

La Ciudad Prodigio sobre rieles: el Ferrocarril de Caldas y su papel en los procesos de modernización y expansión urbana en la ciudad de Pereira 1930-1940

Laura Alejandra Molina Cruz

Asesor

Dr. Jhon Jaime Correa Ramírez

Licenciatura en Etnoeducación y Desarrollo Comunitario

Facultad de Ciencias de la Educación, Universidad Tecnológica de Pereira

2022

Pereira

AGRADECIMIENTOS

Las personas que inspiraron e hicieron ser esta investigación son bastantes, su escucha, su fuerza, y sus vidas se unieron a la mía para iniciar este viaje. Primero, al profesor Jhon Jaime Correa Ramírez, gracias siempre por darme la oportunidad de entenderlo, admirarlo y quererlo inmensamente por su disciplina, honestidad, rigurosidad y confianza, gracias por amar el barrio Castilla y a la Historia.

Gracias por ser la fuerza que empezó a empujar mi tren.

A mis padres, mis grandes maestros de vida. A mamá por su amor inmenso, incondicional y siempre generoso, gracias por ser mi árbol, mis hojas y mis flores; a papá por su enorme sonrisa, alegría y amor, soy partecitas tuyas de infinitas maneras. A Juan José y Sergio Andrés porque su presencia mueve y alienta diariamente este camino.

A la profesora Irma por marcar mi corazón con su forma de querer y ejercer la docencia. A los profesores Sebastián Martínez, Alonso Molina, Leonardo Agudelo por su dedicación al oficio de investigar y hacer Historia en este país. A la profesora Jackeline Mena Campaña por ser una de las primeras que encendió este camino con su sonrisa.

Con mucho afecto agradezco también a Sebastián Mejía Gaviria, a su hermosa familia y a mis compañeros por El Barista, por darme la oportunidad de ofrecer y recibir tanto amor en un espacio que se convirtió en mi hogar y en la plataforma que abrió la puerta a muchas posibilidades, personas y cariño inmenso.

A las gaitas y tambores de Son de Fuego que acariciaron mi alma y encendieron la luz de este trabajo.

A todas aquellas amigas y amigos que tiernamente han escuchado, gracias por tomarme de la mano y caminar juntas la noche pereirana.

Resumen

La llegada del ferrocarril a la ciudad de Pereira en 1921 fue un evento de carnaval y de gran impacto público en la cotidianidad de la ciudad. Con su construcción se dio apertura a grandes posibilidades de acceso al intercambio de mercancía a través del comercio férreo en la zona del centro-occidente colombiano. El arribo de las locomotoras del Ferrocarril de Caldas a la *Ciudad Prodigio* permitió la transformación de las dinámicas de la urbe en expansión espacial, al tiempo que se conformaron nuevas identidades culturales que emergieron a través del cine, la prensa, la radio y la publicidad, todo ello mediante dinámicas de consumo propias de la modernidad. Además, se debe tener en cuenta que, en las primeras décadas del siglo XX, la migración, la precarización de la vida rural, y la búsqueda de nuevas oportunidades a nivel laboral y educativo, llevaron a miles de campesinas y campesinos hacia los principales centros urbanos, atraídos por los avances de su desarrollo comercial, industrial, urbanístico y educativo.

Este trabajo de investigación orientó su análisis hacia los elementos que determinaron las dinámicas de expansión y consolidación de la ciudad de Pereira entre los años 1930 y 1940 del siglo pasado, teniendo como punto de partida la construcción y consolidación de Ferrocarril de Caldas como obra cumbre de la época, que no solo se limitó al transporte del grano del café para su exportación a través de los principales puertos fluviales y marítimos, sino que también se convirtió en el mecanismo a través del cual se logró la reactivación e integración del mercado interno y regional del centro occidente colombiano.

Para el análisis se realizó una revisión de la colección digital del periódico El Diario y en otras fuentes impresas que se editaban en la ciudad, en las cuales se desplegó una amplia divulgación sobre las obras de progreso y desarrollo urbano, así como sobre la vida política, social y cultural de la sociedad pereirana de inicios de siglo. Se recurrió a la prensa, y a las fuentes escritas secundarias para comprender como en la ciudad de Pereira, el recorrido y paso de la línea del Ferrocarril de Caldas y la línea Quindío transformaron la realidad social, política, cultural y habitacional de la gente de la época.

Tabla de contenidos

| | |
|---|----|
| Introducción | 7 |
| Aproximación al contexto de la urbe pereirana en proceso de modernización | 16 |
| Capítulo I | 31 |
| De la mula al riel: El Ferrocarril de Caldas y el tranvía en Pereira..... | 31 |
| Capítulo II..... | 50 |
| Crecimiento urbano en Pereira: ciudad y trabajo obrero..... | 50 |
| Civismo, higiene, ornato, publicidad y prensa | 62 |
| Conclusiones..... | 73 |

Índice de imágenes

| | |
|--|----|
| Imagen 1 Crecimiento poblacional Manizales- Pereira 1870-1993..... | 18 |
| Imagen 2 Construcción del tranvía de Bogotá, años 20 | 23 |
| Imagen 3 Inauguración del tranvía en Medellín 1928..... | 24 |
| Imagen 4 Modo de viajar en las montañas de Quindío y Sonsón, 1851. | 27 |
| Imagen 5 Cable aéreo Mariquita, construido entre 1913 y 1922. | 27 |
| Imagen 6 Movilización de pasajeros y cargas F.C de Caldas 1923-1948 | 29 |
| Imagen 7 Telegrama gobernador Pompilio Gutiérrez | 32 |
| Imagen 8 Llegada del Ferrocarril a Pereira, 8 de Julio 1921..... | 33 |
| Imagen 9 Estación Nacaderos. Punto de conexión Línea Caldas- Quindío. 1930 | 36 |
| Imagen 10 Estado actual de la Estación Nacaderos (septiembre, 2022 | 36 |
| Imagen 11 Estación Pereira, 1925 aproximadamente..... | 37 |
| Imagen 12 Estación Pereira, años 40..... | 37 |
| Imagen 13 Estructura ferroviaria y sistema espacial cafetero en Pereira | 38 |
| Imagen 14 Vista desde el Viaducto de Pereira del tramo desde el Puente de la Máquina y la subida por La Popa, hacia Dosquebradas. | 39 |
| Imagen 15 Trazado de la ruta desde la Estación Gutiérrez hasta la Estación Santa Rosa (km 60) | 40 |
| Imagen 16 Tren desde Manizales a Pereira, sector Santa Rosa, década de los años 40 | 40 |
| Imagen 17 Tramo Villamaría-Manizales. | 41 |
| Imagen 18 Hernando Vellilla mecánico del Tranvía en Pereira | 45 |
| Imagen 19 Tranvía pasando por el Lago Uribe, Pereira. Años 30 aproximadamente | 45 |
| Imagen 20 Recorrido del Tranvía en Pereira..... | 46 |
| Imagen 21 Llegada del Bolívar desnudo a Pereira, 1963..... | 46 |
| Imagen 22 Estatua del Bolívar desnudo en el Puerto de Buenaventura | 47 |
| Imagen 23 Carrera 8 entre Calles 13 y 14, Pereira 1936..... | 50 |

| | |
|---|----|
| Imagen 24 Huelga de trabajadores de la Tropical Oil Company por la jornada laboral de ocho horas, Barrancabermeja 1927 | 53 |
| Imagen 25 Comité de Huelga de la Unión Ferrocables de Caldas | 54 |
| Imagen 26 Consejo de ferrocarriles y los reclamos obreros | 55 |
| Imagen 27 Conjunto Industrial Cafetero de Pereira..... | 58 |
| Imagen 28 Publicidad de un plan de crédito para comprar automóvil..... | 59 |
| Imagen 29 Llegada del Ferrocarril a Armenia, 1929 | 62 |
| Imagen 30 Publicidad cerveza POKER | 64 |
| Imagen 31 Movimiento de cárcel | 65 |
| Imagen 32 Gran Carnaval en Pereira, 1936, p. 6 | 67 |
| Imagen 33 Pereira. Gran Carnaval 1936, p. 2 | 67 |
| Imagen 34 Argumento de Nido de Cóndores, Revista Lengua y Raza, noviembre 1926 | 69 |
| Imagen 35 Página para las Damas, 1932 | 70 |
| Imagen 36 Distinción | 70 |
| Imagen 37 Familia en Antioquia, 1920. | 72 |

Introducción

El 8 de agosto del 2021 se cumplieron 100 años del primer tren que salió cargado con café rumbo al puerto de Buenaventura desde la ciudad de Pereira (De los Ríos, 2017, p.105).

Culminada la Guerra de los Mil Días (1889 y 1902), más el periodo comprendido entre la pérdida del Canal de Panamá (1903) y el inicio de la República Liberal (1930-1946), significó también el ingreso del país a la *fase industrial* del sistema mundo moderno/colonial (Castro-Gómez; Restrepo, 2008, p. 16).

Para 1913, en el territorio de Caldas no había prácticamente medio de transporte alguno más que la mula y el buey, exceptuando el Ferrocarril de la Dorada (1897) y la navegación a vapor en el río Cauca en el trayecto entre Puerto Caldas y La Virginia, y que servía más para comunicar hacia afuera que movilizar cargas dentro del mismo departamento. (Giraldo, 2001, p. 64)

Debido a estos cambios en las políticas económicas suscitadas por los crecimientos demográficos a nivel mundial, y por la transición sociocultural a la modernidad, y a la industrialización de los aparatos productivos del país, se configura un nuevo esquema social y de producción, en el que, por ejemplo, las haciendas, principal sistema económico y social de cultivo de café, y de muchas otras materias primas, se consolidan en un nuevo mercado interno, del cual derivaron nuevas ramas del comercio, la industria, la banca y el sector de servicios públicos, así como la construcción de fábricas de todo tipo en las grandes ciudades (Giraldo, 2001):

Queremos decir con esto que, hasta la primera década del siglo XX, la vinculación de Colombia en la modernidad había sido estrictamente “colonial”, limitándose a servir como despensa para la industrialización de los países centrales, pero sin que la “lógica cultural” del capitalismo industrial (con sus tecnologías corpo-políticas, bio-políticas y noo-políticas de poder) hubiese tenido incidencia en un cambio apreciable de las relaciones sociales en el país. Sin embargo, entre 1910 y 1929 se establecen nuevas

fuerzas productivas y se produce una acumulación endógena de capital que cambiaría para siempre la estructura de la sociedad colombiana. (Castro-Gómez y Restrepo, 2008, p. 16)

El establecimiento de nuevas relaciones de producción obedeció, entre otras cosas, al movimiento migratorio conocido como Colonización Antioqueña durante la segunda mitad del siglo XIX, que se dirigió hacia el occidente y el sur del país, y que creó las condiciones para la transformación económica a través de la unión de dos factores: el cultural -valoración del trabajo, el esfuerzo personal y la moral católica-, y el racional -infraestructura de las haciendas cafeteras que permitió abastecer el mercado interno, generar empleo y reinvertir en otras mercancías- : “Estos dos factores permitieron el nacimiento de una burguesía cafetera que sirvió como motor para el establecimiento de grandes industrias en Medellín, Barranquilla y Bogotá”. (Castro-Gómez y Restrepo, 2008, p. 17)

Las consecuencias de la Guerra de los Mil Días en las industrias textiles de Santander, y en las fábricas manufactureras de Bogotá y Tunja fueron mucho más fuertes que en la mayor parte de la región occidental del país, en particular Antioquia, el Viejo Caldas y el Valle del Cauca; este hecho es trascendental, pues es precisamente en esta zona donde en adelante se desarrolla uno de los ejes más importantes de la producción cafetera e industrial del país, y que se desplazó paulatinamente de Cundinamarca y Santander a la región occidental (Bejarano, sf en Ocampo, 2015):

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 élites 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. (Castro-Gómez y Restrepo, 2008, p. 17)

La creación del Departamento de Caldas en 1905 obedeció a los intereses de consolidación de las elites locales y regionales que vieron en el gobierno de Reyes (1904) una oportunidad para unirse al proyecto nacional de unificación política, administrativa y social. Así, “el autocrático general Reyes favoreció la desmovilización de los actores armados, pues creía que había llegado el tiempo en que las energías del país dejaran de ser canalizadas hacia la guerra para reorientarlas hacia el trabajo”. (Castro-Gómez, 2009, p. 53)

El dinamismo de la ciudad de Pereira, propiciado por la creación administrativa del nuevo departamento incentivó la inversión estatal y privada para la adecuación de los servicios públicos, notariales, de comunicación, y por supuesto de la nueva infraestructura urbana. Cabe aclarar que esta expansión de la oferta de bienes públicos también fue compartida por Manizales, capital del “Departamento Modelo”, discurso promovido a través de las obras de infraestructura, higiene y ornato público erigido como la insignia de las élites que confeccionaron el discurso de modernidad y desarrollo urbano desde círculos de sociabilidad política como las Sociedades de Mejoras Públicas (Martínez y Mejía, 2015):

De este modo, los paisajes urbanos de Manizales y Pereira evidenciaron prontamente un sinnúmero de cambios, como si se tratara del inicio de una nueva época en la que los modos de vida del pasado se iban borrando paulatinamente de la faz pública, para dar lugar a la construcción de vías para ferrocarriles, tranvías, cables aéreos, nuevas vías de comunicación terrestre y aeropuertos, así como para la creación de nuevas industrias, la ampliación y diversificación de servicios públicos –alumbrado eléctrico, acueducto y telecomunicaciones–, además de bancos, hoteles, clubes sociales, teatros e instituciones educativas. (Correa, 2014, p.14)

Hacia los años 30 del siglo XX, ya el departamento de Caldas contaba con una importante red de comunicación y transporte que lo situó favorablemente en comparación a

otros departamentos con “237 km de líneas de ferrocarril , 106 km de cable aéreo y 663 km de carreteras” (Londoño, 1996: 236 en López y Correa, 2012, p. 197), que posibilitaron el dinamismo económico cafetero, así como los alegatos de *desarrollo desigual* de las elites locales pereiranas dados los aportes realizados desde la ciudad a las rentas departamentales, y que no eran retribuidas legítimamente por la autoridad de la ciudad capital en vías de acceso adecuadas para las demás zonas del departamento que no concentraban los grandes intereses económicos y comerciales (García, 1937 en López y Correa, 2012, p. 197).

Haciendo uso de la prensa y otros medios, los reclamos públicos entre los dirigentes de ambas ciudades fueron, en los años veinte y principios de los años treinta, desde diferencias por la administración de los ferrocarriles, la distribución fiscal y la *legitimidad* de la capital del departamento, hasta fuertes disputas partidistas – especialmente después del retorno del Partido Conservador al poder en 1946- que desestabilizaron el orden burocrático administrativo y las relaciones de cooperación con organismos como la Federación Nacional de Cafeteros; además de las disputas, con fuertes grados de violencia entre grupos liberales y conservadores en la época de La Violencia (López y Correa, 2012, pp. 197-202).

El presente proyecto investigativo tuvo como objetivos describir, identificar y explorar los diversos elementos que fueron configurando, a lo largo de la década de los años 30 y 40 del siglo pasado, el proceso de transformación y modernización urbana de la ciudad de Pereira mediado por el paso del tren, a través de la revisión de fuentes de prensa y fotografía, principalmente la colección digital del periódico El Diario¹, dada la imposibilidad de acceso a un archivo conservado y oficial de la empresa del Ferrocarril de Caldas.

El estudio de los elementos físicos de la ciudad: las calles, los parques, los edificios, hace parte de la identificación para el desarrollo de esta investigación, pero la pregunta inicial giró en torno al asunto de la Historia de la ciudad como espacio construido, pero especialmente

¹ Nota: Colección digital periódico El Diario 1929- 1985. Disponible [<http://min.pereira.gov.co/alcaldia2020/?action=archive&categoryId=342&laDependencia=5&pageno=1>]

habitado (Mejía, 2020): “la ciudad construida es una ciudad habitada. Esta es una dimensión que no podemos olvidar: la ciudad se construye para habitarla.” (p. 20)

Los procesos históricos que han configurado la percepción del mundo urbano han sido estudiados por autores interesados en la construcción de las ciudades latinoamericanas; se pregunta Canclini (1995) ¿qué es lo que se mira cuando se pasea por la ciudad moderna? Citando a Ramos (1989, p. 128), Canclini (1995) comenta sobre la *retórica del paseo*, cuya idea nace también de la pregunta por la traducción de *flâneur*, palabra con la que los franceses designan el gusto a deambular por la ciudad (Canclini, 1995, p. 97).

