejo a la empresa del Ferrocarril de Caldas. El de Mariquita siguió siendo de los ingleses y pronto se convirtió en una vía sumamente activa para transportar desde Manizales el café de esta ciudad hasta el río Magdalena. Esta nueva vía mermó en algún grado el tráfico de café del Departamento hacia el río Cauca, cuando ya este tráfico comenzaba a

fluir por el incipiente ferrocarril del nuevo departamento.

La construcción y operación del Ferrocarril de Caldas quedaron pues detenidas en Pereira durante cuatro años, de 1920 a 1924. Parte de este tiempo lo aprovechó la empresa para estudiar el formidable problema técnico de cómo trazar y construir la futura sección montañosa de la línea desde Santa Rosa de Cabal hasta Villa María, y el más formidable aun de subir desde Villamaría, por la falda de una sierra muy quebrada y muy empinada, recorriendo unos pocos kilómetros, hasta el filo de la cuchilla donde está ubicada la ciudad de Manizales.

Teniendo en cuenta que en este trayecto montañoso se encontraban muchas caídas de agua que podrían usarse para generar energía eléctrica, la empresa caldense pensó desde sus comienzos en la posibilidad de usar en ese tramo (aún inexistente) equipo de tracción eléctrica, que podría tener mayores potencias y mayor capacidad de arrastre que el equipo de vapor. Para hacer este estudio la empresa trajo de Estados Unidos a dos ingenieros electricistas del cuerpo de ingenieros del ejército de ese país, el mayor A. F. Morris y el capitán E.W. Wilson, quienes de inmediato se aplicaron a su misión. En 1920 entregaron su informe. Según los dos oficiales estadounidenses la línea entre Pereira y Manizales para tracción de vapor, con pendientes máximas de 3% y con curvas de radio no inferior a 70 m, mediría 71 km y 570 m, costaría \$ 3'744.630 (cuando el peso se cambiaba a la par con el dólar de ese tiempo), incluyendo la vía, el material rodante, las estaciones y las demás dependencias, y tendría un costo de explotación anual de \$ 228.205. En cambio una vía electrificada permitiría usar mayores pendientes, hasta del 5% y lograr así una vía de 55 km y 870 m entre ambas ciudades. Si se usaran carros con motores eléctricos de corriente alterna monofásica, el presupuesto total sería de \$ 3'251.477, mientras que si se usaran locomotoras eléctricas con motores de corriente directa, ese presupuesto valdría \$ 3'775.879. Los gastos de explotación en el primero de estos dos casos ascenderían a \$ 184.815 anualmente y en el segundo caso valdrían \$ 198.265. Pero el estudio no entraba a determinar cuáles serían las fuentes de generación eléctrica, ni el costo de

construirlas, ni el costo de generación de la electricidad.

En ese momento (fines de 1920 y principios de 1921) era superintendente el ingeniero Leónidas Villegas. El ingeniero jefe era el ingeniero boyacense Eleuterio Serna, el jefe de construcción era el ingeniero J. Lúes y su ingeniero ayudante era el señor G. Mejía Villa. El jefe de trazado era el ingeniero Julián Arango y su ayudante era el ingeniero Rafael Botero. El ingeniero de mantenimiento era Carlos Vicente de la Cuesta. Ellos y la Junta Directiva de la empresa recibieron y conocieron el informe sobre el proyecto de electrificación. No sabemos cuándo ni por qué razones este proyecto fue descartado, pero es posible dar dos o tres razones muy válidas y muy obvias. Primeramente, en el país nadie sabía cómo construir un ferrocarril electrificado ni cómo operarlo, ni cómo hacerle mantenimiento a la línea y al equipo. Además, nadie tenía claro cómo ni dónde se montaría la central hidroeléctrica para aumentar este tipo de ferrovía. Además, el manejo de un ferrocarril con dos sistemas (vapor y eléctrico) sería administrativamente muy difícil y técnicamente muy ineficiente por los inconvenientes y los extracostos de los transbordos y cambios de trenes. Entretanto la vía y el servido seguían detenidos en Pereira.

