



QUIRÓN

Revista de estudiantes
de Historia

Vol. 6, N° 13-14
Julio-diciembre 2020
Enero-junio 2021
E-ISSN: 2422-0795



El Ferrocarril del Pacífico y el río Dagua: las incidencias de una creciente, 1912

Alex Mauricio Quintero Osorio
Universidad del Valle

Recibido: 27/11/2019
Aprobado: 12/05/2020
Modificado: 10/08/2020

J. Pérez

El Ferrocarril del Pacífico y el río Dagua: Las incidencias de una creciente, 1912*

Alex Mauricio Quintero Osorio**

Resumen

El 27 de octubre de 1912 tuvo lugar una creciente del río Dagua, esta afectó la construcción del Ferrocarril del Pacífico y repercutió en el ámbito regional del Valle del Cauca. El propósito de este artículo es contextualizar dicho incidente desde los relatos publicados en el *Correo del Cauca*, periódico donde se le dio cobertura. Para esto se realiza un recuento de los diferentes factores humanos que propiciaron el siniestro, intentando exponer la complejidad de la consolidación del Ferrocarril en esta región del suroccidente colombiano.

Palabras clave: Río Dagua, Creciente, Modernización, Ferrocarril del Pacífico, Valle del Cauca.

The Pacific Railroad and the Dagua River: The Incidences of a Growing, 1912

Abstract

On October 27, 1912, a flood of the Dagua River took place, this affected the construction of the Pacific Railroad and had an impact on the Valle del Cauca region. The purpose of this article is to contextualize this incident from the stories published in the *Correo del Cauca*, newspaper where it was covered. For this, an account is made of the different human factors that caused the accident, trying to expose the complexity of the consolidation of the Railroad in this region of southwestern Colombia.

Keywords: Dagua River, Growing of a river, Modernization, Pacific Railroad, Valle del Cauca.

* Recibido: 27/11/2019. Aprobado: 12/05/2020. Modificado: 10/08/2020.

** Estudiante de noveno semestre de licenciatura en Historia, de la Universidad del Valle (Cali, Colombia).
Correo: alex.quintero@correounivalle.edu.co

Introducción

Lugares hay en que imaginamos la poderosa fuerza de la corriente, viendo los rieles retorcidos y deformados sin ninguna huella geométrica; se asemejan a alambres colocados para tender ropa¹.

En la madrugada del 27 de octubre de 1912, el río Dagua² se salió de su cauce. Esto ocurrió a la altura del Boquerón, específicamente en el tramo que va de Cisneros a San José. La fuerte corriente destruyó doce kilómetros del trazado del Ferrocarril del Pacífico, buena parte del camino de herradura, tres puentes de hierro y el pequeño pueblo de Juntas del Dagua. En este artículo se analizan las publicaciones del periódico *Correo del Cauca* relacionadas a la creciente en el periodo comprendido entre octubre y diciembre de 1912, con el objeto de reflejar la opinión del público letrado que entendió la catástrofe, más allá del hecho natural, como el resultado de negligencias y malas gestiones administrativas.

La inundación golpeó lo que se creía incólume, no solo la estructura material de “magníficas y solidas construcciones de acero, de alturas que parecía inaccesible a las mayores avenidas del río”³, sino buena parte de las expectativas depositadas en el proyecto por parte de la sociedad caleña. El ferrocarril debía conectar la ciudad de Santiago de Cali con el puerto de Buenaventura, pero tras cuatro décadas del inicio de sus obras no se había terminado. En 1912 el costo acumulado del proyecto rondaba los \$ 7.500.000⁴, cerca de la mitad de los ingresos de la nación por rubros de exportación de café, representando el 52.1% de los ingresos totales de Colombia⁵. Estos contratiempos, sumados a los sobrecostos, generaron incertidumbres en el público letrado; no obstante, el ideal de la locomotora como motor de modernización⁶ y de avance comercial no se debilitó: la urgencia por mejorar las vías y los volúmenes de exportación pesaron más que los incidentes en su construcción. En suma, con el ferrocarril se buscó aminorar la dificultad en el tránsito por parajes de alta montaña o espesas selvas; todo el cúmulo de retos que suponía el entorno natural.

Para abordar el estudio de este ferrocarril se parte de factores económicos y contractuales; sin embargo, se enfatiza en el desarrollo de elementos como las repercusiones del tenso panorama

1. Luis J. Bergonzoli, “Las ruinas del ferrocarril”, *Correo del Cauca*, 11 de noviembre de 1912, 3.
2. La cuenca del río Dagua drena hacia el Océano Pacífico. Cuenta con elevados índices de precipitaciones en su parte más baja, alcanzando valores de hasta 7.000 mm/año en una franja de bosque húmedo tropical. Esta cuenca presenta una forma de triángulo equilátero que, sumado a las formaciones morfo genéticas, la constituyen como un sistema hidrológico de respuesta rápida y torrencial. “Plan Básico de Ordenamiento Territorial 2001- 2009”, *Alcaldía del Municipio de Dagua*, <https://daguavalledelcauca.micolombiadigital.gov.co/planes/plan-basico-de-ordenamiento-territorial>, 33-35.
3. “Gravísimos daños en el ferrocarril”, *Correo del Cauca*, 29 de octubre de 1912, 3.
4. “Reportaje al ministro de obras públicas, sobre lo que es y vale el Ferrocarril del Pacífico”, *El Relator*, 15 de mayo de 1928, 3.
5. Bernardo Tovar Zambrano, “La economía colombiana 1886-1992: un periodo de transición”, en *Nueva Historia de Colombia. Economía, café, industria*, ed. Álvaro Tirado Mejía (Bogotá: Planeta Colombiana Edit., 1989), Tomo V, 50.
6. Thomas Fischer, “El comienzo de la construcción de los ferrocarriles colombianos y los límites de la inversión extranjera: Expectativas y realidades”, *Monografías de Administración*, n.º 60 (2002): 1.

político-legislativo colombiano, las publicaciones periódicas como espacio de autoobservación social⁷ y la injerencia medioambiental como condicionante de la construcción y consolidación de la empresa ferroviaria. En lo económico se conocen algunos aproximados de los costos de las instalaciones. Marco Palacios plantea que cada kilómetro ferroviario supuso una inversión cercana a 30.000 dólares, el mismo kilómetro para el caso norteamericano costó alrededor de 18.000 dólares⁸. Palacios justifica dichos sobrecostos en la complejidad del entorno tropical, pero llama la atención sobre las reiteradas licencias que se tomaron los contratistas, primando sus intereses en lugar de adecuar los trazados y los materiales.