El proyecto planteado a continuación buscó enriquecer entonces un debate poco explorado acerca del lugar del Ferrocarril de Caldas en la transformación de las estructuras culturales y políticas de la sociedad pereirana del momento. Interesó estudiar aquí los elementos cotidianos, las sensaciones, las imágenes, para comprender cómo los vagones, los trayectos, los paisajes, los horarios, la vivienda, se enmarcaron dentro de un proyecto político y social, pertinente para el estudio dentro campo de la historia cultural (Burke, 2005).

La modernización y sostenimiento del mercado del café, desde la última mitad del siglo XIX y las primeras décadas del XX, se desarrolló, entre otros asuntos, por la disponibilidad de fuerza de trabajo y la demanda urbana vinculada a las actividades de comercialización del grano (Pécaut, 2001).

La población urbana se infla progresivamente como consecuencia de las migraciones internas provocadas por la desaparición de las industrias domésticas o la *proletarización* de ciertos campesinos. Las migraciones, que son a menudo femeninas, permiten a las plantas de tratamiento de café y las primeras empresas textiles encontrar fácilmente la mano de obra requerida y a bajo precio. (Pécaut, 2001, p. 96)

Otros factores favorables fueron la existencia de una *burguesía comercial* y la incorporación de mano de obra a la industria de los transportes “pues los progresos del café se producen al mismo ritmo con el crecimiento de las vías férreas” (Pécaut, 2001, p. 96)

De este modo la aldea fundada en la segunda mitad del siglo XIX iba cediendo el lugar a la expansión urbana de la ciudad moderna de comienzos del siglo XX. Como diría el cronista Ricardo Sánchez (2002), “la ciudad construida con las maderas de la tradición” fue reemplazada por “las columnas de cemento que son el índice nuevo de la civilización”. (p. 155)

En síntesis, en el caso de Pereira, la modernización, entendida como “el proceso de cambio en las formas de producción, de consumo, de modos de vida” (Pécaut, 1990, p. 15), se reflejaba en el desarrollo de una nueva infraestructura urbana y la oferta de una cantidad de innovaciones tecnológicas, lo que a su vez posibilitó la aparición de nuevas tendencias sociales y culturales de una gran variedad, aunque no exentas de un sinnúmero de contrastes y conflictos. Pécaut señala que la relación entre modernización y tradición es bastante compleja para el caso colombiano y latinoamericano:

La apertura permanente hacia Europa y Estados Unidos ha suscitado, a menudo, en el campo cultural, político, económico, un mimetismo modernizador que se sabe combinar muy bien con prácticas conservadoras o reaccionarias. (...) Este mimetismo modernizador representa un consumo de signos de la modernidad o de fragmentos de modernización, especialmente bajo la forma de consumo de productos de consumo (sic), considerados modernos. (1990: p. 15)

En el primer capítulo de esta exploración investigativa se reconstruye el recorrido de la línea Caldas desde la Estación en Puerto Caldas hasta la Estación Pereira, allí se enuncian el conjunto de las seis estaciones-paraderos, sus años de construcción, así como el contexto sociocultural y el papel de la dirigencia política ante la llegada de los rieles a la ciudad de Pereira. Asimismo, se describe el recorrido de la Línea Quindío y sus cuatro estaciones dentro del municipio, y que configuraron un papel fundamental en la conformación de la actual Comuna Cuba. Se hace igualmente referencia al Tranvía, que compartió estación con el ferrocarril y comunicó el centro de la ciudad de Pereira con el oriente durante más de 20 años.

Para el segundo capítulo se exploran las dinámicas sociales y sindicales que giraron en torno a las luchas por vivienda, y el trabajo ferroviario; igualmente se aborda la incidencia de la publicidad, la prensa y los espectáculos públicos -el cine y el teatro- como mecanismos gubernamentales y políticos, que funcionaron como plataforma para la formación de hábitos de higiene personal y la asimilación de los valores de progreso y desarrollo económico, social, cultural de la época.

Metodología

Los objetivos

Objetivo General: Describir el papel de la línea del Ferrocarril de Caldas y su paso por Pereira en los procesos de modernización y expansión urbana de la ciudad durante la década de los años 1930 – 1940.

Objetivos Específicos:

- Identificar el impacto del paso del tren de las líneas Caldas y Quindío en las dinámicas de crecimiento, conformación y consolidación urbana de la ciudad durante 1930 - 1940.
- Explorar la transformación de las dinámicas habitacionales y de la vida cotidiana de las y los obreros del ferrocarril a través de las páginas de El Diario y otras fuentes documentales.

La metodología empleada en la realización de la investigación estuvo basada en el método descriptivo, haciendo énfasis en la metodología histórica hermenéutica, fundamentada principalmente en la revisión de archivos de prensa, fotografías y algunas monografías que se han escrito a modo de crónicas sobre la historia de la ciudad de Pereira, así como en la búsqueda de información sobre el tranvía en el fondo documental de los Acuerdos del Concejo Municipal de Pereira, donde se enunciaron las adecuaciones a los terrenos en el centro de la ciudad para el paso del este. De una forma explicativa y descriptiva se dan detalles sobre los procesos referentes al contexto y surgimiento del negocio y comercialización del café, y cómo este influyó en el desarrollo e industrialización del centro urbano de Pereira a través de la construcción de obras para el transporte del grano dentro y fuera del país.

Para el desarrollo del objetivo general y los objetivos específicos se siguió el rastro a la pregunta de investigación: ¿Qué impacto tuvo el paso y recorrido de los trenes de la línea del Ferrocarril de Caldas en los procesos de modernización y expansión urbana de Pereira entre 1930 y 1940?

Teniendo en cuenta lo anterior se hizo necesario llevar un registro mediante tablas de las categorías para clasificar la información que se consultó en las fuentes primarias y secundarias, así como sobre los elementos de la vida cotidiana y los aspectos publicitarios que se desarrollaron en torno a los procesos de modernización de la ciudad en el periodo de estudio descrito anteriormente.

Igualmente, se procedió a realizar consulta de fuentes secundarias a nivel historiográfico, que ayudaron a encuadrar e interpretar históricamente algunos datos sobre procesos urbanos y culturales que se vivieron tanto en Colombia como a nivel internacional. Esta consulta de fuentes tuvo como objetivo analizar en gran medida los discursos e interpretaciones frente a una época de grandes cambios, y en donde los discursos representados a través de las imágenes publicitarias o las notas editoriales, generaron emociones, ideas, creencias, e interacciones entre los distintos actores sociales que componían la sociedad pereirana del momento; por ello, y entre otras razones, se hizo fundamental analizar dichos intercambios sociales para entender el significado, sentido y función de los enunciados, partiendo de un contexto histórico y social para comprender su fin e impacto.

Asimismo, se empleó un formato bibliográfico para los libros y artículos consultados que contribuyeron a interpretar y valorar la realidad histórica de la década analizada. La ficha de sistematización es la siguiente:

| FICHA DE SISTEMATIZACIÓN DE LECTURA | | | | | | | | |
|-------------------------------------|--|--|----------------|-------------------|---------------------|-----------|-----|-------|
| Elaboración: | | | Fecha | | | | | |
| Texto: | | | Libro completo | Capítulo de libro | Artículo de Revista | Editorial | Año | Nº p. |
| Autor: | | | | | | | | |

| DESCRIPCIÓN Y ANÁLISIS DEL TEXTO |
|--|
| ¿Cuál es el objetivo del autor en el cuerpo del libro, en el capítulo o el artículo? |
| ¿Cuáles son las ideas principales del texto? |
| Citas textuales |
| Observaciones |

En el caso de la revisión de prensa, se tomó cada publicación de interés, y se llevó a cabo una exploración de los discursos cívicos, políticos, sociales y culturales de la época, así como la interpretación de las categorías (Ferrocarril, Vida cotidiana, Obreros, Prensa).

La estructura de la tabla de la sistematización de las categorías de análisis en la revisión de prensa es la siguiente:

| Fecha | Página | Título | Columnista o autor/a | Contenido (Descripción) | Categoría | Observación (Análisis) |
|-------|--------|--------|----------------------|-------------------------|-----------|------------------------|
| | | | | | | |

El uso de estos enfoques permitió entender las características y los elementos más llamativos del contenido informativo o publicitario de la prensa y los archivos. No se perdió de vista que al estar consignada en la prensa esta información, cumple con las características de un

acto comunicativo y de su análisis pudimos entender un poco más la finalidad de la información y hacia qué tipo de público espectador se dirigió.

No cabe duda de que el transporte público, los teatros, la prensa, al igual que otras innovaciones tecnológicas que fueron características de aquellos años, lograron incidir en la forma en que la gente se comunicaba e interactuaba en su vida cotidiana, la ciudad y su trabajo. La prensa actuó como una especie de interfaz que buscó facilitar dicha interacción, en función de hacer más comprensible y fijar determinados significados simbólicos, culturales, políticos, sociales e incluso educativos. El Análisis Crítico del Discurso y sus orientaciones metodológicas y técnicas también se tuvieron en cuenta a la hora de revisar e interpretar los discursos cívicos dirigidos por instituciones del gobierno local y nacional, y por las sociedades de carácter privado-público que fueron determinantes durante los procesos de consolidación social, urbana, política y cultural de la ciudad de Pereira durante el periodo de análisis.

Todo lo anterior, contribuyó a que se cumplieran los objetivos específicos de la investigación, haciendo más eficiente la presentación de los resultados y a su vez la elaboración de los productos planteados en el proyecto, los cuales han sido previamente expuestos como ponencias en Encuentros Departamentales y Regionales de Semilleros de Investigación, y en Encuentros de Semilleros de la Facultad de Ciencias de la Educación, lo que permitió ir adecuar ideas y fuentes en este trabajo final de grado.

Aproximación al contexto de la urbe pereirana en proceso de modernización

La ciudad colombiana y sus abordajes teóricos recientes han permitido caracterizar, por una parte, el poblamiento urbano y las olas migratorias que han transformado las pequeñas aldeas de finales de siglo XIX, en ciudades con procesos de desarrollo industrial y comercial avanzados en el siglo XX. Este proceso de modernización de las ciudades y de sus aparatos productivos ha sido estudiados por diversos autores, quienes, interesados por los procesos en las grandes ciudades, se han encargado de orientar los estudios urbanos del país. Entre ellos está German Mejía Pavony (2000) quien describió en su texto “Los años del cambio: Bogotá 1820-

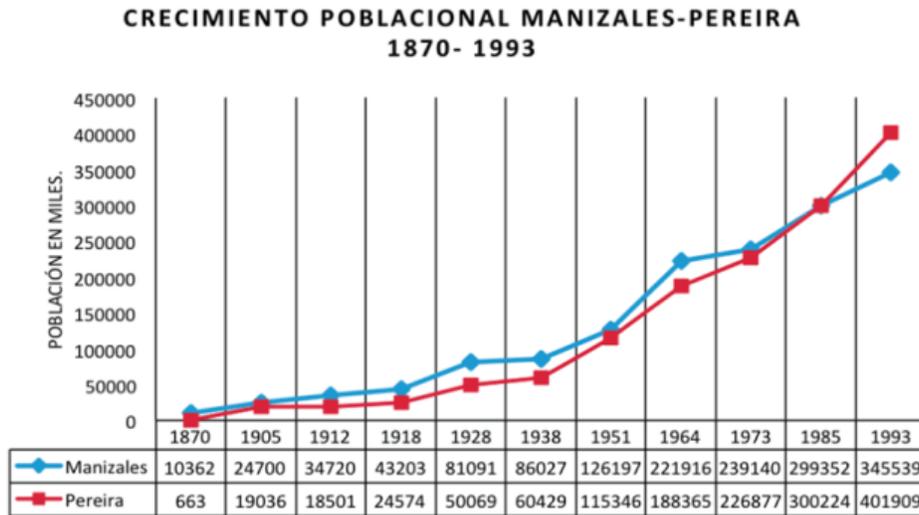
1910”, la metamorfosis social, cultural y urbanística de la ciudad de Bogotá durante la transición del siglo XIX al XX; Mejía retrata la ciudad no solo como una contenedora de seres humanos con necesidades específicas, sino también como un nodo sobre el cual se tejen relaciones de poder y entramados simbólicos sobre las diversas formas de organizar y habitar la ciudad.

La ciudad entonces se concibe para este proyecto de investigación como un objeto de estudio en la medida en que se convierte en un producto histórico recurrente, que se modifica y singulariza teniendo en cuenta los fenómenos sociales que le van dando forma y sentido.

Sumado al crecimiento demográfico, y a la modificación de las realidades sociales y culturales de la época, las y los aldeanos y campesinos del siglo XIX, se convirtieron en los nuevos habitantes que vieron en la ciudad un escenario atractivo y de búsqueda de oportunidades. La sociedad colombiana de la época, predominantemente rural, tenía una economía basada en la agricultura, y pasó, como en el caso de Bogotá, de 30.000 habitantes a mediados de siglo, hasta los 100.000 a finales de este (Melo, 1987 en Ocampo, 2015). Así, en otras ciudades del país en la época:

Medellín es, en 1871, una aldea de 20.000 habitantes, que alcanza unos 65.000 habitantes en 1912 y 145.000 en 1938. Entre 1880 y 1910, mientras la ciudad pasa de unos 40.000 a 60.000 habitantes, el desarrollo físico urbano está marcado por las inversiones físicas esenciales de desarrollo urbano: instalación de energía eléctrica, teléfonos, acueducto, un primer parque de recreación masiva, dos grandes teatros, con capacidad total de 8.000 espectadores, la llegada del tren. (Melo, 1997, p. 5)

No sobra señalar que muchas de las ciudades, tanto en el caso latinoamericano como colombiano, expresaban en su dinámica demográfica, social, económica, política y cultural una serie de contrastes dentro del propio proceso de modernización, fluctuando entre la integración a los nuevos ritmos de la economía, los códigos sociales de la cívica y la urbanidad, y la marginalización social de amplios sectores de la sociedad.

Imagen 1 Crecimiento poblacional Manizales- Pereira 1870-1993

Fuente: (Correa, 2014, p. 15)

Ahora bien, durante el periodo de análisis Manizales y Pereira fueron escenario de cambios significativos en sus estructuras sociales, demográficas y urbanas, caracterizando esta etapa como el inicio de los procesos de modernización de ambas ciudades, y gracias a los cuales dejaron paulatinamente su imagen de aldeas comerciales, para articularse al mercado interno nacional y mundial capitalista del momento (Correa, 2014); así desde comienzos y casi hasta mediados del siglo XX, se llevaron a cabo en los territorios del Viejo Caldas, y en otras zonas del país, grandes obras para establecer contacto con el Río Magdalena, principal conexión del interior del país con la salida de mercancías hacia el exterior, por el Océano Atlántico o Mar Caribe (Correa, 2014, p. 15).

Durante la segunda mitad del siglo XIX empezó a manifestarse con vigor un nuevo ciclo de expansión en la economía cafetera, la mula, y los caminos de trocha continuaban siendo el mecanismo predominante para sacar el café desde las fincas hasta los principales centros de comercio y trilla o hacia los puertos fluviales (Palacios, 2009):

Si bien la navegación a vapor redujo las jornadas de viaje y facilitó el movimiento comercial, los caminos de herradura seguían siendo los mismos del periodo Colonial.