El 7 de agosto de 1922, se posesionó como Presidente de la República el primer ingeniero que en Colombia ejerciera ese cargo, el ingeniero y general Pedro Nel Ospina Vásquez. En el año siguiente, 1923, ese gobierno recibió la "indemnización" que el gobierno de los Estados Unidos reconoció a Colombia por el despojo de Panamá, consistente en 25 millones de dólares. Ospina dedicó este dinero a abrir el Banco de la República y el Banco Agrícola Hipotecario y a construir ferrocarriles en varias regiones del país. Uno de los ferrocarriles que se vieron beneficiados por dineros de esta fuente fue el de Caldas. En 1924, el Gobierno Nacional le entregó a la empresa caldense la suma de \$ 720.000 pesos (iguales entonces a 720.000 dólares), a título de préstamo a largo plazo y con bajo tipo de interés, para continuar la obra. Casi de inmediato, en el mismo año, se reanudó la construcción de la ferrovía en Pereira, con dirección a Manizales, como vía para locomotoras de vapor. La obra

había estado paralizada en Pereira durante cuatro años.

El territorio del antiguo Departamento de Caldas, donde están las poblaciones de Desquebradas, Santa Rosa, Chinchiná (que en aquel tiempo se llamaba San Francisco) y Villamaría, es bastante ondulado pero no presenta altas montañas ni hondonadas profundas. Es tierra de muchas colinas, muy quebrada, partida por muchas anfractuosidades y cubierta, entonces y hoy, por cafetales; pero no puede calificarse como fuertemente montañosa. Por eso, la línea férrea avanzó desde Pereira hasta Villamaría en un solo año y llegó a esta población en 1925. Pero de Villamaría a Manizales, el trazado y la construcción exigieron portentos de ingeniería civil. Manizales estaba situada entonces, como lo está hoy, en el filo de una cuchilla de la cordillera, tendida en dirección de occidente a oriente, aproximadamente. La falda sur de la cuchilla es sumamente pendiente y desciende varios cientos de metros verticales desde Manizales hasta el sitio donde está situada la entonces pequeña aldea de Villamaría. Subir desde ésta última hasta la capital de Caldas solamente requería unos pocos kilómetros de carrilera pero exigía hacerlo con pendientes muy fuertes de 4% y 5% en casi todo el trayecto. La empresa del ferrocarril decidió acometer esta obra ímproba y así lo hizo. La construcción de este último tramo exigió casi dos años de trabajo muy duro. Al mismo tiempo la empresa construyó la bella estación terminal en Manizales (cuyo edificio aún existe y hoy es sede de una universidad).

Pero el difícilísimo trecho de Villamaría a Manizales fue también concluido mediante prodigios de ingeniería civil y así, en 1927, llegó el primer tren a la capital de Caldas, arrastrado por la locomotora "Zapata", la número 1 del ferrocarril. Así quedó completada la construcción de esta obra, iniciada en 1915. La línea desde Puerto Caldas hasta Manizales medía 117 km. Las estaciones eran: Puerto Caldas, Cartago, Villegas, Nacederos, Pereira, Dos Quebradas, Santa Rosa de Cabal, Chinchiná, Villamaría, Manizales. Tenía diez túneles con longitudes variadas desde 25 hasta 105 m. Todos recibieron nombres inventados por los obreros ferroviarios, tales como "La Cascada", "Los Cuervos" (60 m de luz), "La Doctora" (40 m), "El Arango" (82 m).

La línea cruzaba numerosos puentes metálicos, como el que se extendía sobre el río La Vieja, junto a Cartago, de 70 m; y los puentes menores "Campoalegre", "Rioblanco", "Rio-Claro" y otros. En cuanto a la locomotora N°1, la "Zapata", después de muchos años de servicio fue retirada y colocada en un alto pedestal en el parque de los Fundadores, en la capital de Caldas. Allí se le puede ver todavía hoy en el año 2003.

En 1923 la línea del Ferrocarril del Pacífico llegó a Cartago y aquí se empalmó con el Ferrocarril de Caldas, de manera que el Ferrocarril de Caldas permitió llevar sin transbordos el café desde Manizales y Pereira hasta Buenaventura. Este ferrocarril le prestó mientras existió, un gran servicio a la economía caldense, pero casi siempre exigió gastos importantes, que no le permitieron ser una empresa muy rentable. De hecho, al ser constituida ésta, la Nación le otorgó una subvención de 9.950 \$/km (como ya dijimos), subvención que en 1914 hubo de ser aumentada a \$ 15.000 luego, en 1923, a \$ 20.000.