La problemática va más allá de inflados costos. En el ámbito contractual la empresa del Ferrocarril del Pacífico solo estaba obligada a reparar los daños en la infraestructura existente y no a reinstalar el kilometraje desaparecido con la creciente. Para esto debía tramitarse una nueva concesión en el Congreso tasada por el ingeniero jefe de la obra, Rafael Salas, en un estimado de medio millón de pesos oro; dinero con el cual no se contaba en las arcas departamentales⁹. La necesidad de intervención del ente estatal tras la creciente complicó aún más la reconstrucción de las vías debido a un regionalismo tenso, caracterizado por lógicas de centro-periferia, siendo este un obstáculo constante en la consolidación política de los proyectos de infraestructura en Colombia.

Los exagerados costos del trazado férreo, los vacíos contractuales y las tensiones entre regiones se sumaron a la pobre inversión de capitales extranjeros y a la falta de productos consolidados en el mercado internacional¹⁰; caso contrario al argentino y mexicano¹¹. En 1871, Brasil había instalado más de 2000 kilómetros ferroviarios, México se acercaba a los 1.600 kilómetros, mientras que en Colombia no se lograba si quiera un tercio de esas cifras a inicios del siglo XX¹². Fue con la inauguración del Ferrocarril y la indemnización resultante de la separación de Panamá, conocida como “la danza de los millones”, que las exportaciones de algunos productos empezaron a posicionarse en el mercado internacional. En 1912 la exigua inversión extranjera se sumaba a los reiterados incumplimientos del Estado colombiano en el pago de sus obligaciones morosas que venían haciendo mella desde poco después del proceso independentista. El gobierno incumplió pagos a fondos extranjeros en los años de 1826, 1844, 1850 y 1854, 1879 y 1896 así como en los años de 1900 y 1906¹³.

7. Jürgen Osterhammel, *La transformación del mundo: una historia global del siglo XIX* (Barcelona: Crítica, 2015), 58-71. Sebastian Conrad, *Historia global. Una nueva visión para el mundo actual* (Barcelona: Crítica-Planeta, 2017), 27-32.

8. Marco Palacios y Frank Safford, *Colombia país fragmentado, sociedad dividida. Su historia* (Bogotá: Norma, S. A, 2002), 440.

9. José Luis Gonzales Márquez, *Los trabajadores del Ferrocarril del Pacífico* (Cali: Universidad del Valle, 2012), 219.

10. Hernán Horma, “Los ferrocarriles latinoamericanos del siglo diecinueve y los casos del Perú y Colombia”. *Iberoamericana – Nordic Journal of Latin American and Caribbean Studies*, 24 (2), 19-41. DOI: <http://doi.org/10.16993/ibero.245>

11. Palacios y Safford, *Colombia país fragmentado*, 440.

12. Meisel, A., Ramírez, M. & Jaramillo, J. “Muy tarde pero rentables: Los ferrocarriles en Colombia durante el período 1920-1950”, *Cuadernos de Historia Económica y Empresarial*. n.º . 34, (Sucursal Cartagena: Banco de la República, 2014), 11. http://www.banrep.gov.co/docum/Lectura_finanzas/pdf/chee_34.pdf

13. Thomas Fischer, *El comienzo de la construcción de los ferrocarriles colombianos*, 19.

Frente a esta situación, el Barón Max Von Thielmann, diplomático alemán que viajó por el Cauca en 1876, daba las siguientes apreciaciones: “me parece que es del todo imposible que el ferrocarril pueda obtener rentas suficientes para cubrir siquiera los gastos de explotación; por lo mismo no podría obtener capital extranjero”¹⁴. La inestabilidad política y las continuas guerras internas desbalancearon las arcas de la nación: la guerra de los Supremos de 1839 a 1841 dejaron un estimado de 1.000 a 3.366 muertos, la guerra de 1851 dejó de 300 a 1.000 muertos, la guerra de los Artesanos de 1854 con 2.000 muertos, la guerra de las Soberanías de 1860 a 1862 con 1.000 a 6.000 muertos, la guerra de las Escuelas de 1876 a 1877 con 3.870 a 10.000 muertos, la guerra de 1885 con un estimado entre 1.000 a 3.000 muertos y, finalmente, la guerra de los Mil Días entre 1899 y 1902 con la desorbitante cifra de 25.000 a 170.000 muertes¹⁵.

Esta limitada capacidad para acceder a créditos que garantizaran la construcción de los trazados se sumó a las condiciones geográficas de la cordillera Occidental de los Andes, entre los Farallones de Cali y el litoral Pacífico, donde se localiza el río Dagua. Esta zona está marcada por constantes lluvias que entorpecieron el tránsito y potenciaron de manera intempestiva los ríos, obstaculizando y retrasando hasta los trabajos más sencillos. Las condiciones expuestas complicaron el crecimiento económico de la costa Pacífica del Valle del Cauca; no obstante, se logró cristalizar posteriormente desde localidades como Cascajal, en Buenaventura, y la región del Dagua. Se potenciaron las exportaciones de ciertos productos como la quina, el añil, luego la azúcar, el cacao y el café¹⁶, generando una centralización en la ciudad de Santiago de Cali donde confluyeron voluntades políticas y económicas de élites cercanas, como las de Palmira y Buga, en la búsqueda de la creación de un Departamento apartado de la jurisdicción de Popayán¹⁷.

Jacques Aprile relacionó estos primeros avances con los “nexos comerciales y su solidaridad de clase- o de logia- entre Rafael Reyes, A. Vásquez Cobo, J. Eder y algunos más¹⁸”. La incidencia de estos grupos de poder y sus “nexos comerciales” dentro de la esfera política regional y nacional requería de un tránsito continuo y modernizado por la que se ha creído lejana la región del Dagua. James Eder, fundador del ingenio Manuelita y cónsul norteamericano en Buenaventura y Palmira, presentó reiteradamente la necesidad de que: “incrementaran las exportaciones de materias primas de lo que hoy día es selva virgen [...] y los vastos recursos naturales que hoy día son inexplorados e improductivos”¹⁹. La agencia de estos sujetos de elite influyó activamente en la consolidación

14. Phanor Eder, *El fundador Santiago M. Eder*, (Bogotá: Antares Ltda, 1959), 137.

15. Jorge Giraldo Ramírez, Jose Fortou, y María Gómez Caicedo, “200 Años De Guerra Y Paz En Colombia: Números Y Rasgos Estilizados”, *Co-Herencia*, 16, n° . 31 (2019), 357-371.