Difíciles trochas rocosas y abismos infinitos cercaban el camino montañoso hacia las poblaciones que dependían del Magdalena. Con sorpresa los viajeros vieron que por estas rutas se transportaban a lomo de mula y a “lomo de hombres” los enseres y bienes suntuosos importados entre los que se encontraban pianos de cola, muebles voluminosos, botellas de licor e incluso los “carricoches” para el tranvía de Bogotá. En esta caravana de productos extranjeros llegaron al país los primeros aparatos de la modernidad, como cámaras fotográficas, fonógrafos, gramófonos, teléfonos y proyectores de cine. (Rico, 2016, p. 20)

Entonces, como señala Castro-Gómez (2009), hacia 1930 Colombia experimentó una serie de cambios a nivel cultural, social, político y económico debido a su incursión en las lógicas del capitalismo industrial, desde la primera década del siglo pasado la nación colombiana se sumergió en un afán de progreso, civilización y modernidad que la llevaría a participar de la era industrial global. Sin embargo, Ospina (2012) apunta que:

el país no contaba con las condiciones materiales que hicieran real su incursión en la industrialización, pero distintos acontecimientos como la llegada de la aviación, el automóvil, el tranvía eléctrico, la regulación urbanística, la moda, la diversión, entre otros, prepararon y modularon los deseos y modos de vida de un sector de la población que se vio interpelada en la “cinética” de su vida cotidiana, con miras a dejar atrás su quietud y pasado coloniales. (p.10)

Los discursos de progreso, desarrollo económico, ornato e higiene de la ciudad, las tendencias, la moda etc. empezaron a ser parte del conjunto de valores propios de la modernización, que fueron construidos en diferentes espacios de la vida pública y privada por las personas a través de los discursos, de la prensa, del cine, de la radio, entre otros. Las noticias de los periódicos, la publicidad y otros medios de difusión cultural fueron mecanismos muy importantes para la adopción e identificación de un modo de vida ligado a las prácticas industriales y de consumo. La movilidad, el transporte y las formas de comunicación dentro del

núcleo urbano se fueron asimilando como parte de la realidad citadina, que no solo acortó distancias, sino que también fue el mecanismo por el que se movilizaron y trasladaron las dinámicas sociales de intercambio y apropiación cultural de la nueva realidad social y moderna:

El ornato público fue uno de los pilares de la adecuación de las ciudades en proceso de modernización a los ideales del progreso y la civilización, que fue característico de muchas ciudades colombianas y latinoamericanas a comienzos del siglo XX. Junto con la higiene y la planeación urbana, el ornato de calles, parques, edificios, almacenes y fachadas de viviendas privadas constituía una especie de trípode sobre el que se podría exhibir los cambios a nivel infraestructural de cada ciudad. (Correa, 2014, p. 121)

Las ciudades, entendidas como el resultado de las interacciones sociales, económicas y políticas que se entretajan en los diversos escenarios urbanos, se configuran como una corriente de análisis en el trabajo de investigación descrito a lo largo de esta propuesta. La historiografía urbana para el caso de nuestro país ha sido nutrida por análisis que se han dado a la tarea de comprender la evolución de las principales ciudades en Colombia, el funcionamiento de dichos centros urbanos, y sus procesos de industrialización y/o consolidación a lo largo de la historia.

Lo anterior también vino acompañado con la necesidad de vivienda y de espacios habitacionales dignos, que ocasionaron procesos de apropiación de terrenos para la construcción de barrios y viviendas por los miles de artesanos, tenderos, lavanderas, sastres, campesinos y obreros que conformaron caseríos durante los primeros años del siglo XX. Como era de esperarse, esto generó problemáticas sociales y políticas por las deficiencias de infraestructura urbana y en la dotación de servicios públicos básicos. La lucha por la vivienda, junto a la apropiación de valores cívicos a través de la prensa, la publicidad y los discursos políticos se constituyó en un escenario de análisis pertinente para este trabajo, pues con la conformación de organizaciones estatales y civiles, como las Sociedades de Mejoras Públicas, se

desplegaron una serie de proyectos modernizadores y de intervención urbana para alcanzar el anhelado progreso material, cultural y político de la urbe pereirana naciente.

Para finales del año 1941 quedó integrada la red ferroviaria del occidente colombiano, con 1,300 km que empalmaron el Ferrocarril de Antioquia (norte) y del Pacífico (sur) en el occidente del departamento de Caldas con la conexión La Virginia-Cartago realizada en 1931 (Giraldo, 2001).

La naciente sociedad colombiana de la época fue testigo del proceso de consolidación de los ejes industriales y comerciales, que se potenciaron, entre otros factores, gracias a la modernización de los sistemas de transportes para carga de mercancías y de pasajeros. Desde la segunda mitad del siglo XIX y las primeras décadas del siglo XX los cargueros humanos, los caballos, las mulas y los bueyes fueron reemplazados por el hierro y el vapor, elementos fundamentales para comprender el desarrollo de los medios de transporte y comunicación durante el periodo analizado. Las transformaciones urbanas que se desencadenaron de las nuevas formas de organización de las ciudades, las grandes construcciones, la posibilidad de transporte dentro y fuera del núcleo urbano, obedeció a una época de cambios a nivel global, que trazó desde entonces una nueva ruta para los países productores de materias primas:

Es en ese contexto que las naciones latinoamericanas se insertaron a la economía mundial provocando una división internacional del trabajo, situando a la parte sur del continente americano como proveedor de materias primas “y como mercado para los productos manufacturados de las metrópolis europeas”. En respuesta a la incursión en el mercado mundial, las ciudades debieron ampliar el mercado, la frontera agropecuaria, promulgar por mejores condiciones para la entrada de capitales, y para ello fue necesaria la modernización de la infraestructura urbana y vial. (Gómez, 2012, p. 117)

Así, el crecimiento y desarrollo económico y comercial de los Estados Unidos, después de la Revolución Industrial en Europa (1850), apalancada por la revolución de los ferrocarriles, el telégrafo, la electricidad, los automóviles, y que implicó la posibilidad de producir y

posteriormente mover las mercancías de un lugar a otro de forma rápida y eficiente, llevó “también el desarrollo de un modelo organizativo, centrado en un tipo de empresa corporativa capaz de operar en diferentes lugares y de ejercer diversas funciones”. (Castro-Gómez, 2009, p. 63)

Internacionalmente el proceso de cambio es evidente, y la necesidad de movilizar, además de la mercancía, a miles de personas dentro y fuera de las ciudades se convirtió en parte integral de las políticas estatales, pues los medios de transporte, además de cumplir su papel principal de movilizar los cuerpos, crea también imaginarios urbanos, nuevas formas de sentir la ciudad y apropiarse los espacios de ella. La percepción del espacio desde el ferrocarril evoca distinción, la máquina glorifica la velocidad y transforma las imágenes estáticas de los lugares y del mundo a través del espacio-tiempo (Costa, sf.).

Esta serie de transiciones en los diversos sistemas de transporte de las mercancías obedeció, sin duda alguna, a los nuevos lineamientos sociales y políticos en los que se estaba enmarcando el país en dicha época. Entrar en el mercado mundial y moverse en él, era una prioridad para los gobiernos nacionales de inicios de siglo, como el del entonces presidente Rafael Reyes, y durante el cual se crearon varias líneas de ferrocarril, como la que conectó a la ciudad de Bogotá con el puerto río Magdalena en 1908 con el Ferrocarril de Girardot (Arias de Greiff, s.f.).

Imagen 2 *Construcción del tranvía de Bogotá, años 20*



Tranvía de Bogotá. Fuente: Facebook Museo de Bogotá. [En línea]

Por su parte, en América Latina, y desde la segunda mitad del siglo XIX, la vida aldeana también se vio sacudida por los influjos de la Revolución Industrial europea; sólo en los últimos treinta años del siglo XIX en Colombia se puede evidenciar un incremento significativo en la contratación y construcción de líneas férreas y, más tarde, en el mismo siglo, la construcción de algunos tranvías urbanos, como los de Bogotá, Medellín y Pereira (Márquez, 2011).

Los tranvías urbanos dinamizaron la vida dentro de las ciudades, pues posibilitaron su crecimiento al conectar la periferia con los centros urbanos, comerciales e industriales. Igualmente, influyeron notablemente en la vida económica y cultural de las ciudades, proporcionándoles un rostro y aportando significativamente a la construcción del nuevo habitante de la ciudad: la mujer y el hombre ciudadano, civilizado y moderno.

Imagen 3 Inauguración del tranvía en Medellín 1928.



Fuente: Banco de la República. Exposición *Historia de Colombia a través de la fotografía 1842-2010*. Benjamín de la Calle Muñoz - Archivo Fotográfico Biblioteca Pública Piloto de Medellín.

[En línea]

Los conflictos bélicos internos, como la Guerra de los Mil Días (1889 y 1902) desencadenaron una serie de inestabilidades a nivel social y político, que estancaron en gran medida el funcionamiento de la actividad agrícola, cafetera y comercial que apenas estaba consolidándose. Por su parte, el estallido de la Gran Guerra (1914-1918) años más tarde, y gracias a la publicidad de las variedades de café suave colombiano en la prensa estadounidense, se aumentó notablemente la masificación de su consumo dentro del mercado norteamericano.²

La necesidad del modelo agroexportador de comunicar las diferentes regiones del país para las actividades comerciales dentro de las nuevas dinámicas globales, impulsó la construcción, con capital estatal y privado, de medios de transporte más eficaces, rápidos y

² Nota: ver a Morris (2019) p. 114

económicos. Para el territorio del Viejo Caldas la situación no fue diferente debido a su papel preponderante en la economía cafetera de inicios de siglo. Así la construcción de las líneas de ferrocarril a lo largo y ancho del territorio, así como la incursión del cable aéreo que comunicó a la capital del departamento del Viejo Caldas con Mariquita (1922), se constituyeron en las primeras obras a gran escala que obedecieron al momento económico e histórico de modernización y tecnificación de las actividades agrícolas y comerciales

Las condiciones económicas que surgieron como resultado de la Colonización Antioqueña y de la economía cafetera tuvieron un papel fundamental en el surgimiento de las primeras industrias en la región en los años 20 del siglo pasado. La arriería y el comercio de mercancías y de tierras fueron las actividades que concentraron mayor capacidad económica antes del café en la región del Viejo Caldas; Manizales, su capital, se convirtió en un punto estratégico y de primer orden para la economía nacional debido a su ubicación geográfica y circunstancias de orden político y social (Giraldo, 2001):

Un aspecto que casi puede llamarse peculiar de la actividad económica de Manizales -dado su carácter mediterráneo- es el temprano desarrollo del comercio de importación (y luego de exportación de café y en menor cantidad de otros artículos primarios como pieles y minerales preciosos), lo que explica también la creación de una considerable infraestructura de vías de comunicación y de medios de transporte (camino de herradura y recuas de bueyes y mulas) un poco antes de la era cafetera, factor que sin duda coadyuvó en el tránsito a una economía exportadora. (p. 55)

El Ferrocarril de Caldas y la modernización de los sistemas de transporte a nivel nacional, ocuparon entonces un papel fundamental en los procesos de urbanización y poblamiento de las ciudades en Colombia, para explicar el caso de la ciudad de Pereira, se tuvieron en cuenta dichos factores, pero no se plantea como tesis que el ferrocarril y el funcionamiento de la industria cafetera en los primeros años del siglo XX fueron el único factor que determinó dicho crecimiento y consolidación urbana, más bien se plantea, siguiendo el

trabajo desarrollado por los profesores Sebastián Martínez y Javier Mejía, que este fue un proceso que se desplegó en conjunto con las industrias que ya estaban presentes en la ciudad, y que apalancaron el proceso de expansión económica en conjunto con las políticas públicas de ordenamiento, con el intercambio mercantil con los pueblos vecinos, y con las ferias que desde 1890 fueron impulsadas por un grupo de personas dedicadas al comercio, a los negocios y a la industria cafetera, y que además participaban en la agenda política de la ciudad y constituyeron otras fuentes de recursos importantes que afianzaron dicho proceso de consolidación de un mercado interno y de una economía más dinámica.

Con todo esto se demuestra es que el café, al propiciar la construcción del Ferrocarril, ayudó a otra gran cantidad de sectores a ser más competitivos. En esa medida, nuestro argumento de que el sector cafetero alimentaba al sector urbano tiene un mecanismo claro a través del Ferrocarril. De forma similar, es razonable pensar que la ampliación de la red ferroviaria solo fue posible gracias a la demanda generada por los sectores urbanos. La mera producción exportadora no bastaba para la consolidación de una red nacional. (Martínez y Mejía, 2015, p. 231)

Imagen 4 *Modo de viajar en las montañas de Quindío y Sonsón, 1851.*



Nota: Modo de viajar en las montañas de Quindío y Sonsón. Tipos colombianos N 13. Ramón Torres Méndez, 1851. Biblioteca virtual Banco de la República. [En línea]

Imagen 5 *Cable aéreo Mariquita, construido entre 1913 y 1922.*



Fuente: Gabriel Poveda Ramos, El Antiguo Ferrocarril de Caldas. Cable aéreo Mariquita. [En línea]

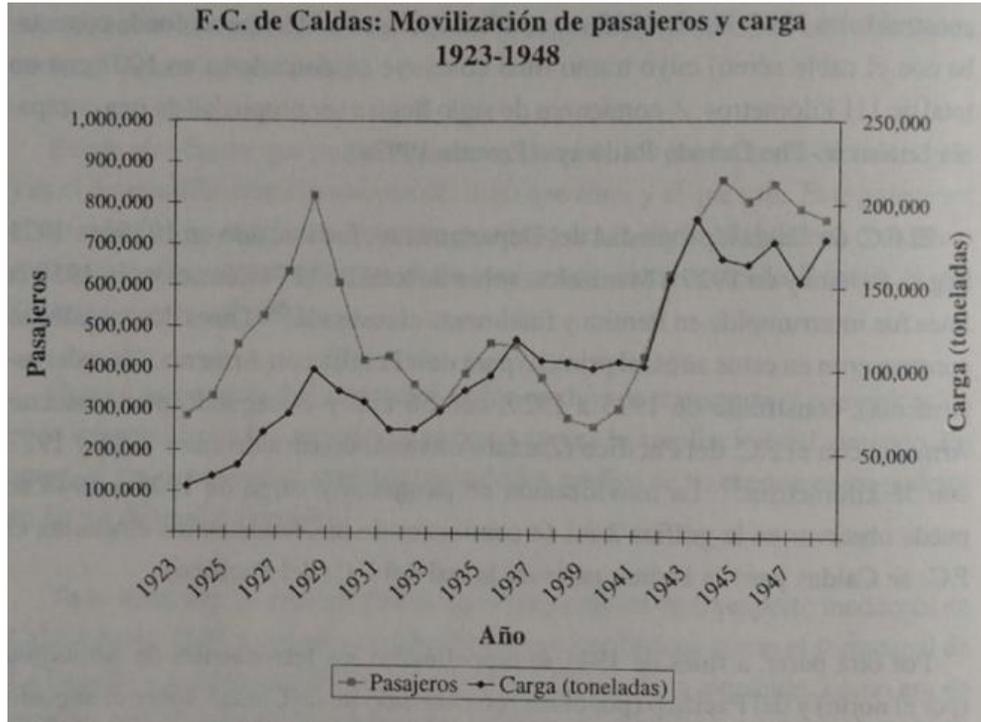
Todo este proceso modernizante, y con el que se buscaba sincronizar a la ciudad con los tiempos globales del progreso, incidió para que Pereira fuera reconocida a nivel nacional como la “Ciudad Prodigio”. Carolina Giraldo Botero (2013) destaca esta predisposición

“modernizadora” de los pobladores de Pereira:

Los habitantes de Pereira dieron muestras de su voluntad de ponerse a tono con las innovaciones que marcarían la vida urbana del siglo XX occidental, en medio de un contexto todavía rural. Durante este periodo llegan a Pereira diferentes tecnologías desarrolladas en Norteamérica y Europa como el tren (1921) y el tranvía (1926) y los pereiranos se preocuparon por crear caminos y carreteras en un afán por conectarse con el país y con el mundo. Además, hubo un marcado interés por apropiarse de forma temprana de elementos culturales como el cine, la prensa y la radio. (Giraldo, 2013, p. 82)

El propósito de comunicar a Buenaventura con el centro del país fue logrado en 1914 cuando la línea del ferrocarril llegó a Cali desde el puerto, “de manera que a partir de ese momento el café producido en Manizales, Armenia y Pereira era llevado hasta La Virginia para ser embarcado a Cali por vía fluvial y luego llevado al Pacífico por medio de la red férrea”.