Desde 1925, también durante el gobierno de Pedro Nel Ospina, la Nación inició la construcción de un ramal desde la estación Nacederos (muy cerca de Pereira), hacia Armenia. El ingeniero-jefe de esta obra fue el ingeniero caleño Capitalino Sánchez Zea. Después de tocar en las estaciones de Ulloa, Alcalá, Quimbaya y Montenegro, esta ferrovía - de propiedad de la Nación- llegó a la actual capital del Quindío. Casi al mismo tiempo llegó a Armenia el ramal que se desprendió del Ferrocarril del Pacífico en Zarzal (Valle) y que fue construido bajo la dirección del ingeniero Eugenio Ortega Díaz. De esta manera quedó construida la malla ferroviaria que unió entre ellas a las tres ciudades principales del Antiguo Caldas y a las tres con Cali y Buenaventura y que funcionó con gran beneficio para toda esa importante región desde 1926 hasta 1959 (33 años).

Entre los años de 1939 a 1943, cuando operó de manera normal y sin graves problemas técnicos y financieros, el Ferrocarril de Caldas presentó los siguientes resultados de operación:

Conceptos	1939	1940	1941	1942	1943
Extensión (km.)	117	117	117	118	125
Producido bruto	376.301	414.903	451.169	780.940	1.139.541
Gastos de explotación	342.147	390.944	401.158	558.485	638.088
Carga transportada (ton.)	97.535	101.576	102.052	154.714	191.483
Pasajeros transportados	263.877	306.351	432.250	631.351	762.166
Número de empleados	60	55	53	54	58
Número de obreros	272	256	280	310	367

Fuente: Contraloría General de la República, Síntesis Estadística de Colombia. 1939-1943.

MANIZALES. DEPARTAMENTO DE PLANEACION Y SERVICIOS TECNICOS.
Plano de Manizales en el año de 1930. Escala 1: 5.000.