16. Jacques Jean Aprile-Gnisset, “Cuatro pistas para un estudio del espacio urbano caleño”, en *Historia de Cali Siglo XX*, ed. Gilberto Loaiza Cano y José B. Garzón (Cali: Universidad del Valle, 2012), Tomo I, 92-93.

17. Como resultado de las condiciones mencionadas se dio el Decreto Nacional n° . 340 de 1910 con el que se oficializó la creación del Departamento del Valle del Cauca.

18. Jacques Aprile-Gnisset, *Génesis de Buenaventura, Memorias del Cascajal* (Buenaventura: Universidad del Pacífico, 2002), 58.

19. Eder, *El fundador Santiago M. Eder*, 144.

de las vías férreas en la región, demostrando la existencia de un proyecto de ciudad²⁰ a inicios del siglo pasado, el cual respondió a determinados intereses como reflejo de un grupo social de poder.

Este proyecto de avance y mejoría material de la ciudad se vinculó con las novedades tecnológicas, además de una serie de relaciones políticas y comerciales del contexto internacional. Contrario a lo argüido por algunos autores de los años noventa, no se debe entender a la última década del siglo XIX, y las primeras del XX, como un periodo de transición entre el sistema colonial a unas formas de producción capitalista, sino que es necesario matizarlo por fuera del sesgo ideológico de clase y aclarar el accionar de un empresariado definido, que buscaba consolidarse desde un proyecto de ciudad y de región²¹.

La modernización y la adecuación de los trazados fueron ejes centrales de los proyectos de ciudad y sus periferias. Se pretendía que los sujetos racionales y letrados, en términos kantianos²², pensarán, planearán y liderarán el uso del espacio urbano y sus conexiones viales en pro de la adecuación y mejoría material. Para esto, partir del auto-cercioramiento empírico y científico del individuo moderno se convirtió desde el discurso en el eje central de la planeación de estos proyectos. Sin embargo, cuando se revisa la gestión burocrática se encuentran particularidades contrarias a ese sentido racional, técnico y positivista del desarrollo de las obras²³.

Se debe tener cuidado con la interpretación de modernidad ligada a la noción de infraestructuras modernizadas, siendo delimitada como categoría útil para el estudio de ciertos proyectos materiales, pero imprecisa en la temporalidad de las fuentes. Como lo menciona Marta Herrera Ángel, si se habla de la “ideología del progreso, del desarrollo y de la modernidad”, no se debe dejar de lado el ámbito político e ideológico que lo propició. Estas nociones no parecen precisas hasta la denominada “Revolución en marcha” del dos veces presidente Alfonso López Pumarejo²⁴ (1934-1938, 1942-1945), quizá por la articulación que se gestó entre el proyecto de gobierno y diferentes espacios de formación académica. Así se integraron distintas disciplinas en la formación brindada en instituciones especializadas como la Normal Superior, donde los normalistas encontraron lecturas de autores como Tocqueville, Simmel, Comte, Durkheim y Weber²⁵, cercandando el quehacer de estos primeros humanistas profesionales como Jaime Jaramillo Uribe.

20. Con proyecto de ciudad se refiere al ámbito simbólico del discurso de ciudad, el cual sirve como cohesionador del accionar político de una clase dirigente en el gobierno de la localidad. Siendo más específico, se alude a la imagen de ciudad, no solo como idea, sino como vehículo integrador de los intereses materiales de un grupo de poder político. Véase: Esteban Ruiz Ballesteros, “Segunda parte. Sobre la dimensión simbólica” en *Construcción simbólica de la ciudad. Política Local y localismo* (Buenos Aires/Madrid: Miño y Dávila editores, 2000), 100-102.

21. Luis Valdivia Rojas, “El desarrollo económico en el Valle del Cauca en el siglo XIX” en *Historia y Espacio*. n° . 13. (1990), 34. Doi:10.25100/hye.v0i13.6827. Lenin Flórez, “Historia política y/o politología: A propósito del Valle del Cauca 1910- 1920” en *Historia y Espacio*. n° . 15. (1994),73-85. Doi: doi.org/10.25100/hye.v0i15.6881

22. Immanuel Kant, *Filosofía política* (Buenos Aires: Nova, 1965), 151.

23. Álvaro Pachón y María Teresa Ramírez, *La infraestructura de transporte en Colombia durante el siglo XX* (Bogotá: Banco de la República, 2006), 18.

24. Marta Herrera Ángel, “La demografía colonial como proyecto político. Jaime Jaramillo y la ideología de la ‘modernidad’”, *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, 44, n° . 1 (2017), 52.

25. Fernando Cubides Cipaguata, “Jaramillo Uribe: el sociólogo, el historiador”, *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, 44, n° . 1(2017), 39.

Estos normalistas, basados en lecturas sociológicas y siguiendo las enseñanzas de un grupo de migrantes como Rudolf Hommes, Gerhart Masur, José María Ots Capdequí y José Medina Echavarría, primer traductor de Weber al español, dieron cabida a nuevas interpretaciones y planteamientos en el uso y la connotación de ciertos conceptos. En este sentido, Jorge Orlando Melo afirma que en el país la modernización se debe entender como un proceso vinculado a aspectos políticos, sociales y culturales, lleno de sincretismos y particularidades en su implementación²⁶. También Anthony Giddens señala a la ciudad y sus conexiones como rasgo característico de la modernidad, ahora ordenada con principios urbanos que la distinguen de la ciudad pre-moderna²⁷. Esto se puede ver en el proyecto de ciudad de Santiago de Cali, siendo resultado de las preocupaciones de las elites locales que concebían el uso del espacio urbano con relación a sus intereses, tanto económicos como políticos y culturales. Preocupaciones que se vieron enunciadas en una constante circulación de información escrita y de novedades tecnológicas. Esta circulación fue posible gracias al considerable número de imprentas y prensas presentes en la región, generando espacios de autoobservación social²⁸ donde se difundían los planes y proyectos, como los acontecimientos y noticias de la ciudad. Sin embargo, resulta complejo para ese momento histórico el acercarse a una noción habermasiana de la opinión pública²⁹ dado que, para 1912, se tenía un estimado de analfabetismo cercano al 70% de la población nacional³⁰. Esto limitó el alcance de los medios impresos, no obstante, desde las publicaciones periódicas se puede reflejar el imaginario de época no solo en el individuo tras la redacción del artículo, sino del momento histórico y de los idearios que se usaron en su construcción.