(Zuluaga, 2013, p. 345)

Imagen 6 *Movilización de pasajeros y cargas F.C de Caldas 1923-1948*

Fuente: (Giraldo, 2001, p. 144)

Manizales, Armenia y Pereira en el periodo de análisis se perfilaron como centros urbanos, por eso, las trilladoras y otros negocios se instalaron en las ciudades, empezó así el surgimiento de clases urbanas, obreros, trabajadores de industrias, ferrocarriles, cable aéreo. Se identifican jornaleros y asalariados, varios grupos de trabajadores; del café, de vías y transportes, fabriles, de construcción, de minas, peones y campesinos agrícolas (Sandoval, 2018).

Así, y a pesar de la centralización administrativa que privilegió a Manizales como capital del departamento, la conexión férrea ayudó a consolidar las oligarquías comerciales de cada una de estas ciudades, que reinvirtieron los excedentes cafeteros en tres actividades: la creación de industrias manufactureras, la mejora y ampliación de sus cultivos cafeteros y, la construcción de infraestructura urbana. Por tanto, las obras de ingeniería, urbanismo y arquitectura que se llevaron a cabo en este periodo, buscaron modernizar el proceso de producción del café y las redes técnicas asociadas, lo cual

configuró un paisaje cafetero urbano y rural moderno, estructurado a través del ferrocarril. (Rivera, 2021, p. 8)

En 1911, la Asamblea Departamental decretó a través de la Ordenanza 24 la utilidad pública de una vía férrea que comunicara a la capital del departamento del Viejo Caldas con un puerto fluvial en el Cauca para la conexión con el Pacífico, o con el río Magdalena para el Atlántico. (Ramírez, 2019, p. 21) Con la firma del contrato entre el gobierno nacional y departamental en diciembre de 1911, y en el que la Nación autorizó al Departamento de Caldas para la construcción de dicha obra, el departamento contrató al ingeniero Felipe Zapata Cuenca para que realizara un estudio preliminar sobre la ruta, las especificaciones de la vía y un presupuesto aproximado de construcción. El ingeniero Zapata, en el informe presentado el 1 de enero de 1912 a la Junta del Ferrocarril, dividió el proyecto en tres secciones: la primera entre el río Cauca y Pereira, siguiendo de allí a San Francisco (hoy Chinchiná) como mitad del recorrido, y finalmente llegando a Villamaría para subir a Manizales (Ramírez, 2019). Asimismo, calculó el presupuesto en dos millones de pesos, con un tiempo de construcción de dos años (Poveda, 2003).

La construcción del Ferrocarril de Caldas inició en 1915, llegó a la ciudad de Pereira en 1921, y culminó en septiembre de 1927 con su arribo a la ciudad de Manizales.

Capítulo I

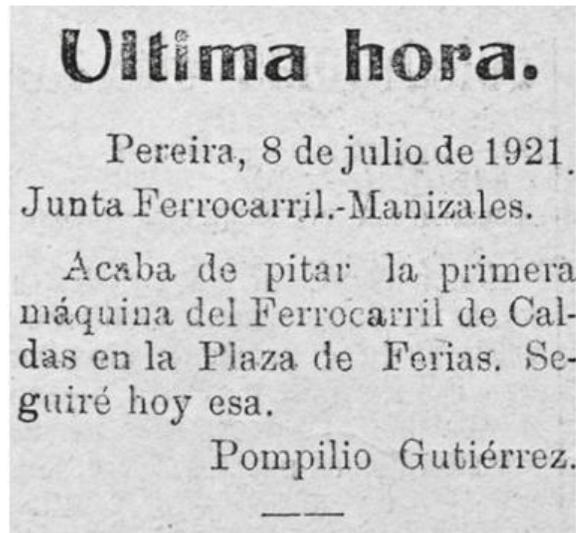
De la mula al riel: El Ferrocarril de Caldas y el tranvía en Pereira

El 16 de Julio de 1915 se iniciaron oficialmente las obras de construcción del ferrocarril en Puerto Caldas, y en 1917 se inauguraron los primeros 10 km de recorrido hasta la estación La Marina frente a Cartago:

La hermosísima región que atraviesan las paralelas de hierro, fue, hasta hace poco tiempo, un inmenso valle solitario donde, en conventual silencio, rodaban hasta confundirse las aguas del Cauca y la Vieja. Hoy, ese silencio somnoliento, esa quietud inalterable, han sido sustituidos por los estridentes silbidos del vapor, el constante traqueteo del hierro que choca y el vertiginoso movimiento de las locomotoras empenachadas que vuelan atravesando selvas y llanuras.

Majestuosa e imponente apareció al fin la locomotora Zapata con su séquito de carros. Los acordes sonidos de la banda municipal, unidos al grito prolongado que lanzaba la multitud delirante de alegría, fueron repetidos por las selvas que por vez primera sintieron conmoverse el aire con tan extrañas vibraciones. (Impresiones personales de Carlos Echeverri Uribe en el Semanario Bien Social, Julio 28 1917, citado en Ramírez, 2019, p. 34)

Imagen 7 Telegrama gobernador Pompilio Gutiérrez



Fuente: (Ramírez, 2019, p. 45)

En 1919 ya habían llegado los rieles hasta la estación Belmonte, completando 29 km de recorrido desde Puerto Caldas.

La Dirección del ferrocarril estaba cada vez más ansiosa por terminar el trayecto hasta la ciudad de Pereira, hecho que causaría, no solo la culminación de la tercera parte de la distancia programada, sino, la oportunidad de multiplicar sus ingresos al tener una estación en una ciudad importante, con reconocimiento nacional y polo indiscutible de acopio de la producción cafetera. Era tanto su afán que el propio gobernador, el general Pompilio Gutiérrez, decidió trasladar su despacho a la ciudad de Pereira, con el objeto de estar directamente encargado de todo lo relacionado con el avance de la obra. (Ramírez, 2019, p. 45)

Imagen 8 Llegada del Ferrocarril a Pereira, 8 de Julio 1921



Fuente: Grupo de Facebook FOTOS ANTIGUAS DE PEREIRA [En línea]

Por su parte, la línea férrea de 54 km que comunicó a Pereira con Armenia con la llegada del tren en 1929, atraviesa el río Consota, la quebrada El Caucho, quebrada Cestillal y el río Barbas de forma ondulante, comprende el territorio rural donde se concentró la actividad del beneficio húmedo del café, y en el que se instalaron cinco estaciones dentro del área municipal de Pereira, que parten desde la Estación-Paradero Nacaderos km 0, continúa a la Estación San Joaquín km 6 (Bodega y campamento), Estación- Paradero Morelia km 11 (Bodega), Estación La Selva km 14 (Puente de Pedregales, el más alto de toda la línea) y finalmente la Estación-Paradero Betulia en el km 18. (Rivera, 2021, p. 22)

Más adelante, la ocupación de los entornos ferroviarios de las estaciones Nacaderos y San Joaquín, dieron origen a dos nuevos núcleos urbanos de expansión: el barrio Nacaderos, en la carretera a Cartago junto al aeropuerto y, el populoso barrio Cuba en el suroccidente. (Rivera, 2021, p. 24)

Entonces,

El tránsito de la población que vivía en las laderas y partes altas de la Cordillera Central hacia el valle debió de realizarse buscando zonas de mayor facilidad. El área de

estudio, noroccidente del municipio de Pereira, ha sido zona de salida o cruce de caminos hacia el valle del Risaralda, valle del río Cauca, Marsella y el Quindío. Así, aparte de las evidencias de ocupaciones prehispánicas, concesión de tierras durante la colonia española, en el siglo XIX se dan un aumento en las ocupaciones con la migración de caucanos y antioqueños; para principios del siglo XX se menciona el uso agrícola y ganadero con cultivo de café y ganado en las haciendas Nacaderos y Matecaña. En 1915 se inician las mayores intervenciones con la construcción del Ferrocarril de Caldas, cuya parte del trazado cruzaba por la parte media de la ladera, hacia el río Otún, norte de lo que sería el Aeropuerto, en el costado oriental se construyó la Estación Nacaderos, hacia el occidente continuaba la línea férrea hacia Puerto Caldas junto al río La Vieja. (CSS Constructores, OPAM, AIM, p. 283) ³

Toda la zona era rural, y funcionaba la hacienda y Trapiche Matecaña, debido a que se suspende el funcionamiento del ferrocarril, se inicia de manera lenta la ocupación de la ferrovía a lo largo de 3 kilómetros en lo que serían los barrios Matecaña y Nacaderos. Se inicia de forma acelerada el proceso de ocupación de la antigua banca del Ferrocarril (El Plumón, Jose Hilario, Matecaña, Nacaderos, La Libertad). (p. 284)

A propósito, Gustavo Colorado Grisales (2021), en *La Cola de Rata*:

En esos trenes llegaron, vía Buenaventura, los prodigios técnicos que cambiaron la vida de quienes habitaban la región: radios, discos en vinilo, victrolas, caperuzas, relojes, despulpadoras de café y medicamentos milagrosos como las píldoras de vida que acabaron por suplantarse las recetas caseras de las abuelas.

De eso hace ya medio siglo, porque la máquina del tren se apagó y las orillas de la carrilera fueron ocupadas por familias que llegaban huyendo de la pobreza o de alguna de las violencias que se enseñorean de los campos colombianos, cuando se descubre una

³ OPAM: Operador Portuario Aeropuerto Matecaña. AIM: Aeropuerto Internacional Matecaña

fuelle de riquezas capaz de atraer a una nueva horda de bárbaros. Así surgieron barrios como *Nacaderos*, *Matecaña* y *La Libertad*, ubicados detrás del aeropuerto y del zoológico que recién se mudó al parque *Ukumarí* con su tropa de monos disolutos y elefantes nostálgicos. Más abajo nacieron las distintas etapas de *Galicia*, estimuladas por los caciques políticos, sabedores de que la llegada de los pobres trae siempre a cuestras una cosecha de votos. (párr. 2-3)

Imagen 9 Estación Nacaderos. Punto de conexión Línea Caldas- Quindío. 1930



Fuente: Grupo Facebook FOTOS ANTIGUAS DE PEREIRA [En línea]

Nota: Se observa la Estación y atrás el Campamento y la Bodega

Imagen 10 Estado actual de la Estación Nacaderos (septiembre, 2022)



Fuente: Elaboración personal.

Se instalaron así para el tramo de los 39 km desde Puerto Caldas a Pereira: Una estación terminal -Estación Puerto Caldas-, cinco estaciones de paso separadas por 4 – 5 km entre ellas, dos túneles- uno en el sector del actual Cerritos-, un puente mecánico, -Puente de La Máquina

que atraviesa el río La Vieja- muros de contención, bodegas para almacenar el café de las haciendas cercanas como la Hacienda Galicia, embarcaderos, campamentos de obreros, paraderos; por su parte las cinco estaciones son: Estación La Marina en el km 10 -De conexión con la línea del Pacífico-, Estación Villegas en el km 22, siguiendo la Estación Belmonte en el km 29, luego al punto de interconexión en la Estación-Paradero Nacederos en el km 35 -De conexión con la línea del Quindío- y, finalmente la Estación Pereira en el km 40 (Rivera, 2021).

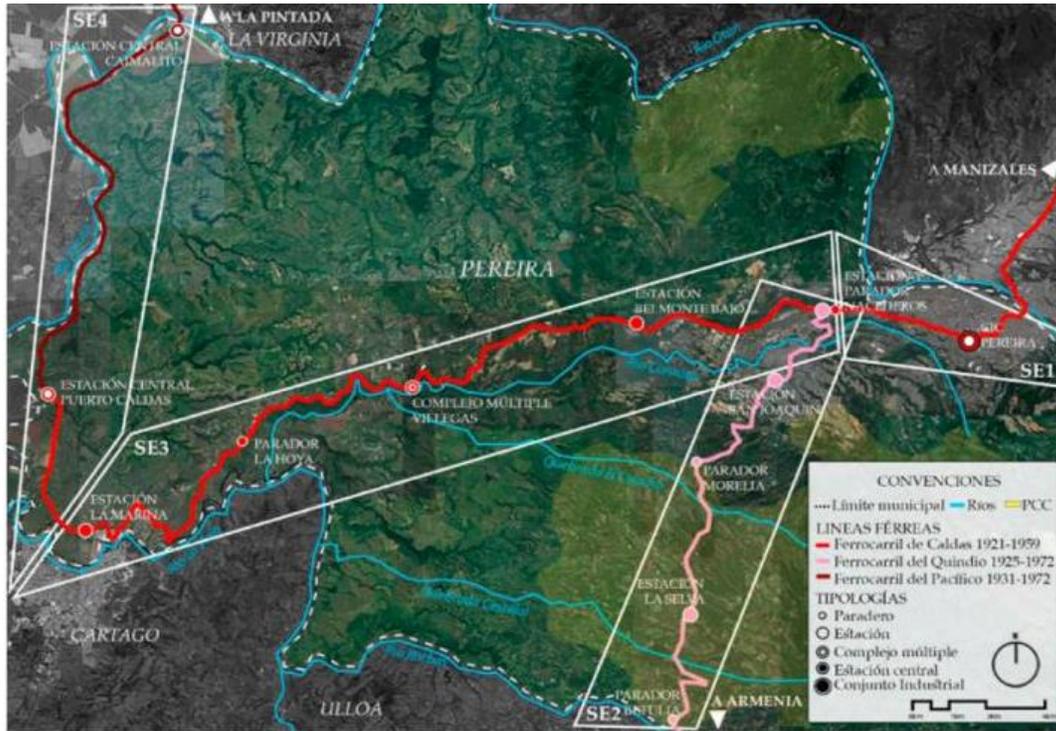
Imagen 11 Estación Pereira, 1925 aproximadamente.



Imagen 12 Estación Pereira, años 40.



Fuente: Grupo Facebook FOTOS ANTIGUAS DE PEREIRA [En línea]

Imagen 13 Estructura ferroviaria y sistema espacial cafetero en Pereira

Fuente: (Rivera, 2021, p. 10)

Nota: Marcado en rojo el recorrido de la línea Caldas desde Estación Puerto Caldas a Estación Pereira, y en rosado el recorrido de la línea Quindío desde la Estación Nacaderos hasta Armenia.

Continuando con el recorrido de tres horas desde Pereira hacia Manizales (Zuluaga, 2013), la Estación Gutiérrez (km 48) fue inaugurada el 12 de octubre de 1922, seguida de la construcción hacia el sector del Alto de Boquerón -donde se encuentra el túnel más largo de toda la obra del Ferrocarril de Caldas con 130 mt- para llegar finalmente a la estación en el actual municipio de Santa Rosa de Cabal en 1925, tras varios obstáculos a nivel económico y técnico por la dureza del ascenso y el trayecto montañoso en el que se presentaron renunciaciones masivas y la conformación de sindicatos obreros. “El mismo día de la inauguración de la estación Gutiérrez se celebró la llegada de tres locomotoras nuevas, para completar cinco, al servicio del Ferrocarril de Caldas y los nuevos talleres en la ciudad de Pereira”. (Ramírez, 2019, p. 63)

Imagen 14 Vista desde el Viaducto de Pereira del tramo desde el Puente de la Máquina y la subida por La Popa, hacia Dosquebradas.



Fuente: Elaboración personal. Se observan el Puente Mosquera (naranja), los barrios San Judas y El Balso a lado y lado. Atrás los barrios Hernando Vélez y Alfonso López, contiguos al Puente de la Máquina señalada en amarillo.

Para la obra del Ferrocarril de Caldas se construyeron en total 10 túneles, 5 para tramo entre San Francisco (Chinchiná) y Villamaría (Ramírez, 2019).