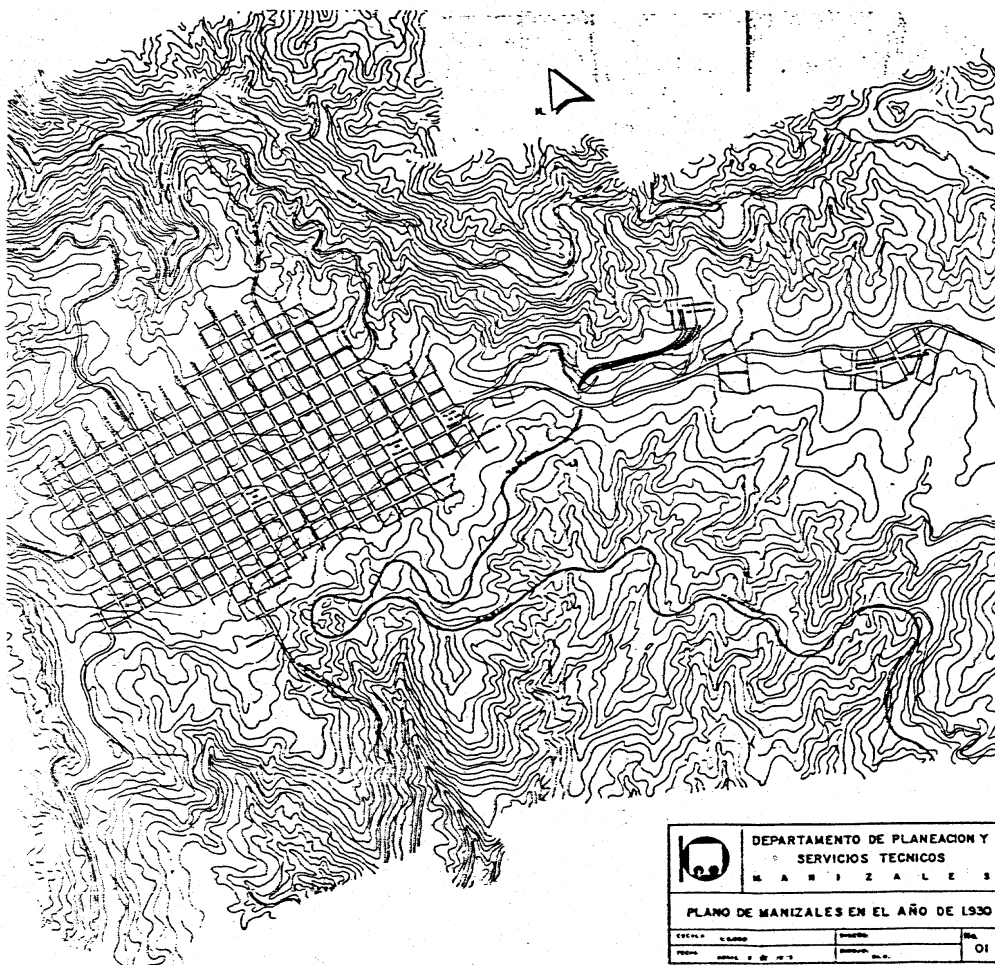


Figura 1. Manizales. departamento de planeación y servicios técnicos. Plano de Manizales en el año de 1930. Escala 1: 5.000.

En 1948, la Ley 110 autorizó a la Nación para comprar al Departamento de Caldas su ferrocarril, que ya le generaba pérdidas al Departamento por la competencia de las carreteras. La ferrovía fue

entregada para su operación, primero, al Ferrocarril del Pacífico y después, en 1951, fue asumida, como todos los ferrocarriles de la Nación, por el Consejo Nacional de Ferrocarriles.