26. Jorge Orlando Melo, "Algunas consideraciones globales sobre modernidad y modernización en el caso colombiano". <http://www.jorgeorlandomelo.com/modernidad.htm>

27. Anthony Giddens, *Consecuencias de la modernidad*, (Madrid: Alianza, 1993), 18.

28. Jürgen Osterhammel, *La transformación del mundo: una historia global del siglo XIX*, (Barcelona: Crítica, 2015), 58-71. Sebastian Conrad, *Historia global. Una nueva visión para el mundo actual*, (Barcelona: Crítica-Planeta, 2017), 27-32.

29. El concepto de opinión pública se entiende como el resultado de la interacción racional de enunciados entre sujetos-sujetos, transados desde y por el discurso. Esto da como resultado que la acción humana en los medios escritos se registre a través del lenguaje y sus simbologías, enmarcándolo como un mecanismo comparativo intersubjetivo. Jürgen Habermas, *Teoría de la acción comunicativa* (Madrid: Taurus, 1987), Vol. 1, 84.

30. Resulta interesante revisar las estadísticas educativas departamentales a inicios del siglo XX para dimensionar la escolarización en el Valle del Cauca. En 1912 el Valle del Cauca contaba con 225 escuelas públicas, con un número cercano a los 18.915 alumnos, frente a una población departamental estimada en 217.147 habitantes. Antioquia, siendo el departamento más poblado del país en el mismo año, contaba con 649 escuelas y 54.263 alumnos, con una población departamental cercana a los 741.816 habitantes. Esto refleja la brecha poblacional entre estas dos localidades, la cual se cercaría para finales de la tercera década del siglo XX, en buena parte gracias a la llegada del Ferrocarril del Pacífico en 1915. Phanor Eder, *Colombia* (Colombia: Manuelita S.A., 2001), 65-271, 274.

1. Apuntes históricos para localizar la región del Dagua

Ubicar este territorio resulta importante en tanto revela las dinámicas de paso y de intercambio que se han dado históricamente en él. Desde los primeros pobladores prehispánicos de los que se guarda registro, descendientes de Caribes y Pijaos, se siguió el cauce de diversos ríos, entre esos el Dagua, en busca de sal que se encontró en la isla de *Cascajal*³¹. En este apartado se cita al adelantado Pascual de Andagoya en su descripción de *la conquista del Perú*, cuando relata el viaje hasta la región del *Valle Lili*.

Ocho leguas de la Ysla se descubrió el puerto de la Buena Ventura, y una montaña muy aspera salía un camino que bajaba a la mar de indios que venían a hacer sal, y estos pasaban por aquella tierra, tierra y montañas que es la más aspera y alta que se ha visto en Yndias.[...] A catorce leguas de la mar di, en una provincia que se dice *Atunceta*, muy azperisima tierra y bien poblada.³²

La provincia de *Atunceta* que menciona Andagoya se ubica dentro del actual municipio de Dagua, reflejando lo complejo del tránsito por la región. En el periodo republicano este territorio se conoció por el nombre de *Papagayeros* y *El Salado*. Cabe resaltar que en esta zona han sido constantes las actividades comerciales, tanto legales como ilegales, debido a lo estratégico de su localización como punto de conexión entre el valle geográfico del río Cauca y la costa pacífica. El corredor hídrico del río Dagua ha posibilitado sortear ciertas dificultades de la geografía montañosa gracias a la abundancia de afluentes que desembocan en su cauce³³, dado que los factores descritos imposibilitaron mantener un fuerte control y registro sobre el flujo de mercancías y personas que transitaron por la región.

Hasta 1821 la mayor parte de las actividades comerciales oficiales llegaban al puerto fluvial de Anchicayá-Zabaletas y a los puertos marítimos de Guapi o Tumaco que antecedían en importancia a Buenaventura; este último, al parecer, surgió a finales del siglo XVII y comenzó a posicionarse terminado el siglo XVIII, al lograr brindar soluciones a “los más pudientes mineros, negreros y mercaderes caleños que tuvieron que pugnar durante tres siglos antes de conseguir en el Cascajal y a finales del siglo XIX un embrión de puerto marítimo”. Con la declaración de Buenaventura como puerto franco en 1828 se dio un viro que convirtió a la ruta del “Anchicaya en una trocha local, desplazada por el camino comercial del Dagua”. Siendo la ruta del Anchicaya la más importante para el circuito payanes que para el caleño³⁴. Finalmente, en 1851 se cambió el nombre de la localidad por la de *Juntas del Dagua*; Felipe Pérez, quien hizo parte de la comisión Coreográfica, escribió en 1862 sobre el viaje por el río:

31. Guillermo Becerra Collazos, *Monografía de Dagua* (Dagua: Editorial: Colombia, 1977), 6.

32. Pascual de Andagoya, “Los descubrimientos en el mar del sur”, citado en Bernardo Merizalde del Carmen, *Estudio de la costa colombiana del pacífico*, (Cali: Programa Editorial Universidad del Valle, 2008), 51.

33. Antonio Posada y Beatriz Castro de Posada, *Bases para un desarrollo armónico del Departamento del Valle* (Cali: Universidad del Valle, 1982), 10.

34. Jacques Aprile-Gnisset, *Génesis de Buenaventura, Memorias del Cascajal* (Buenaventura: Universidad del Pacífico, 2002), 58.

La única vía que de Cali conduce al puerto de Buenaventura, es la del río Dagua, frecuentada a pesar de mil peligros. Evitan estos empero, la destreza de los negros conductores de las largas y pequeñas canoas, construidas de un solo tronco, y en las cuales el pasajero esta casi siempre expuesto a mojarse por las olas de los chorros, tan rápidos en algunos puntos, que es preciso desembarcar para evitarlos.³⁵

Avanzando en la segunda mitad del siglo XIX, previo al enrevesado proyecto del ferrocarril, se inició la construcción de un camino de ruedas o herradura para conectar Cali con el puerto de Buenaventura, suponiendo a corto plazo una considerable disminución de la navegación comercial por el cauce del río Dagua. Bajo el decreto del 12 de abril de 1854, (codificación nacional 22289)³⁶, se le otorgó al General Tomás Cipriano de Mosquera concesión exclusiva sobre la construcción de esta vía. En 1846, en la presidencia de Mosquera, se le encargó al ingeniero polaco Stanilaz Zawadsky el trazado de una posible ruta para este entramado vial, a lo cual, “en su informe final hecho en 1848, recomendó que se siguiera la ya conocida ruta del Dagua, como la mejor posible”³⁷.