Imagen 15 Trazado de la ruta desde la Estación Gutiérrez hasta la Estación Santa Rosa (km 60)



Fuente: (Ramírez, 2019, p. 69)

Imagen 16 Tren desde Manizales a Pereira, sector Santa Rosa, década de los años 40



Fuente: Archivo Foto López. Grupo Facebook FOTOS ANTIGUAS DE PEREIRA

[En línea]

Las obras con dirección a Manizales fueron restablecidas, entre otros factores, por la posesión de Pedro Nel Ospina como presidente de la República (1922-1926), y la indemnización que recibió el país en su gobierno por pérdida del Canal de Panamá -conocida también como "*la danza de los millones*" o "*la prosperidad a debe*"- y en la que con la inversión de los recursos de la *compensación* que Estados Unidos le pagó a Colombia por la pérdida de Panamá, se logró el desarrollo de infraestructura portuaria y férrea.

La línea férrea logró avanzar desde San Francisco (Chinchiná) a Villamaría en un año, llegando a esta población en 1926; la dificultad del último tramo hasta Manizales exigió más de un año de trabajo muy duro, debido a la ubicación en el filo de la cordillera de la capital del departamento, y cuya comunicación terrestre con Villamaría no requería de muchos km de recorrido, pero sí de alcanzar pendientes de 4% y 5%. “Así en 1927 llegó el primer tren a la capital de Caldas, arrastrado por la locomotora Zapata”. (Poveda, 2003)

Imagen 17 Tramo Villamaría-Manizales.



Fuente: (Ramírez, 2019, p. 101)

Entre 1920 y 1927, las relaciones de Pereira se estrecharon con Cali gracias a la conexión férrea directa con Buenaventura desde Cartago a partir de 1924; pasó lo mismo en las relaciones

comerciales y cafeteras con ciudades como Medellín con el Ferrocarril de Antioquia -que por aquel entonces llegaba a hasta la población antioqueña de La Pintada-; la Guerra con el Perú entre 1932 y 1933 hizo evidente la necesidad de conectar estas redes para tener poder de movilización, los buques de la Armada viajaron desde Barranquilla por el Atlántico hasta la desembocadura del río Amazonas y desde allí hasta Leticia. Dichas conexiones férreas se potenciaron gracias al desarrollo de las economías capitalistas hacia afuera, que favorecieron lógicas de exportación entre los comerciantes locales que lograron, con el arribo de los rieles, cierta autonomía de casas cafeteras en Manizales, y también la posibilidad de adquirir las cosechas de los pueblos vecinos (Montoya, 2004).

Entonces, el tramo comprendido por los 40 km de recorrido desde la Estación Puerto Caldas hasta la Estación Pereira en el actual Parque Olaya fue ocupado así por pobladores que vieron en la red de acueducto utilizado para el mantenimiento de las locomotoras, un mecanismo de acceso para abastecer las necesidades básicas de sus familias a lado y lado de los rieles, así mismo representó fuente de trabajo ferroviario para el sostenimiento de la vía y la construcción de los demás tramos. La conformación de este espacio industrial cafetero en Pereira logró concentrar en un solo lugar actividades cafeteras urbanas antes dispersas: el transporte y las comunicaciones -Conjunto Férreo-, el trabajo y producción de los nuevos obreros y obreras asalariados -Trilladoras- y el barrio obrero. (Rivera, 2021, p. 27)

Mucho antes de la llegada del tren, el punto donde hoy está ubicado el parque Olaya fue escenario de otros encuentros. El de los comerciantes y viajeros que bajaban por la ruta del Alto del Nudo y atravesaban los puentes de guadua tendidos sobre las aguas del río Otún o subían por la pendiente de lo que hoy es la Calle de la Fundación, después de recorrer los caminos del Quindío y cruzar el río Consota. La imagen de los arrieros y sus recuas de mulas cargadas de productos del campo precedió a las flotas de camiones, buses y automóviles que se asentaron después en los alrededores de la antigua galería central, siempre en el vecindario del Olaya. (Colorado, 2021, párr. 12)

La construcción de la carretera Pereira-Armenia, y que da surgimiento al actual barrio Mejía Robledo (1930), erige su margen habitacional paralelo al curso de la quebrada La Dulcera, dando también como resultado el barrio La Churria o Travesuras en el año 1934. (Rivera, 2021, p. 18) También una zona aledaña a la Estación del tren en el Parque Olaya fue la Plaza de Mercado o *La Galería* -en la calle 17 con carrera 12-, zona de bodegas de carga y descarga, de llegada y salida de miles de pasajeros, sitio de referencia de la ciudad por muchos años, y que luego se convirtió en un foco de delincuencia, marginalidad, prostitución, etc.

A la “ciudad cívica” le había quedado faltando atender este tipo de problemáticas sociales y quizás esta fue una de las tantas razones que posibilitaron el surgimiento de nuevas organizaciones políticas de izquierda que desplegaron un gran activismo en dichas zonas marginales de la ciudad, acompañando los procesos de organización comunitaria o las invasiones de predios urbanos en la lucha por la vivienda durante los años 60 y 70. (Correa, 2014, p. 208)

Zuluaga (2013) señala también la construcción de barrios liderados por grupos de orientación cristiana partir de la década de los 50 como el barrio la Divina Providencia en 1956 (Rivera 2020).

Más adelante, ya acercándose al área urbana y conformando el frente sur del conjunto férreo, se creó el barrio Olaya Herrera (1945), fruto el emprendimiento particular de propietarios de tierras que actuaban como urbanizadores. En él conviven hasta hoy en día fábricas, talleres y viviendas. (Rivera, 2021, p. 18)

La planificación y construcción del Parque Olaya Herrera -Estación Pereira- constituyó uno de los múltiples intentos de la clase dirigente de mostrar una cara agradable de la ciudad, inspirada en las plazas urbanas modernas europeas. Dicho mejoramiento urbano estuvo acompañado también de la incursión de los rieles del tranvía que conectaron durante 20 años el Conjunto Industrial Cafetero con el centro de la ciudad (Rivera, 2021).

El recorrido del tranvía en Pereira fue de 6369 metros, con una velocidad de 20 km/h aproximadamente, cuya fuente de energía provenía de unas cuerdas aéreas sostenidas por 205 postes. El pasaje para la época costaba 5 centavos. La estación principal del tranvía se encontraba ubicada en la calle 40 con carrera séptima, donde iniciaba su recorrido hasta la calle 24, luego giraba hacia el sur para tomar la carrera octava y continuaba hacia el oriente, hasta la calle 9, donde se dirigía hacia el sur para tomar la carrera novena. (Zuluaga, 2013, p. 352)

El tranvía de Pereira inició su funcionamiento en 1926, con el aporte de inversionistas antioqueños y algunos pereiranos, quienes constituyeron la Sociedad Anónima “Compañía de Tranvías de Pereira”, cuyo contrato con el municipio se estableció por 20 años. Su recorrido pasaba las tres plazas principales hasta la calle 35, y junto al ferrocarril dinamizaron la vida social, cultural y económica de la ciudad. Dio su último recorrido en 1954 (Zuluaga, 2013, pp. 350-353).

Los registros del constructor de tranvías JG Brill Co. En Filadelfia muestran el número de orden 22492 del 1 de noviembre de 1926 de Wesselhoeft & Poor, un agente de exportación en Nueva York, para seis vagones bidireccionales tipo “Birney”, numerados del 1 al 6, para “Pereira Tranvias” en Colombia. Cada uno tenía puertas en ambos extremos, 8 ventanas a cada lado y 7 filas de asientos doble con capacidad para 28 pasajeros. (Morrison, 2007, párr. 7)

Imagen 18 *Hernando Velilla mecánico del Tranvía en Pereira*



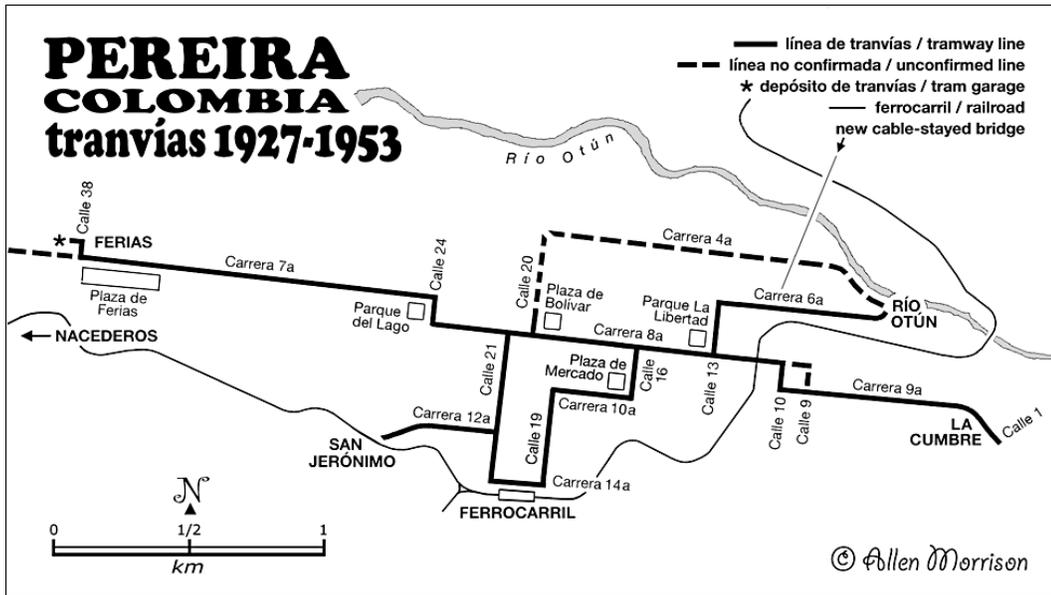
[En línea]

Imagen 19 *Tranvía pasando por el Lago Uribe, Pereira. Años 30 aproximadamente*



[En línea]

Imagen 20 Recorrido del Tranvía en Pereira.



Fuente: Grupo de Facebook FOTOS ANTIGUAS DE PEREIRA

[En línea]

Imagen 21 Llegada del Bolívar desnudo a Pereira, 1963



Fuente: Archivo Fidel Toro. Proyecto de Corporación Ciudad Latente y avc Álbum Ciudad

Visual, Pereira.

Imagen 22 Estatua del Bolívar desnudo en el Puerto de Buenaventura



Fuente: Grupo FOTOS ANTIGUAS DE PEREIRA

[En línea]

A lo largo de los 101 km totales de rieles de las tres líneas que se instalaron en la ciudad de Pereira-Ferrocarril de Caldas, Ferrocarril del Pacífico y Ferrocarril del Quindío- se observa cotidianamente la Estación del Parque Olaya -Línea de Caldas-, la continuación de su recorrido por la Avenida Ferrocarril, pasando por el Puente de la Máquina en el barrio Alfonso López y así la subida a La Popa para continuar con dirección al Alto de Boquerón, Santa Rosa, Chinchiná y Manizales; por su parte la línea del Quindío sale de la abandonada y deteriorada Estación Nacaderos -compartida con la línea Caldas- con la que se abre el camino para el crecimiento de la ciudad hacia el sur, con dirección a la Hacienda Cuba -actual Comuna Cuba- pasando por el barrio El Plumón.

El decaimiento del sistema férreo que inició a mediados del siglo XX obedeció en gran medida a la desintegración y la desorganización administrativa. La cuestión técnica también fue un factor clave, pues a pesar de los esfuerzos para enfrentar las agrestes condiciones

montañosas de la topografía de la región, el avance tecnológico requería de aspectos técnicos más grandes, los cuales no podían ser acogidos en dicho momento, centrando así la atención hacia la construcción de carreteras, las cuales constituían cerca de 21.000 km en el año 1950, y que empezaron a movilizar otro tipo de transporte como la tractomula (Sandoval, 2018).

En 1948 y tras varios momentos de crisis económica dentro de la organización del Ferrocarril de Caldas, la Ley 110 autorizó a la Nación para comprarle al departamento su ferrocarril, que ya generaba pérdidas por la competencia de las carreteras y que abrieron la puerta de entrada a las tractomulas, transporte más versátil y puerta a puerta. (Ramírez, 2019, p. 145) Cabe recordar que una de las últimas operaciones del ferrocarril fue el transporte de la estatua del Bolívar desnudo desde el puerto de Buenaventura hasta la ciudad de Pereira en mayo de 1963.

En julio de 1992, tras ser liquidada la empresa Ferrocarriles Nacionales -funcionó desde 1957-, se marcó el fin del proyecto nacional del tren en Colombia; por su parte el Ferrocarril de Caldas también sucumbió ante dificultades técnicas, financieras y operativas. Las pendientes, las limitaciones de arrastre, los incumplimientos, la corrupción administrativa, fueron factores determinantes a la hora de acabar con el trazado del tren.

La competencia con el transporte automotor, el ancho de las carreteras, el transporte puerta a puerta, los beneficios en los precios de la gasolina, terminaron siendo, por lo menos para políticos y empresarios, una opción más viable debido a que la construcción de carreteras no requería materiales importados, ni mano de obra cualificada y costosa; además la administración de los nuevos vehículos de carga podía ser llevada a cabo por agentes privados, sin mayor intervención del Estado, facilitando así el interés de empresarios para concesionar la construcción de más carreteras y vender más vehículos. Se puede afirmar entonces que los

sectores económicos, políticos y empresariales del país no pudieron -ni han podido ver – más allá de sus intereses lucrativos para abrirle las vías al futuro. ⁴

⁴ NOTA: Ver a Pérez Ángel, Gustavo (2008). Nos dejó el tren.

Capítulo II

Crecimiento urbano en Pereira: ciudad y trabajo obrero

Imagen 23 Carrera 8 entre Calles 13 y 14, Pereira 1936.



Fuente: Grupo FOTOS ANTIGUAS DE PEREIRA

[En línea]

La consolidación urbana de las principales ciudades del país y su transición de aldeas a núcleos urbanos organizados no se originó esporádicamente, dicho proceso sienta sus bases en el afianzamiento de las economías tradicionales jalonadas por el desarrollo posterior de la actividad cafetera, así como en la conformación de diversos núcleos urbanos en torno a la producción, comercialización y exportación del grano, y otras mercancías que jalonaron un importante desarrollo del mercado interno.

La realidad social de los habitantes se ancló a las nuevas preocupaciones y percepciones del mundo, que se abrieron paso durante un periodo de grandes transformaciones, en donde la sociedad colombiana del momento, predominantemente rural y campesina, dotó a las ciudades de significados y sentidos diferentes, construyéndolas a su modo y de acuerdo con las

necesidades surgidas de los procesos migratorios y de apropiación del espacio urbano como lugar de vivienda, trabajo y relacionamiento social.

La adopción de valores cívicos, y la conformación de una sociedad plural se desarrolló en conjunto con el *progreso material* de las ciudades en el país; la construcción de edificios, lugares de esparcimiento común, las influencias del cine y del teatro, así como los discursos de la prensa constituyen todo un entramado social que ha sido estudiado desde diversos escenarios académicos y culturales, que han intentado dar respuesta a los interrogantes de los orígenes de la sociedad colombiana actual. La adecuación de la ciudad, los servicios públicos y el saneamiento, así como

la puesta en práctica de obras públicas relacionadas con el control de aguas servidas, el cambio en la formación de hábitos de higiene personal y pública y las regulaciones que la administración realiza en torno al uso del agua, redundan en el deseo de mejoramiento de la vida de los habitantes de la ciudad y por lo tanto abre las puertas a la llamada “civilización”. (Loaiza, 2015, p. 9)

La Colonización Antioqueña y la producción cafetera se conjugaron en un proceso de ocupación del territorio económico, físico, social y cultural, sustentado principalmente en la producción parcelaria, y no de hacienda, que permitió la vinculación de las familias campesinas al mercado del café sin abandonar los cultivos de subsistencia; y aunque este no hizo parte del sistema inicial de colonización, logró adaptarse a los tipos de asentamientos surgidos durante dicho proceso. La alta productividad de las tierras para distintas actividades agropecuarias, así como la centralidad geográfica que permitía a través del sistema férreo y fluvial un rápido tránsito al mercado interno y externo de las cosechas. atrajo comerciantes interesados en la exportación e importación de bienes, productos y servicios.