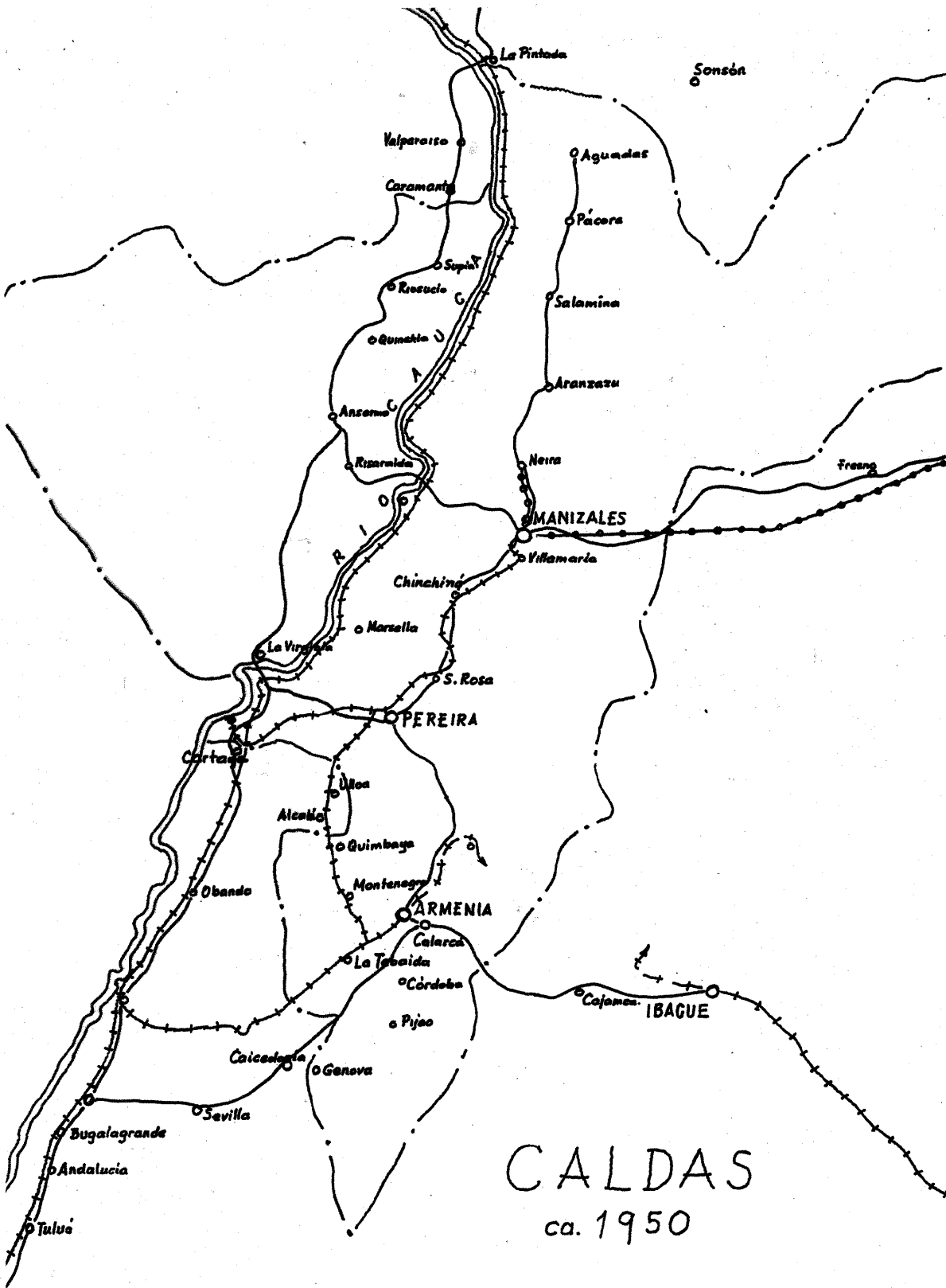


Figura 2. Rutas del Ferrocarril de Caldas en el año 1950.

En 1959, una turba en Pereira arrancó los rieles del antiguo Ferrocarril de Caldas que pasaban por las calles de esa ciudad en dirección a Manizales, con el pretexto de que estorbaban a la primera de ellas en su crecimiento urbano. Desde entonces Manizales quedó desconectada de la red nacional de ferrocarriles. Pocos años después fue abandonado por los Ferrocarriles Nacionales el tramo Cartago- Pereira, que era lo que aun quedaba del antiguo Ferrocarril de Caldas. Pero mientras esta empresa existió, fue modelo de buen manejo y de espíritu de servicio a los intereses de esta porción de Colombia.

PRINCIPALES CONSTRUCTORES DEL PRIMER FERROCARRIL DE CALDAS

Felipe Zapata Cuenca nació en una finca cercana a Bogotá en 1885. A los tres años su familia se fue a vivir a Londres llevando consigo al pequeño. En 1893 se trasladaron a Bruselas. En 1902 regresaron a Londres. Allí el joven ingresó al University College donde hizo los estudios de ingeniería civil y se graduó en 1906. Al año siguiente fue a trabajar en la construcción de un ferrocarril en el Uruguay. A mediados de 1910 vino a Colombia a iniciar los estudios y los trazados del futuro Ferrocarril de Caldas. En este trabajo duró tres años y de allí se trasladó al Ferrocarril de Girardot. El resto de su vida

transcurrió en Bogotá trabajando en ferrocarriles. Murió en la población de Ubaté en agosto de 1915.

Jorge Páez González nació en Bogotá en 1872. Hizo sus estudios de ingeniería civil en la Facultad de Matemáticas e Ingeniería de la Universidad Nacional. Se graduó como profesor de matemáticas en 1895 y como ingeniero civil en 1896. Trabajó varios años en el Ferrocarril de Antioquia donde comenzó como ingeniero de campo y llegó a ser Superintendente de la empresa. En 1911 pasó a trabajar en el Ferrocarril de Caldas en sus primeras etapas de estudios y trazados. En 1913 se trasladó a Bogotá y allí transcurrió el resto de su vida, ocupado en trabajos de su profesión. Murió allí en 1943.

BIBLIOGRAFÍA

- Bateman, A. *Páginas para la Historia de la Ingeniería Colombiana*. Bogotá, 1972.
- Contraloría General de la República. *Síntesis Estadística de Colombia*. Bogotá, 1944.
- Monsalve, D. *Colombia Cafetera*. Barcelona, 1927.
- Ortega, A. *Ferrocarriles Colombianos*. II Tomo. Bogotá, 1923.