En agosto de 1859 el Estado soberano del Cauca pasó a ser el mayor accionista de la empresa, con una fuerte inversión de 1.000.000 pesos oro; sin embargo, al año siguiente con la revolución de 1860³⁸ se frenó el avance de los trabajos en la carretera y se estancó el proyecto: “Mosquera se hizo gobernador del Estado del Cauca, y en 1860 fue a la guerra civil contra el gobierno de Ospina Rodríguez”³⁹, a quien desalojó de la presidencia. Tras estos impases se intentaron retomar las obras optando por un “ emprés-tito” bajo la Ley 29 del 19 de mayo de 1863 con la compañía del Ferrocarril de Panamá y se nombró Superintendente al General Trujillo, pero el General no duró mucho tiempo en sus funciones puesto que respondió al llamado del General Córdoba, organizando a los peones en grupos de partidas militares y poniéndolos bajo el mando del presidente del Estado, el General Payán.

En este punto se le encargó el puesto de Superintendente al ya mencionado James Eder, bajo su mando se avanzó ampliamente en el desarrollo de esta vía, la cual generó mejores réditos en los costos de transporte de cargas en comparación al antiguo tránsito realizado mediante el río Dagua⁴⁰. La relación era la siguiente: en exportación “4,60 por el río y 3,00 por vía terrestre; impor-tación: 6,00 por río y 3,40 vía terrestre”⁴¹. Con la terminación de este camino en 1866 se abrieron otras opciones permitiendo mayores volúmenes en las cargas comerciales, ampliando las ganancias y el poder político de estos sectores.

35. Eder, *El fundador Santiago M. Eder*, 110.

36. Eder, *El fundador Santiago M. Eder*, 112.

37. Gabriel Poveda Ramos, *El antiguo Ferrocarril del Pacífico*, Documento inédito, <https://es.scribd.com/doc/79831517/El-Antiguo-Ferrocarril-del-Pacífico> 30/04/2019, 1.

38. Phanor, *El fundador Santiago M. Eder*, 113.

39. Phanor, *El fundador Santiago M. Eder*, 114.

40. Phanor, *El fundador Santiago M. Eder*, 115.

41. Phanor, *El fundador Santiago M. Eder*, 116.

2. El Ferrocarril

Con la aprobación de La ley 66 de 1872⁴² y la llegada de los norteamericanos Smith & Modica se dio el primer intento real de construcción ferroviaria en esta región. Estos delegaron al ingeniero Barton C. Smith para liderar la construcción de la obra. En 1872 se empezaron los trabajos preliminares levantando mapas, tendidos y se hizo el plano de la isla de Cascajal que sirve de asiento a Buenaventura; cuidando la conservación del camino que había sido abierto por la compañía fundada por Mosquera⁴³. Esta empresa no llegó a buen término por la codicia frente a sesiones de tierras y pagos a los contratistas norteamericanos, optando el Gobierno Nacional por dejar vencer los términos de la concesión.

La guerra civil de 1876 afectó gran parte de las obras de construcción en el país, siendo las guerras constantes y perjudiciales para el avance de los proyectos de infraestructura, entre esos el ferrocarril, como también sucedió con la construcción del camino de herradura, siendo el contexto político efervescente ruina para el avance de la infraestructura y del trazado vial nacional en un país pobre, donde entre un 60% y 70% de los ingresos provenían de la aduana de importaciones⁴⁴.

El general caucano Julián Trujillo, tras nombrarse gobernador por vía militar del Estado de Antioquia en 1876, encomendó al ingeniero cubano Francisco Javier Cisneros dirigir la construcción de un ferrocarril desde el puerto de Buenaventura hasta la ciudad de Santiago de Cali. El 2 de febrero de 1878 el Gobierno Nacional y Cisneros firmaron el contrato de concesión de la obra. Dicho contrato estimaba unos 200 Km por el valor de \$6.000.000 de pesos oro aprobados así: “\$ 3.000.000 de pesos oro por el Gobierno Nacional, serían tomados del 50% de las rentas de aduana de Buenaventura y Tumaco; 200.000 pesos oro aportados por el estado soberano de Antioquia, y el resto sería subvencionado por el estado del Cauca, a razón de 2000 pesos mensuales”⁴⁵. La dirección de las obras se le delegó al ingeniero Denning G. Thayer, asistente de Cisneros, iniciando los trabajos de la línea el 15 de septiembre de 1878.

Thayer tras realizar el trazado de la vía dictaminó un estimado de 138 Km con “15 túneles y 103 puentes, así como un sinnúmero de pontones, alcantarillas y muros de contención”. Las instalaciones hechas por esta empresa llevaron a la inauguración de los primeros 20 kilómetros de carrilera y la primera estación, *Córdoba*, el 20 de julio de 1882 que fue puesta de inmediato al servicio del público. Con esto se terminó buena parte del tráfico de canoas por el Dagua, pero las locomotoras traídas eran pequeñas, de trocha angosta, con grandes dificultades en las cargas sumándose a lo costoso del corto tramo. El siguiente es un relato de un corresponsal del *Deutsches Handels Archiv* en el año de 1888⁴⁶:

42. Poveda, *El antiguo Ferrocarril del Pacífico*, 3.

43. Poveda, *El antiguo Ferrocarril del Pacífico*, 3.

44. Fischer, *El comienzo de la construcción de los ferrocarriles colombianos*, 15.

45. Poveda, *El antiguo Ferrocarril del Pacífico*, 6.

46. Fischer, *El comienzo de la construcción de los ferrocarriles colombianos*, 5.

La carrilera se encuentran desniveles inclinados, que de ninguna manera están en relación con las leyes naturales de dicha zona. [...] Actualmente se calcula por el recorrido 25 centavos (equivalente a 1 marco alemán) para el Quintal (46 kilogramos), y un peso (equivalente a 4 marcos alemanes) por persona. Si se hubiera seguido la construcción hasta Cali y adoptada la tarifa por kilometro para la vía de 140 kilómetros, lo que corresponde hasta dicha ciudad, el costo sería en el caso de la mercancía de exportación tres veces mayor que el transporte por mula.⁴⁷

Con la guerra de 1885 el gobierno de Rafael Núñez escindió el contrato de Cisneros, dejando “27 Km. de carrilera en servicio, que llegaba hasta las actuales estaciones de La Balastera y la Bodega; y 3 Km. más ya tendidos, dos locomotoras y 19 carros; y el puente de El Piñal (187 m. de longitud) reconstruido en hierro”⁴⁸. A pesar de las grandes cualidades del ingeniero cubano en los siete años de su concesión sólo se realizaron 3.3 kilómetros por año, lo que da un total de 27 km, debido a los continuos incumplimientos y la efervescencia belicosa del país.