Las élites dominantes en Antioquia crearon a partir de elementos culturales campesinos una visión de su mundo regional: montañero, libre, independiente, activo, frugal, laborioso, tradicional y religioso. Pragmático, pero al mismo tiempo con una profunda interiorización de

los valores religiosos, con el consiguiente reforzamiento de la familia nuclear y la mentalidad conservadora (Giraldo, 2001, p. 43). Dichos factores culturales definieron el *ethos* del hacha, del esfuerzo y del logro mediante el trabajo, que se gestó en el proceso colonizador y se hizo extensivo a la producción cafetera en el Viejo Caldas (2001, p. 46).

Paralelo a la incursión del capitalismo en Colombia se consolidaron también los núcleos de trabajadores asalariados junto a diversos movimientos de reivindicación obrera como lo apunta Vega Cantor (2004):

Las obras públicas de infraestructura y transportes, los sectores económicos de mayor dinamismo durante la década de 1920, fueron otro escenario de protesta obrera. El mercado interno capitalista integró las diversas regiones del país mediante la construcción de ferrocarriles y carreteras, la utilización intensiva del río Magdalena, el desarrollo de la navegación aérea y la ampliación de la cobertura de la telegrafía a varios lugares del territorio colombiano. El transporte, esencial en la conformación del mercado interno, se convirtió en una empresa capitalista que generaba cuantiosas ganancias para negociantes privados, nacionales o extranjeros, que disfrutaban de las concesiones hechas por el Estado, razón por la cual los trabajadores ferroviarios y del río Magdalena se constituyeron en los núcleos más importantes de trabajadores asalariados del país, notablemente influidos por ideologías socialistas. Por estas circunstancias, en los ferrocarriles y en los puertos del río Magdalena (Girardot, Honda, La Dorada, Barranquilla, Barrancabermeja, Puerto Wilches), se realizaron grandes huelgas y resonantes protestas populares. (p. 101)

Imagen 24 Huelga de trabajadores de la Tropical Oil Company por la jornada laboral de ocho horas, Barrancabermeja 1927



Fuente: (Vega, 2004, p. 156)

En 1914 se inauguró el servicio de alumbrado eléctrico suministrado por una empresa privada; en 1918 se inicia la construcción del acueducto; en el mismo periodo se construye el Hospital San Jorge, también llega el Ferrocarril y se inicia el primer ciclo industrial que va hasta la crisis económica de 1929, e inicia nuevamente en 1940 con el surgimiento de pequeños empresarios y con la desintegración de la actividad artesanal reemplazada por la fábrica (Duque, Friede y Jaramillo, 2002):

Aparte de estas fábricas en el mismo periodo se fundan y modernizan los equipos de numerosas fábricas pequeñas de velas, jabón, bebidas gaseosas, molinos de harina, trilladoras de café. La trilla de café era en 1930 una actividad perfectamente industrial, y que ocupada centenares de obreros, sobre todo mujeres. Es significativo que en ella aparecieron por primera vez los sindicatos obreros y que también en ella se produjera en 1932 la primera huelga de importancia que se conoció en la ciudad. (Duque, Friede y Jaramillo, 2002, p. 393)

Las agitadas condiciones sociales del momento y las luchas de los movimientos sindicales fueron el escenario en el cual también se debatieron temas en torno al pensamiento socialista, de este modo, las iniciativas abanderadas por los partidos comunistas, como la Huelga Nacional del café es uno de los ejemplos que se pueden encontrar en Pereira. Con el acompañamiento de estas organizaciones hacia finales de los años 50 y 60 se configuraron otras realidades urbanas en Pereira derivadas de las consecuencias de la violencia política, el conflicto armado, el narcotráfico, y que sin duda son un escenario de investigación bastante amplio y de suma importancia.

Imagen 25 Comité de Huelga de la Unión Ferrocables de Caldas



Fuente: Periódico El Diario, noviembre 11 de 1936. [En línea]

En la anterior imagen del periódico El Diario en 1936 es evidente la inconformidad en varios aspectos por parte del Comité de Huelga de la Unión Ferrocables de Caldas; el primero, los precios exorbitantes pagados en el arrendamiento de la *choza humilde*. Segundo,

denunciando los malos tratos, vejámenes y cargas humillantes por parte de un jefe de tráfico y tres jefes de estaciones, y tercero la conformación del Sindicato Patronal de Manizales.

Asimismo, se hace un llamado a la reivindicación obrera haciendo alusión a hazañas bíblicas y a la defensa y conquista de los legítimos derechos.

Imagen 26 Consejo de ferrocarriles y los reclamos obreros



En 1933, los reclamos obreros descritos en las páginas del periódico el 14 de noviembre, también remiten al mismo problema, y presentan argumentos contra la centralización y nacionalización del Ferrocarril del Pacífico y de la igualdad salarial en todas las dependencias, pues se están perdiendo de vista la diferencia en el costo de vida de los trabajadores de diferentes sectores. Alegan también la falta de garantías, pues el Consejo de ferrocarriles se remite a la amenaza de suspender los trabajos, alzar las tarifas y licenciar peones, con el fin de asustar los justos reclamos.

La ciudad de Pereira ya tenía una orientación comercial clara, convirtiéndose durante los siguientes años en una urbe con una vida medianamente industrial y en la que comenzaban a gestarse luchas de reivindicación obrera y sindical pero no hechos generalizados de violencia política -se habla en la prensa de algunos choques, sobre todo en épocas electorales-.

Para mediados de la década del treinta ya existían 42 sindicatos de varios gremios, entre ellos, recolectores de café, carpinteros y obreros. La ciudad contaba también con otras empresas, como la Chocolatería de Los Andes, la Compañía Vidriera de Pereira, la Compañía de Hilados y Tejidos de Pereira, la Cervecería Tropical, Comestibles La Rosa además de algunas compañías constructoras. (Acevedo y Correa, 2015, p. 60)

El aumento de trabajo asalariado en las ciudades, y la vinculación de la economía colombiana al mercado mundial y al capital extranjero fue posible gracias a la aparición de estos trabajadores y trabajadoras asalariadas, y quienes hacían parte del grupo que anteriormente estaba sometido a formas pre-capitalistas de producción (no salariales) en el campo. El sitio en donde se encuentra actualmente el Parque Olaya era conocido a mediados del siglo XIX como “Contadero de Egoyá”, ya que, a este sitio con un plan extenso, llegaban los arrieros, descansaban y realizaban el conteo de las mulas (Zuluaga, 2013, p. 273):

La noción de barrio obrero llegó a convertirse en una propuesta innovadora a los problemas de higiene y hacinamiento, siguiendo las recomendaciones y estudios sobre

vivienda obrera hechos por arquitectos e ingenieros. El nuevo barrio obrero sería un modelo urbanístico que incluía vivienda higiénica y espaciosa para los obreros y sus familias.

En una sociedad que estaba dejando atrás la tradición colonial y en donde todavía convivían las antiguas forma de desigualdad social, el proyecto de modernidad de la capital colombiana se construyó sobre las mismas bases que claramente quería segregar a los sectores populares, densificando para poder quitarle el peso de la concentración poblacional del centro de la ciudad y reubicar a los sectores populares en “barrios obreros” a las afueras para darle un ordenamiento a la ciudad. Como apunta Germán Mejía de esta segregación saldría el barrio como realidad urbana como respuesta a la crisis habitacional de comienzos del siglo XX y del higienismo como “herramienta de control social e instrumento de administración urbana”. (Moreno, 2016, p. 48)

Asimismo, para el caso de Pereira, Rivera (2021) apunta:

Aunque el trazado del ferrocarril se impuso como una forma de estimular el uso industrial y controlar el residencial en el borde sur, la demanda de vivienda por parte de la nueva clase operaria no pudo esperar y rápidamente traspasó los límites. Así, para sorpresa de muchos, la ferrovía también estimuló la ocupación de tierras periféricas y la urbanización “más allá” de la línea férrea, fuera del área urbana. (p.18)

Imagen 27 Conjunto Industrial Cafetero de Pereira.

Fuente:(Rivera, 2021, p. 13)

Teniendo entonces en cuenta lo presentado, se puede llegar a la conclusión de que las tres líneas del Ferrocarril que atravesaron la ciudad hace 100 años dinamizaron y transformaron la percepción frente al uso del tiempo, el acceso a una vivienda digna y a la cotidianidad urbana de los habitantes de Pereira.

El recorrido del tren como nodo de comunicación dentro y fuera de la ciudad, estructuró la realidad material de la urbe, por medio también del Tranvía que conectó el centro con diferentes barrios del Oriente -La Cumbre-, y que aparece de forma regular en la información del periódico El Diario, entre otras cosas, por accidentes causados debidos al exceso de velocidad, que terminan en choques, la mayoría de veces con vehículos automotores, y que a medida que avanza la década, compiten cada vez más y más con este transporte colectivo por el uso de la malla vial dentro del núcleo urbano.

Imagen 28 Publicidad de un plan de crédito para comprar automóvil.

Fuente: periódico El Diario, enero 1931, p. 11. [En línea]

Los aspectos generales de ubicación y crecimiento de la infraestructura comercial, habitacional, recreacional, se observan bajo la lupa de las dinámicas sociales, políticas, económicas que favorecieron el crecimiento de la ciudad a través de la conformación de barrios paralelos a los rieles de las líneas de Caldas y Quindío para el territorio urbano y central de Pereira, y que se erigieron como respuesta social ante la necesidad habitacional digna en una sociedad en tránsito, que se involucró directamente con los ritmos capitalistas y de consumo masivo que se desarrollaron con más detalle y fuerza desde el periodo analizado hasta la actualidad.

Así, el crecimiento y ocupación habitacional de Pereira hacia el sur, al igual que la línea del tren a Quindío, y donde se ubican actualmente el barrio El Plumón, el Batallón del Ejército San Mateo y la Avenida Sur, siguió el rumbo hacia el río Consota, cruzando primero por El Plumón, luego la Carrilera de la Independencia en el sector de la Comuna Cuba, y cuya estación se edificó en el sector urbano de San Joaquín en el km 6; de allí pasa hacia el sector rural de Morelia en el km 11, después por el sector de La Selva en el km 14, continuando por los puentes

férreos Pedregales y Sucre, por último, en el límite rural de Pereira, la Estación Betulia en el km 18, y cuyo tramo sigue a la Estación Ulloa en el km 21, que funcionó como centro de acopio de las producciones locales y cafeteras del Valle; la conexión final con Armenia en el km 54 tuvo lugar en 1929 tras pasar por las estaciones en Quimbaya y Montenegro.

La ocupación del sector actual de la Comuna Cuba empezó a ser desarrollada a lo largo del tramo desde antes de 1959 cuando empezó a ser poblada también por campesinos y campesinas víctimas de la violencia bipartidista de la época, presionando a la ciudad a recibir en menos de trece años a cerca de 50.000 personas (Arias y Restrepo, 2019).

También es necesario preguntarnos por lo que estaba pasando en esa época con las clases populares de la ciudad, que en buena parte estaban conformadas por migrantes provenientes del campo. Al respecto, la investigación sociológica realizada por el padre Arturo Calle Restrepo entre 1961 y 1963, permitió comprender que existía una relación estrecha entre los conflictos presentes en las familias de los barrios de El Río, Alfonso López y Cuba -en su mayoría migrantes del campo por distintas cuestiones-, y los problemas económicos ocasionados por la fallida asimilación de estas familias a la vida urbana, que llegaban a la ciudad provenientes de una estructura social y económica diferente: la rural. (Correa y Niño, 2018, p. 63)

Fueron tantas las realidades y promesas que atrajo el ferrocarril que aún hoy es posible observar y escuchar los relatos que encierran el recuerdo valioso en el imaginario colectivo para quienes el tren significaba su forma de sustento, maquinistas, trabajadores de vías, mecánicos, fundidores, torneros, controladores, personal administrativo, escogedores de café, también para aquel conjunto de exportadores e importadores que basaron sus negocios en este medio de transporte y en las economías locales del café y la manufactura, y lo más importante de esto, del grupo de personas para las cuales los terrenos a lado y lado de los rieles les permitieron tener un sitio de habitación, junto a los habitantes de ciudad por frente de los cuales pasaba también el ferrocarril, y cuyo sonido era un himno al progreso, a la modernidad.

Así, se creó un efecto barrera en donde, de un lado de la ferrovía, la élite construye un espacio moderno de encuentro cívico, producción, trabajo industrial, y, del otro, los grupos excluidos consolidan su espacio de habitación, muchas veces al margen de las políticas de vivienda higienistas de la época. (Rivera, 2021, p. 27)

Para este trabajo entonces, el paso del tren significó la extensión de los límites urbanos de Pereira, que se delimitaron paralelo al recorrido férreo por la ciudad, y cuya consolidación barrial en los sectores de análisis -Nacederos y la Estación del Parque Olaya- obedeció a un patrón de poblamiento a lo largo y ancho de los espacios límites que establecían los rieles. Cabe aclarar que trabajos de investigación local apuntan a que en la zona central de la ciudad se desarrollaron patrones diversos de poblamiento desde momentos anteriores al paso del tren, y no se pretende decir aquí que el centro de la ciudad estaba alejado de las dinámicas poblacionales y que fue el tren lo que atrajo a la gente a poblar -el centro-, se plantea primero, que los focos del progreso material se reunieron precisamente en esta zona, pues era la más concentrada demográficamente, y era finalmente donde confluían los sectores económicos, políticos, culturales y religiosos más prestigiosos de la época; y segundo, que fue la puesta en marcha del tren lo que continuó jalonando el desarrollo de soluciones prácticas, rápidas y eficientes a los diversos problemas de hacinamiento, educación, comunicación de una sociedad que cambió y se transformó para entrar -tímidamente en un primer momento- dentro de la concepción actual del sistema/mundo capitalista.

Imagen 29 Llegada del Ferrocarril a Armenia, 1929



Fuente: Grupo Facebook Historia Férrea Colombiana. [En línea]

Civismo, higiene, ornato, publicidad y prensa

Las nuevas formas de actuar se mezclaron con los nuevos lugares de esparcimiento común. La arquitectura y la ingeniería como profesión se vieron en la necesidad de transitar hacia otras formas de comunicación y acercamiento hacia el público que usaba estos espacios, a través de exposiciones, publicaciones en periódicos, congresos, entre otros. El 12 de octubre de 1917 se realizó el primer Congreso de Mejoras Nacionales en Bogotá, donde se habló por primera vez sobre el *City Planning* (Cuervo, Schnitter y Múnica, 2021, p.73).

La vida laboral no solo se limitó al tiempo de trabajo, la destinación del tiempo libre, lo que sucedía a la salida de la fábrica, el taller o la empresa, fue motivo de preocupación para sindicatos y organizaciones políticas obreras, pero también para los empresarios, la Iglesia, y el Estado. Las jornadas extenuantes y largas de las primeras generaciones obreras, se

transformaron, para los trabajadores asalariados, en ratos libres de descanso, socialización y diversión (Archila, 1989).

El tránsito hacia la modernidad social y cultural estuvo acompañado de la modernización de la ciudad, de sus calles y parques; la educación, la comunicación y la prensa fueron fundamentales para infundir estos ideales en una población que quería cambiar, pero no sabía cómo, y que logró hacerlo con transformaciones diferenciadas. En el mismo Congreso de Mejoras, otro ponente, José Antonio Gaviria, presentó un estudio completo sobre la creación, organización y funcionamiento de sociedades de mejoras públicas en todo el país. Abordó aspectos como la configuración de las manzanas y las aceras, la importancia de los medios de transporte, los parques, los bosques y los asuntos relacionados con la sanidad de la ciudad y la vivienda obrera (Cuervo, Schnitter y Múnera, 2021).

La omnipresencia de las modernas fábricas fue señalando un cambio en el ritmo de vida. De una cotidianidad casi pastoril, regida por los eventos religiosos, se pasó a una agitada vida regida por el lema: "el tiempo es oro". El cumplimiento de los horarios, la puntualidad en los compromisos, la rigidez en la jornada de trabajo, son fenómenos de una contemporaneidad cada vez más agitada y estresante. (Archila, 1989, p. 145)

El uso del tiempo libre en diversas actividades y la ingesta de alcohol, chicha, cigarrillo, guarapo como acompañantes de los lugares y espacios de reunión donde se dedicaban más que todo a *tomarse sus tragos* y conversar sobre el trabajo, la familia, lo que habían hecho esa semana, sus aspiraciones. El consumo desaforado e irresponsable de alcohol fue condenado por la iglesia y por la sociedad, acusado de destruir la familia y de transmitir sus vicios de generación en generación (Archila, 1989):

Los ratos en tabernas, bares y tiendas eran la posibilidad de encontrarse con otros trabajadores, socializando las penas y esperanzas, en interminables tertulias al calor de unos tragos; Era el momento para oír cierta música, no tanto para bailarla: el

tango en Medellín, la ranchera en Bogotá, y la música 'guasca' o de 'carrilera" los boleros en ambas ciudades. (Archila, 1989, p. 158)

Imagen 30 Publicidad cerveza POKER



Fuente: Periódico El Diario, 15 de febrero de 1933, p. 4. [En línea]

Así, las fiestas, desfiles, carnavales, celebraciones públicas y privadas fueron claves en la puesta en escena y representación pública del civismo. A diferencia de otros carnavales del país más indígenas y afros, en Pereira y Manizales, estos eran organizados por la elite local para exaltar la prosperidad económica con un corte cívico-civilizador, y que empezó a ser evidente en el crecimiento de la infraestructura material y cultural de mediados de los 20 (Correa, 2014).

Además, en su afán por mostrar “lo nuevo”, “lo moderno”, se dejaban en un segundo plano otros aspectos culturales e identitarios de corte más tradicional como los homenajes a los arrieros o campesinos cafeteros, a pesar de que sobre la base de su trabajo se erigía en una buena medida la riqueza de estas ciudades. Inclusive, Manizales se ha destacado por darle un toque muy español a uno de los eventos centrales de sus carnavales, como eran las corridas de toros, en donde las elites encabezaban toda la parafernalia de la fiesta brava. (Correa, 2014, p. 95)

Imagen 31 *Movimiento de cárcel*

| Movimiento de cárcel | |
|----------------------|---|
| (OCTUBRE 28) | |
| Captura | 1 |
| Fraude a la R. | 1 |
| Vagancia | 1 |
| Armas prohibidas | 1 |
| (Octubre 29) | |
| Irrespeto | 1 |
| Fraude a la R. | 2 |
| Dementes | 2 |
| Vagancia | 3 |
| Hurto | 3 |
| Desobediencia | 1 |
| Heridas | 1 |
| Homicidio | 1 |

Fuente: Periódico El Diario, octubre 28 y 29 de 1930. [En línea]

El anhelo de progreso y modernización fue significativo en las sociabilidades cívicas que conformaron los miembros más importantes de la élite local pereirana. La Sociedad de Mejoras Públicas fundada en 1925, y el Club Rotario en 1935, fueron dos instituciones dentro de las cuales se promovieron las bellas artes para el cultivo del ocio y del espíritu. “En estas prácticas subyacían ciertas ideas vinculadas con la necesidad de mejoramiento racial de la población, tema que fue una preocupación constante de las élites durante este período, no solo en Colombia sino en casi toda América Latina”. (Acevedo y Correa, 2015, p. 169)

la ciudad convertida en centro de acopio regional, y la comercialización del grano, marcan una pauta de crecimiento, que atrae nuevas actividades como la trilla, el almacenamiento y el transporte, y que requieren de mano de obra que dejará de obtener su subsistencia del campo, para depender de los ingresos y salarios que le aporta su actividad urbana. (Osorio y Montoya, 2021, p. 7)

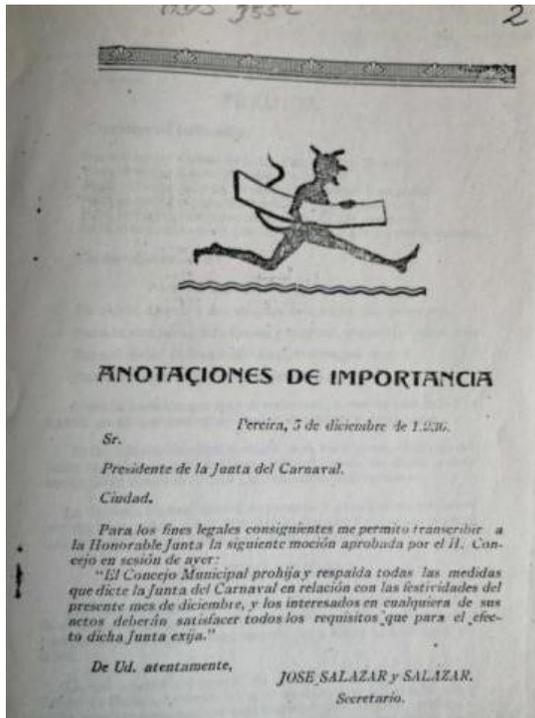
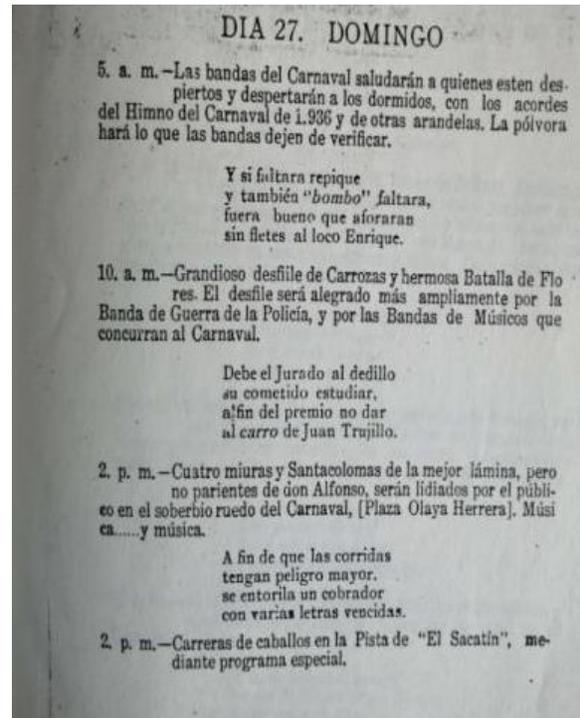
La configuración de nuevas ciudadanías, perfiladas hacia la idea de la modernidad como punto a alcanzar se configura paralelo a la concepción del trabajo y de la modernización urbana.

Las mujeres y hombres modernos en su búsqueda de progreso y desarrollo debieron forjarse ilustrados, racionales, urbanos, y además adscritos a las instituciones políticas y sociales. Todo esto demandó cuerpos productivos y regulados en horarios de llegada y salida del tren, rutinas, prácticas de higiene propias de la vida cosmopolita y, sobre todo, un cuerpo cuya potencia se orientara a la idea de civilidad y raciocinio. (Cabra y Escobar, 2014, p. 42)

Entonces, los atuendos tradicionales, los productos de limpieza, de estética se condujeron a principios de disciplinamiento del cuerpo, y a su homogeneización a través de circuitos de consumo capitalista; este *reemplazo* de los hábitos y costumbres campesinas por lo que se define como urbano fue crucial en el fortalecimiento de los sentimientos del hogar en una habitación higiénica, barata y modesta dentro de la ciudad y cercana al lugar de trabajo (Cuervo, Schnitter y Múnera, 2021).

Para Salive (2020):

el vestido no es ajeno a los debates alrededor de la feminidad, los cuales se hicieron más intensos cuando en 1919 terminó la Gran Guerra (1914-1918) y sus ecos llegaron a Colombia para transformar la percepción del cuerpo y su indumentaria. Así, fueron muchas las asociaciones sobre lo femenino y lo masculino y las discusiones que se dieron en revistas como Cromos, Gráfico Ilustrado y Mundo al Día sobre las prendas adecuadas para cada edad y circunstancia: una dialéctica entre tradición y moda, cuyos imperativos de la vida urbana y sus cinéticas debían negociar entre la imagen amenazante de esa mujer moderna con el pelo corto y falda por encima del tobillo y la imagen tradicional de aquella mujer con mantilla y faldón colonial. (p. 105)

Imagen 33 Pereira. Gran Carnaval 1936, p. 2**Imagen 32** Gran Carnaval en Pereira, 1936, p. 6

Fuente: Banco de la República

La casa filmadora *Venus* estrenó en 1936 el corto-documental -sonorizado y en blanco y negro- titulado **Es Pereira la que invita a sus carnavales**, y en el que:

Abordo de un coche la cámara va haciendo un recorrido por las principales calles de la ciudad cuyo decorado moderno sirve de argumento central para el rodaje de este video promocional de los carnavales que se realizarían a finales del año 1936. En su paso por los tres parques principales de la ciudad, a saber: Bolívar, Lago Uribe Uribe y La Libertad, se observa un gran número de carros aparcados ordenadamente y sin interrumpir el paso sobre los rieles por donde también avanza el tranvía eléctrico, que era único en la región. Tiene una duración de 5 minutos y 53 segundos, a 24 cuadros por segundo. (Correa, 2014, p 103)

Se puede decir que la modernidad se tradujo en una experiencia sensorial, activa y de gran impacto a nivel social. Los procesos de socialización en los cuales se vieron inmersas

mujeres, hombres, niñas y niños de distintas edades y condiciones sociales, se enmarcaron en esta especie de experiencia común, que iba desde la necesidad de familiarizarse con toda una serie de novedades urbanas: las nuevas nomenclaturas de las calles, los diseños de los edificios públicos y privados, al igual que los diseños suntuosos de las casas de residencia de las familias más pudientes a nivel económico, los recorridos del tren y del tranvía, los avisos preventivos para conductores y peatones, las lecturas rápidas de los titulares de la prensa en los puestos de revista establecidos en parques y esquinas de la ciudad, tomarse una fotografía sólo o con toda la familia, comprar un radio o una vitrola para alegrar las rutinas cotidianas en el hogar, la contemplación de las vitrinas luminosas, las grandes carteleras a las entradas de los cines donde posaban rutilantes las grandes divas y los grandes galanes del cine mundial y latinoamericano.

Imagen 34 Argumento de *Nido de Cóndores*, Revista *Lengua y Raza*, noviembre 1926

Fuente: Revista *Lengua y Raza*, Año I serie 2. Pereira, noviembre 20 de 1926. N° 14. Se editó en los talleres de la Tip. Santander. Pereira.

La relación con las actividades sociales, caritativas y de enseñanza, al igual que la entrega a la vida religiosa, concentró la vida pública de muchas mujeres de élite (Tamayo, 2013); la autora destaca la participación de aquellas que aparecían en los cuadros de honor de la Sociedad de Mejoras Públicas, donde contribuyeron a la organización y financiación de obras ornamentales para la ciudad a través de carnavales, actividades deportivas, reinados, concursos, bazares, festejos, banquetes (pp. 86-87). Estas festividades, que por lo general se realizaban en Pereira a finales de año -últimos días de diciembre- y en Manizales a comienzos, "mostraban la coherencia existente entre la exhibición de los símbolos del poder y la representación de las jerarquías sociales" (Ridolfi, 2009: 67 en Correa, 2014, p. 95).

Imagen 35 Página para las Damas, 1932



Fuente: periódico El Diario, enero 2 1932, p. 2 [En línea]

Imagen 36 Distinción



Fuente: periódico El Diario, mayo 30 de 1933. [En línea]

Las programaciones eran muy variadas durante estas celebraciones. Había una gran cantidad de eventos como juegos públicos, comparsas, torneos cívicos para elegir la “reina del deporte”, concursos literarios, presentación de obras de teatro y de zarzuela, prestidigitadores, ventrílocuos, acróbatas y cuanto espectáculo moderno de la época llegara a las prósperas ciudades de la región cafetera. (Correa, 2014, pp. 95-96)

Para el ejercicio investigativo inicial de este apartado se concluye entonces que el desarrollo de la prensa, la publicidad, la tipografía y el cine en Pereira, cumplió con el papel de guiar, por lo menos en términos visuales y estéticos, el tránsito hacia la modernidad capitalista emergente, y con aras de encaminar un modelo de dominación hegemónica (Correa, 2014) en torno a un principio unificador dado por las elites o clases dominantes: el civismo como correlato del progreso material y espiritual, cuya influencia se desarrolló en una doble vía: en términos de distinción y prestigio entre las clases altas, y de moralización e higiene en las clases bajas. (pp. 104 - 224)

La importancia que tuvo la práctica cinematográfica educativa y documental recae en que fue conducida por las elites y el aparato institucional- estatal para ser convertida en una herramienta lo suficientemente poderosa, que gobernó las conductas y deseos de mujeres, hombres y niños a través de estrategias disciplinares y civilizatorias por medio de los apartados publicitarios en los periódicos, el teatro, el cine, la escuela, la radio y más adelante la televisión, que hicieron transformar sus vidas y sus conductas públicas -y privadas- hacia la reproducción de la realidad que el país quería -y necesitaba- ver de sí misma, además de generar un sentimiento de nacionalidad a través del trabajo y las buenas prácticas urbanas (Ospina, 2012).

Imagen 37 Familia en Antioquia, 1920.



Fuente: Grupo de Facebook Fotos Antiguas de Medellín. [En línea]

Conclusiones

El ganado, el plátano, el café y la música viajaron por tren en Colombia. El anterior acercamiento investigativo en torno al funcionamiento de la línea del Ferrocarril hacia Caldas y Quindío, y su paso por la ciudad de Pereira deja muchas preguntas abiertas. La obra majestuosa, colosal, sabia y paciente de un ferrocarril de montaña hace más de 100 años no ha dejado de sorprenderme desde que la curiosidad abrió un cajón con un mundo lleno de vapor, hierro, bullicio y viajes.

La falta de apertura de espacios de discusión, investigación y ejecución cultural frente a un tema de tales características se configura como primer punto a concluir. El paso de los años y la falta de voluntad política-social exigente para la discusión frente al derecho de acceso a medios de transporte públicos, eficientes, y sumando las incontables problemáticas sociales y violentas que han aquejado a una gran parte de la población en Colombia desde hace años, se constituye en el conjunto de razones por las cuales no se le ha dado la fuerza suficiente al tema de que el tren vuelva a ser una realidad colombiana, por lo menos, desde el rol social y político de centrar el tema del transporte dentro de las propuestas de mejoramiento de las garantías de vida dentro de los núcleos urbanos densamente poblados.

Los barrios alrededor de la Estación Nacederos, así como la zona del antiguo Zoológico Matecaña y el Aeropuerto, vale la pena resaltar, han hecho parte latente e influyente en mi vida desde hace unos años gracias a las *Ruedas itinerantes de gaitas, tambores y bailes cantaos* de la Corporación Son de Fuego, y que han convocado, movilizado y alumbrado el camino en el que me pregunté por la edificación abandonada y cómo se desplazaban por la ciudad los recorridos del tren por el barrio Nacederos hacia la estación aún conservada en el parque Olaya y luego Manizales.

Tras diversas discusiones con el director sobre la pertinencia de la investigación, así como la posibilidad metodológica y teórica de abordar un tema que ignoraba completamente, y del cual no hay archivo disponible, empezamos a estudiar desde el Semillero de investigación

formativa en Historia, cultura política y educación de la Universidad Tecnológica de Pereira, las características culturales de la década de los años 30 y 40 en la ciudad, manifestadas a través del teatro, el cine y los espectáculos públicos, y que hacían parte de la oferta cultural de una de las ciudades conocidas por ser de las importantes del país para la época.

La mezcla de la curiosidad por la historia urbana incentivada por el trabajo en el semillero, y el hallazgo investigativo después de preguntarme por la estación respondieron al asunto técnico y cultural, en el que me preguntaba constantemente como explicar el funcionamiento de un tren que no conocía, del cual quedan pocos rastros, y la diferencia con el recorrido de otros ejemplos de ferrocarril en el país.