No obstante, la lista de concesiones no paró. En 1890, James L. Cherry se presentó ante el gobierno para retomar la obra que llevaba paralizada seis años. El 31 de mayo de 1891 el Estado entregó formalmente el ferrocarril a Mr. Cherry, quien “repitió el trazado hasta Cali y estableció trabajos de prolongación de la banca en un trayecto de 15 kilómetros”⁴⁹. El saldo de seis años de la administración de Cherry fue, a consecuencia de todo lo dicho anteriormente, de solo 8 km.

Thomas Fischer da un modelo de dos vías para entender el proceso de los ferrocarriles en Colombia: por un lado, el Estado conformaba empresa propia, o cedía la obra a inversionistas privados. La segunda opción fue la que se aplicó en el caso colombiano, como se refleja en la ley 104 de 1892, donde se establece el marco normativo para el Estado y sus contratistas⁵⁰. Ahora bien, con la llegada a la presidencia de Rafael Reyes en 1904 se apostó al orden del país, centrándose en las capacidades agrícolas para la exportación⁵¹, y en lo que concierne al ferrocarril se creó el 17 de enero de 1908 la empresa Ferrocarril del Pacífico. La construcción ferroviaria llevaba 36 años, dejando un pobre saldo de 52 kilómetros⁵² que fueron de un costo exagerado y aletargado avance.

Esta recién constituida empresa del Ferrocarril fue financiada por el también recién creado Banco Central, con “un programa de obras para invertir 1.400.000 pesos oro”⁵³. El encargado de las obras fue el ingeniero departamental Luis Loboguerrero, quien dirigió la instalación de tres puentes de hierro sobre el Dagua: el de El Piñal, el de San Cipriano y el de Sucre, con un gran avance total

47. Fischer, *El comienzo de la construcción de los ferrocarriles colombianos*, 5.

48. Poveda, *El antiguo Ferrocarril del Pacífico*, 8.

49. Poveda, *El antiguo Ferrocarril del Pacífico*, 10.

50. Fischer, *El comienzo de la construcción de los ferrocarriles colombianos*.

51. Álvaro Pachón y María Teresa Ramírez, *La infraestructura de transporte en Colombia durante el siglo XX* (Bogotá: Banco de la República, 2006), 6.

52. Poveda, *El antiguo Ferrocarril del Pacífico*, 18.

53. Poveda, *El antiguo Ferrocarril del Pacífico*, 19.

de la obra. En el kilómetro 82 se estableció la estación de Caldas (Dagua) en 1909, inaugurando allí los talleres del Ferrocarril el 20 de julio del mismo año. Este lugar fue pensado como depósito, centro de construcción y reparación de los implementos necesarios para el funcionamiento del Ferrocarril, incrementando la demanda de mano de obra llegada de diferentes regiones del país y poblando así el territorio colindante⁵⁴. En el km. 50 se estableció la estación Delfina y en el km. 55 la estación Cisneros. Mencionar estos tramos resulta importante porque fue en esa área donde se vio el mayor impacto de la creciente. Finalmente, en abril de 1910 el Gobierno Nacional autorizó los trazados del cruce de la cordillera por Lomitas, en el kilómetro 134, con dirección a Cali⁵⁵. La suma de las diferentes concesiones hasta 1912 se puede apreciar en la siguiente tabla.

Tabla 1

Concesión	Temporalidad de la concesión	Trazado instalado		Costos en pesos oro
		Km. Instalados	Total Kilómetros	
Buenaventura and Cauca Valley Railroad	1872 -1874	Estación Buenaventura	0	No se encontró información.
Francisco J. Cisneros	1878 -1885	Puente el Piñal (conecta Cascajal con Buenaventura) 27 Km.	Km. 27	\$ 1.780.882
Administrado por el Gobierno	1885-1891	0 km	0 km	\$ 393.083
J. Gaulmin	1886- 1889	0 Km.	Km. 27	\$ 8.000
James L. Cherry	1891-1897	8 Km.	Km. 35	\$ 903.382
Muñoz - Borrero	1897-1899	10 Km.	Km. 45	\$ 588.072
Ignacio Muñoz	1903-1905	2 Km.	Km. 47	\$ 425.179
A. y E. Mason	1905-1907	8 Km.	Km. 55	\$ 567.613
Compañía del Ferrocarril del Pacífico	1907-1912	58 Km.	Km. 103	\$ 2.895.387

Fuente: Elaboración propia. Reportaje al ministro de obras públicas, sobre lo que es y vale el Ferrocarril del Pacífico, "El Relator", 15 de mayo de 1928.

54. Becerra, *Monografía de Dagua*, 7

55. Poveda, *El antiguo Ferrocarril del Pacífico*, 19

Frente al contexto de Cali, desde la segunda mitad del siglo XIX se hicieron evidentes las preocupaciones de las elites por la adecuación de la ciudad mediante la construcción de caminos y obras que conectarán a Cali tanto internamente como con las localidades cercanas⁵⁶. Esto se sumó a la creación de ciertos recintos necesarios para la vida en el espacio urbano, como lo fueron la cárcel de mujeres a finales del siglo XIX, el cuartel de bomberos por los mismos años, y la Escuela de Artes y Oficios, fundada por la administración municipal en 1896. En noviembre de 1858 se emitió una ordenanza municipal para la creación del alumbrado público de la ciudad, y se estableció en su artículo n° . 2 que su horario de funcionamiento sea de las 7 a 4 a.m., dejándolo al cuidado de la policía de cada distrito. También se legisló sobre el saneamiento de la ciudad⁵⁷, y finalmente se trasladó el cuartel a la otra banda del río Cali en el año de 1905⁵⁸. Se reflejan con este grupo de ordenanzas e institucionalizaciones las preocupaciones promulgadas desde la municipalidad por lograr una mayor regulación y adecuación del espacio urbano.

2.1. Sobre las ruinas del Ferrocarril

El puente de Cisneros: largo y sólidamente sentado, dejó viudos sus estribos que hoy se asemejan a dos cariátides que se contemplan con la tristeza de las que rodean la tumba del gran Napoleón en el Panteón de los Inválidos. ¡Y allí hubo tumba! ¡Allí sucumbieron las abnegadas institutrices de los hijos del Pueblo, de la generación futura de obreros del mismo camino de hierro!⁵⁹

La hemeroteca utilizada en este trabajo obedece a la disponibilidad de las fuentes; para dejarlo claro, el lapso que se estudió fue el momento en que se cubrió el acontecimiento. A finales de 1912 se entró en dinámicas propias de las elecciones regionales que tendrían lugar el año siguiente cambiando el interés de las publicaciones del periódico *Correo del Cauca*⁶⁰. La narración de lo sucedido parte de 26 publicaciones durante seis semanas, puesto que el periódico *Correo del Cauca* era un tri- semanario, por lo cual se publicaba en tres días de los siete de la semana: los martes, jueves y sábados. Estas 26 publicaciones corresponden a 16 números del periódico: en catorce números se encontró información relacionada a la creciente. Ahora bien, se podía presentar más de una nota en un mismo periódico por lo que se tomaron los apuntes más relevantes en el seguimiento del contexto del acontecimiento.

56. Esto se hace evidente desde la segunda mitad del siglo XIX con diferentes iniciativas de integración vial. En 1857 el Cabildo de la ciudad autorizó establecer trabajos para la composición y mejoría de los caminos en los distritos de la Merced y Santa librada; en 1868 se emprendió la adecuación de los caminos de Pavas, Palmira, Papagalleras y Navarro; de igual forma, en 1868 se puso en marcha la empresa de telégrafos. Finalmente, en 1872 se comenzaron las licitaciones de los proyectos ferroviarios para el suroccidente colombiano. Edgar Vásquez Benítez, *Historia del desarrollo urbano en Cali* (Cali: Universidad del Valle, 1982), 73-123.

57. En 1852 se prohibió echar desagües sobre el río Cali o sus plazas bajo sanción de \$200; en 1857 se establecieron multas por arrojar basuras a la calle y plazas públicas, también se prohibió matar cerdos en lugares públicos y se autorizó a los alcaldes a cerciorarse de la limpieza de las casas para impedir el acumulación de basuras. Edgar Vásquez Benítez, *Historia del desarrollo urbano en Cali* (Cali: Universidad del Valle, 1982), 124.

58. En 1853 el Cabildo promulgó un cuerpo de policía en Cali, integrado por un comisario mayor, cuatro comisarios menores a razón de dos por distrito y ocho alguaciles.

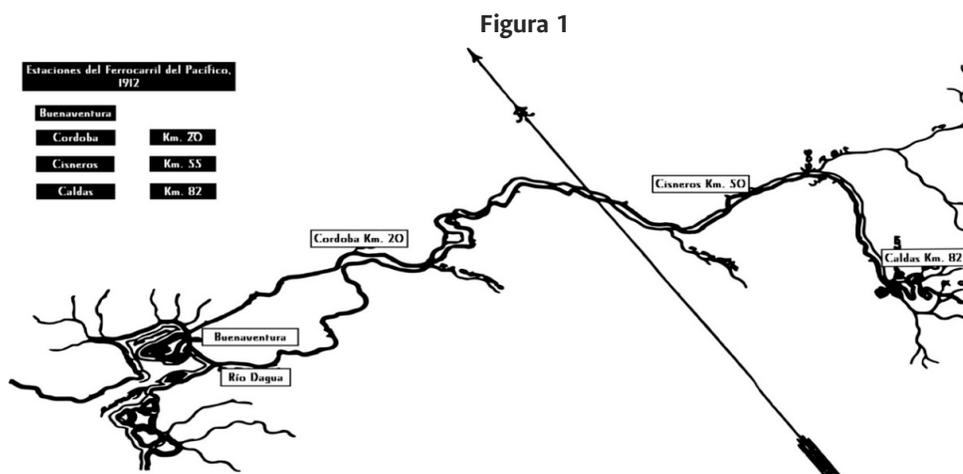
59. "Las ruinas del ferrocarril", *Correo del Cauca*, 11 de noviembre de 1912, 3.

60. Gonzales, *Los trabajadores del Ferrocarril del Pacífico*, 223.

El marco temporal de estas publicaciones va desde el 29 de octubre hasta el 7 de diciembre, cada tres días, exceptuando el martes 5, el jueves 7 y de nuevo el martes 12 de noviembre. Solo en esos tres números no se publicó sobre lo sucedido, lo cual se debe a que en los primeros días tras la arremetida del río, las comunicaciones se tornaron tortuosas por los destrozos en las redes telegráficas y las vías, dificultando la llegada de información sobre el acontecimiento a la ciudad, lugar de publicación del periódico. Esto se originó por la destrucción de la estación telegráfica ubicada en Atuncela: “también han desaparecido allí el telégrafo y el antiguo camino de herradura, de modo que hasta el momento en que esto escribimos estamos absolutamente incomunicados con la región azotada por el temporal y con el puerto de Buenaventura”⁶¹.

Luis J. Bergonzoli, vecino de la ciudad de Santiago de Cali, partió entre los días 7 y 10 de noviembre de 1912 hacia el puerto de Buenaventura, cuando habían transcurrido cerca de dos semanas tras la creciente. Bergonzoli realizó dos publicaciones con minuciosos detalles sobre las condiciones de este acontecimiento, las notas se encuentran en los números del día 11 y 19 de noviembre del periódico *Correo del Cauca*. La intención del viajero era que “se conozca más detalladamente, en esa ciudad y fuera de ella, como se puede transitar hasta Buenaventura y cuales las esperanzas que haya de tráfico comercial entre el puerto y el interior de nuestro Departamento”⁶².

Bergonzoli salió del pueblo de Caldas, situado en el kilómetro 82 del trazado (ver figura 1) a las 11:30 de la mañana, en compañía de un peón. En ese tramo de Caldas, sitio donde se encontraban los talleres de la empresa del ferrocarril, hasta la localidad de Dagua no se topó con mayor impedimento para su tránsito.



Fuente:

Colección Gustavo Arias. Informe del Gerente del Ferrocarril del Pacífico 1925, Plano de la línea Buenaventura-Palmira, 1916. F.C. del Pacífico. Diagram, Buenaventura- Palmira line. Pacific Railway, 1916

61. “Gravísimos daños en el ferrocarril”, *Correo del Cauca*, 29 de octubre de 1912, 3.