La exploración inicial fue dispersa, con bastante información, pero a medida de la construcción del relato y de poner la lupa bajo la cotidianidad de la sociedad pereirana de la época, empezó a unirse de forma muy sutil, tomando un sentido más práctico con los diversos recorridos realizados inicialmente en el barrio Nacederos y luego por los barrios Mejía Robledo, y Olaya Herrera, y de los cuales también concluyo que, distinto a lo que se puede pensar del desarrollo urbano actual de la ciudad, y de que a simple vista parezca simple afirmar que nada queda de lo que se construyó para el tren, la continuidad de los escenarios de trabajo barrial y comunitario en la configuración de la memoria urbana de la Pereira actual es un punto de partida investigativo e interpretativo bastante importante, pues el recorrido por las antiguas calles de los barrios, el paseo por el parque Olaya, la necesaria y urgente intervención que necesita la estación en Nacederos, entre otros, constituye una serie de factores determinantes y propios a la hora de observar y percibir el ruidoso y concurrido sector de talleres de carros en el barrio Mejía Robledo, o las problemáticas sociales que aquejan el sector del barrio Travesuras y la Avenida Ferrocarril.

Para la anterior exploración de la incursión del tren en Pereira, recorrer, conocer e imaginar los talleres, las viviendas, los trabajadores, los barrios y los habitantes hace 100 años fue un pilar fundamental, pues la historia construida y reproducida localmente, y la exaltación al

heroísmo cívico de unos cuantos hombres próceres no llena por completo el cuaderno de la historia de Pereira, escrito por las miles de trabajadoras y trabajadores que hicieron la ciudad a pulso y con el esmero de su trabajo.

Se afirma también que el paso del tren significó la expansión de los límites rurales-urbanos de la ciudad hacia el sur y el centro, así como la exaltación de valores cívicos, ciudadanos y respetuosos de la ley, que se configuraron paralelo al discurso estatal de movilidad rápida de pasajeros y mercancías, y de las luchas por la dignidad laboral.

Referencias

Archivos y Fuentes primarias

AHMP. Antiguo Fondo del Concejo Municipal. Tomo 19. Folio 521r. Serie El Municipal. Año XI, núm. 125, julio 30 de 1926. Acuerdo N. 49, artículo 19 y 20.

AHMP. Antiguo Fondo del Concejo Municipal. Tomo 19. Folio 521r. Serie El Municipal. Año XI, núm. 125, enero 30 1926. Acuerdo N. 3, artículo 1 y 2

Archivo Histórico Municipal de Pereira (AHMP). Tomo 19. Serie: El Municipal. Año XI, núm. 125. Antiguo Fondo del Concejo Municipal.

Biblioteca Pública Ramón Correa Mejía

Periódico El Diario. Hemeroteca Biblioteca Municipal Ramón Correa Mejía. Pereira

Revista Lengua y Raza. Hemeroteca Biblioteca Municipal Ramón Correa Mejía. Pereira

Revista Variedades. Hemeroteca Biblioteca Municipal Ramón Correa Mejía. Pereira.

Libros y Artículos

Acevedo Tarazona, A. y Correa Ramírez, J. J. (2015) Tinta Roja PRENSA, POLÍTICA Y EDUCACIÓN EN LA REPÚBLICA LIBERAL (1930-1946) El Diario de Pereira y Vanguardia Liberal de Bucaramanga. Universidad Industrial de Santander, Universidad Tecnológica de Pereira y COLCIENCIAS.

Archila Neira, M. (1989) NI AMOS NI SIERVOS: Memoria obrera de Bogotá y Medellín (1910-1945). Editorial CONTROVERSIA.

Arias de Greiff, J. (s.f) FERROCARRILES EN COLOMBIA 1886-1930. Revista Credencial Historia. Edición 257. Disponible en: <https://www.banrepcultural.org/biblioteca-virtual/credencial-historia/numero-257/ferrocarriles-en-colombia-1836-1930>

Arias, O. y Restrepo, J. (2019). CENAPROV Y EL CRECIMIENTO URBANO DE PEREIRA 1973-1987. OTRA MIRADA A LA CONSTRUCCIÓN BARRIAL DE PEREIRA DESDE SUS MÁRGENES. 2019. [Tesis de Maestría, Universidad Tecnológica de Pereira].

<https://repositorio.utp.edu.co/server/api/core/bitstreams/0ee4a921-fe7e-404d-b69d-0c289d9ce786/content>

Bejarano Ávila, J. (s.f). Ocampo Gaviria, J. -compilador-; Germán Colmenares [y otros nueve]. (2015) Historia económica de Colombia. «El despegue cafetero 1900-1928». Cuarta edición. Fondo de Cultura Económica, Bogotá.

Bonilla Camargo, Y. (2019). «HISTORICIDAD DEL TRANSPORTE EN COLOMBIA, UN PROCESO DE TRANSICIÓN Y RUPTURAS». *Tzintzun. Revista de Estudios Históricos* (69):193-217.

Burke, P. (2005). ¿Qué es la historia cultural? Capítulo 5.

Cabra N. y Escobar M. (2014) El cuerpo en Colombia. Estado del arte cuerpo y subjetividad. Instituto para la Investigación Educativa y el Desarrollo Pedagógico y Universidad Central.

Calle Restrepo, A. (1964). Conflictos familiares y problemas humanos. La familia en zonas de rápida urbanización. Estudio sociológico en tres barrios populares de Pereira (Colombia).

Castro-Gómez, S. (2009). Tejidos oníricos: movilidad, capitalismo y biopolítica en Bogotá 1910-1930. Editorial Pontificia Universidad Javeriana.

Castro-Gómez, S. y Restrepo, E. -editores- (2008). Genealogías de la colombianidad. Formaciones discursivas y tecnologías de gobierno en los siglos XIX y XX. 1a ed. Editorial Pontificia Universidad Javeriana, Instituto de Estudios Sociales y Culturales Pensar, 2008.

Colorado Grisales, G. 2021. El último tren. La Cola de Rata. RELATOS. Disponible. <https://www.lacoladerata.co/cultura/relatos/el-ultimo-tren/>

Correa Ramírez, J. J. (2014). Civismo y educación en Pereira y Manizales (1925-1950): Un análisis comparativo entre sus Sociabilidades, Visiones de Ciudad y Cultura Cívica. Pereira: Universidad Tecnológica de Pereira.

Correa Ramírez, J. J. y Niño Posada, C. J. (2018). Notas para investigar la presencia de la izquierda en Pereira (1916-1989). *Ciencia Nueva, Revista De Historia Y Política*, 2(3), 43–76. Disponible. <https://revistas.utp.edu.co/index.php/historia/article/view/20141/12691>

Costa Mas, Jose. (s.f) Medios de transporte, movilidad y cambio urbano (1900-1939) Reflexiones desde la pintura. Universidad de Alicante.

Cuervo-Calle, J. J., Schnitter-Castellanos, P., & Múnera-Barrios, M. G. (2021). Ricardo Olano Estrada y los congresos de mejoras (1917- 1946). Bases para una planeación urbana en Colombia. *Revista de Arquitectura (Bogotá)*, 23(2), 71-83.

De los Ríos Tobón, R. (2017). «RIELES Y MONTAÑAS: CUANDO EL EJE CAFETERO EMPEZÓ A MARCHAR SOBRE RUEDAS». *Ciencia Nueva. Revista de Historia y Política* 1(1). Disponible en: <https://revistas.utp.edu.co/index.php/historia/article/view/14381/8921>

Franco Díez, G. (2013). Mirando solo a la tierra. Cine y sociedad espectadora en Medellín (1900-1930). Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana

García Canclini, N. 1995. Consumidores y ciudadanos: conflictos multiculturales de la globalización. EDITORIAL GRIJALBO. México, D.F.

García Díaz, M. 2010. «El trolebús: una transición a la modernidad en el transporte urbano de Bogotá».

García Nossa, A. Geografía económica de Caldas. (1937) Bogotá: Banco de la República.

Gil Montoya, R. (2014). «Primera memoria escrita y primeros lectores en Pereira (Risaralda, Colombia) a comienzos del siglo XX: el ingreso a la vida moderna». *HiSTOReLo. Revista de Historia Regional y Local* 6(12):203-36.

Giraldo Botero, C. (2013). Al recio empuje de los titanes. Pereira 150 años de historia. Pereira: Periódico La Tarde.

Giraldo Zuluaga, L. (2001) Modernización e industrialización en el Antiguo Caldas 1900-1970. Editorial Universidad de Caldas.

Gómez Lopera, J. 2012. «Del olvido a la modernidad: Medellín (Colombia) en los inicios de la transformación urbana, 1890-1930». *HiSTOReLo. Revista de historia regional y local* 4(7):112-28.

Jaramillo Uribe, J.; Friede, J. y Duque, L. (1963). *Historia de Pereira (1863-1963)*. Bogotá: Club Rotario de Pereira.

Leguízamo, Jurado C. 2019. «Los empresarios cafeteros de Manizales y sus proyectos políticos territoriales: la configuración del departamento de caldas».

Londoño, Marta. 1996. *Encrucijada de itinerarios posibles. Surgimiento de la Universidad de Caldas. Manizales: Universidad Nacional de Colombia sede Manizales.*

López Pacheco, J. y Correa Ramírez, J.J. (2012). *Disputas por la centralización/descentralización administrativa en el Viejo Caldas, 1905-1966: los casos de Manizales y Pereira. Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura, vol. 39, núm. 2, julio-diciembre, 2012, pp. 187-216. Universidad Nacional de Colombia.*

Márquez Estrada, J. (2011). «Modernización sobre rieles. El Ferrocarril de Barranquilla y el Tranvía eléctrico de Medellín. Dos Obras de Gran Impacto en el Proceso de Construcción de Ciudad: 1870-1955.» *Universidad del Norte.*

Márquez Estrada, J. (2012). «El Tranvía eléctrico de Medellín (Colombia) y su aporte al proceso de modernización urbana: 1920-1951». *HiSTOReLo. Revista de Historia Regional y Local* 4(7):129-56.

Martínez, Botero S. y Mejía, Cubillos J. «Café y Ciudad. El despegue urbano de Pereira». *Repensando la historia urbana. Reflexiones históricas en torno a la ciudad colombiana.*

Mejía Pavony, G. y otros. (2020). *Repensando la Historia urbana: Reflexiones históricas en torno a la ciudad colombiana / Pereira: Editorial Universidad Tecnológica de Pereira.*

Mejía Pavony, G.(2000) «Los Años Del Cambio. Historia Urbana de Bogotá, 1820-1910

Melo, J. (1987). Ocampo Gaviria, J. -compilador-; Germán Colmenares [y otros nueve]. (2015) Historia económica de Colombia. «Las vicisitudes del modelo liberal, 1850-1899». Cuarta edición. Fondo de Cultura Económica, Bogotá.

Melo, J.(1997) «Medellín 1880-1930: los tres hilos de la modernización».

Montoya Ferrer, J. (2004). Los Procesos de industrialización en Pereira. En: AD-MINISTER, No. 4. Medellín: Universidad EAFIT, pp. 19-50.

Moreno Ortiz, C. (2016) SI LOS BARRIOS OBREROS Y LA GENTE POBRE: Modelos de vivienda obrera y desarrollo urbano en Bogotá (1900-1936). PONTIFICIA UNIVERSIDAD JAVERIANA.

Morris, Jonatan (2019). Coffee: A Global History. The Edible Series.

Morrison, A. (2007). The Elusive Tramway of P E R E I R A COLOMBIA. Disponible en: <http://www.tramz.com/pr/pr.html>

Ocampo Gaviria, J. -compilador-; Germán Colmenares [y otros nueve]. (2015) Historia económica de Colombia. El despegue cafetero (1900-1928) pp. 173-207, 2 ed. Fondo de Cultura Económica.

Osorio Velásquez J. E. y Montoya Ferrer, J. (2021). «Café, expansión urbana y transformación arquitectónica. Pereira, 1910 – 1930». *Revista Ciudades, Estados y Política* 8(1).

Ospina Mesa, C. (2012). «Hacer ver a una nación. Cine, fotografía y gubernamentalidad en Colombia (1927-1947)». [Tesis Maestría en Estudios Culturales, Pontificia Universidad Javeriana]

Palacios, M. (2009). *El café en Colombia, 1850-1970. Una historia económica, social y política*. El Colegio de México, Centro de Estudios Históricos. 4ed.

Pécaut, D. (1990). Modernidad, Modernización y Cultura. En: Gaceta de Colcultura, No. 8. Agosto- Septiembre, pp. 15-17.

Pécaut, D. (2001) Orden y violencia: evolución socio-política de Colombia entre 1930 y 1953/ Daniel Pecaut; L'orde et la violenc. Évolution Socio-politique de la Culombie entre 1930 et 1953 traductor Jesús Alberto Valencia. — Bogotá Editorial Norma, 2001.

Pérez Ángel, Gustavo. (2008) Nos dejó el tren. Ediciones Cisnecolor. Disponible: <https://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-6225167>

Pitalua Frut, M. s. f. «Pensar la ciudad desde los márgenes: “vagos, ociosos y mal-entretenidos” en la provincia de Cartagena a inicios del siglo XX».

Poveda Ramos, G. (2003) El antiguo ferrocarril de Caldas. Dyna, vol. 70, núm. 139, julio, 2003, pp. 1-10 Universidad Nacional de Colombia Medellín, Colombia. Disponible: <https://godues.wordpress.com/2015/04/26/15149/>

Ramírez Villegas, A. (2019). *El ferrocarril de Caldas: Una obra de titanes*. Editorial Universidad Tecnológica de Pereira.

Ramos, Julio. (1989). *Desencuentros de la modernidad en América Latina. Literatura y política en el siglo XIX*, México, FCE.

Rescate, Monitoreo y Actualización del Plan de Manejo Arqueológico del Aeropuerto Internacional Matecaña de Pereira, 2019.

Rico, Angie. (2016). *Las travesías del cine y los espectáculos públicos: Colombia en la transición del siglo diecinueve al veinte*. Bogotá: Cinemateca Distrital – Gerencia de Artes Audiovisuales; IDARTES, 2016

Ríos Loaiza, Myriam. (2015). «Alcantarillas y aguas para Bogotá 1870-1924 Del caos sanitario a la transformación de espacios públicos y privados».

Rivera Pabón, Tatiana. (2020). «PAISAJES CAFETEROS, REDES FÉRREAS Y PATRIMONIO INDUSTRIAL Configuraciones morfo territoriales de procesos productivos locales en el Paisaje Cultural Cafetero colombiano [COFFEE LANDSCAPES, RAILWAY NETWORKS AND INDUSTRIAL HERITAGE Morpho-territorial configurations of local

productive processes in the Colombian Coffee Cultural Landscape]». *Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo* (12). doi: [10.5821/siiu.10009](https://doi.org/10.5821/siiu.10009).

Rivera Pabón, Tatiana. (2021). «Redes férreas y patrimonio industrial en la configuración urbano-territorial de Pereira: ciudad intermedia del Paisaje Cultural Cafetero». *Territorios* (44):1-31. doi: [10.12804/revistas.urosario.edu.co/territorios/a.8319](https://doi.org/10.12804/revistas.urosario.edu.co/territorios/a.8319).

Salive, María Clara. (2020). "Vestidos y cuerpos en las protagonistas del cine silente". *Revista Colombiana de Pensamiento Estético e Historia del Arte*, no. 12: 99-115.

Sánchez, R. (2002). Pereira 1875 – 1935. Pereira: Editorial Papiro.

Sandoval, Yasmín. (2018). «“De la mano del café”: la trilla y la industrialización de la producción del café en Pereira, 1900-1930» [Tesis de Maestría en Historia, Universidad Tecnológica de Pereira]

Santamaría-Delgado, Carolina. (2014). VITROLAS, RCOLAS Y RADIOTEATROS. HÁBITOS DE ESCUCHA DE LA ÚSICA POPULAR EN MEDELLÍN, 1930-1950/ 1 ED. BOGOTÁ: EDITORIAL PONTIFICIA UNIVERSIDAD JAVERIANA: BANCO DE LA REPÚBLICA, 2014 (OPERA EXIMIA).

Universidad del Valle, Exposición virtual del Archivo del Patrimonio fotográfico y filmico del Valle del Cauca. La navegación a vapor sobre el río Cauca. Disponible en: <https://expovirtuales.bibliovalle.gov.co/>

Vega, Cantor Renan. (2004) GENTE MUY REBELDE. ENCLAVES, TRANSPORTES Y PROTESTAS OBRERAS. Ediciones Pensamiento Crítico.

Zuluaga Gómez, Víctor. (2013). Historia extensa de Pereira. Editorial Universidad Tecnológica de Pereira