62. “Las ruinas del ferrocarril”, *Correo del Cauca*, 11 de noviembre de 1912, 3.

Ya en el Kilómetro 75, Bergonzoli comenta que “el desborde del río había invadido amplio terreno, ocupando una extensión como de cien metros”, dejando claro que la creciente se debía a los múltiples afluentes hídricos de la zona, los cuales convergían en el cauce del Dagua, generando que su cauce semi-encajonado pasara de unos 30 metros al triple. El río en su apariencia se notaba turbio, lleno de restos de la arremetida: “corría manso y lento, de color ceniciento, triste y lamentoso”. Nótese ese carácter emotivo que se le imprimió al flujo natural del río, dando muestra de un problema de fondo en la dificultad que supuso la creciente al derrumbar ese “orgulloso paso bajo los arcos triunfales de acero que el progreso había levantado sobre su curso”, refiriéndose con eso a la infraestructura del trazado, los puentes, caminos y ferrovías barridas por la fuerza de la corriente⁶³.

El viajero continuó con la descripción de su travesía por el camino de herradura mencionando los trabajos de reconstrucción que se estaban adelantando por parte de la empresa del ferrocarril del pacífico, escribió: “desde este sitio se descubre a lo lejos un reparto de peones que trabajan en la composición de la vía férrea”. El plan de acción de la compañía era mover insumos desde sus talleres en Caldas a este punto de la vía, dividiendo los trabajos en dos frentes: el de Buenaventura a “Delfina” y el del “Espinal” a su estación terminal⁶⁴.

Desde ese sitio en adelante se agrava la situación, desapareciendo todo rastro del trazado férreo. Bergonzoli escribió: “mi vista se espacia en busca de la vía férrea que NO HALLO ¡Ya ella no existe, ya de trecho en trecho aparecen fragmentos que dan la idea de alguna vetusta obra española abandonada desde la epopeya de la emancipación!”. En este lugar también se adelantaban labores por parte de peones, intentando reinstalar los postes de la línea telegráfica, la cual se había perdido con la creciente⁶⁵.

Una vez llegó a Cisneros a las 6 pm., en el Km. 50, tras más de siete horas en un recorrido de solo 22 kilómetros a lomo de mula, narró su encuentro con el estado mayor del ferrocarril conformado por el ingeniero interventor, el ingeniero departamental y Luis Lobo Guerrero, director del ferrocarril. Se hace hincapié en la necesidad de cruzar el tendido a la orilla opuesta, aumentando la elevación de la línea, esto entre la Delfina y San José⁶⁶. De San José hasta Santa Rosa se narran más daños en la carrilera, con un estimado de quince días para su hipotética reparación. Ya desde Santa Rosa, en el kilómetro 30, se dispuso del servicio de trenes gratuitos intentando suplir las provisiones y víveres en las obras y finalmente termina su recorrido entre Santa Rosa a Córdoba, en el kilómetro 20, y de Córdoba a Buenaventura, sin detallar novedad alguna aparte del gran flujo de mercancías y correos represados en el puerto.

En las primeras horas tras la creciente, las versiones eran confusas y contradictorias, como se pudo ver en la narración de Bergonzoli, en el telegrama del 31 de octubre, donde se habló de varios

63. “Las ruinas del ferrocarril”, *Correo del Cauca*, 11 de noviembre de 1912, 3.

64. “Las ruinas del ferrocarril”, *Correo del Cauca*, 11 de noviembre de 1912, 3.

65. “Las ruinas del ferrocarril”, *Correo del Cauca*, 11 de noviembre de 1912, 3.

66. “Las ruinas del ferrocarril”, *Correo del Cauca*, 19 de noviembre de 1912, 3.

días para normalizar el trazado; pero en el siguiente telegrama del mismo día el ingeniero en jefe de la obra, Rafael Álvarez Salas, habló de varios meses debido a la necesidad de mandar a traer los tres puentes que fueron averiados desde el exterior y los insumos para la reconstrucción de los kilómetros del ferrocarril destruidos. En la siguiente tabla se relacionan los daños materiales y muertes registradas en el *Correo del Cauca* frente a la creciente (tabla 2).

Tabla 2. Información sacada de las publicaciones del *Correo del Cauca*, 1912

Fuente	Persona encargada	Daños registrados	Lugar	Victimas
Telegrama	Tulio Giraldo	daños en vía férrea	no especifica	Una persona ahogada
		puente “Tambeño” destruido		
		puente “Limbo” destruido		
		puente “Cisneros” destruido	Cisneros	herido grave
				Maestra de escuela fallecida
				Hermana ahogada
		puente “Delfina” ladeado	Buenaventura	Pérdidas materiales (plantaciones y casas)
		puente de herradura perdió cables de apoyo	Juntas	
camino de herradura	Dagua- Cisneros			
Telégrafo Nacional	Dagua			

Fuente: Elaboración propia. *Correo del Cauca*, 29 de octubre al 7 de diciembre de 1912.

Las condiciones mencionadas hasta ahora hicieron evidente la necesidad de intervención del ente estatal, tanto en el ámbito local como nacional, frente a la catástrofe ocasionada por el río. La vocería en esta coyuntura fue tomada por la prensa de la ciudad, reflejando las tensiones existentes entre el centro del país y las regiones periféricas.

Al llegar a Buenaventura tuve, sin embargo, una gran contrariedad, pues supe que en el senado había grande oposición al proyecto de la ley aprobatorio del nuevo contrato para la prolongación del ferrocarril del Pacífico y para su ramificación en varias direcciones a cuál más necesaria. Pero ello no me sorprendió, dado el conocido antagonismo entre *la envidiosa mezquindad de ciertos espíritus estrechos y los intereses caucanos, a los que está vinculada hoy más que nunca la suerte política y Mundial de la nación.*⁶⁷

67. J. Franco, “Sobre las ruinas del ferrocarril”, *Correo del Cauca*, 7 de diciembre de 1912, 3.

Este fragmento del texto, lejos de ser una opinión aislada, hacía parte de una confrontación reiterativa. En otro artículo relacionado a la creciente se critica a un diario bogotano llamado *La Crónica*, planteando que la causa tras la tragedia y el lento avance del Ferrocarril del Pacífico estaba en la resistencia de los propietarios de los mejores y más aptos terrenos al no cederlos a la causa del ferrocarril. Pero no solo se hablaba de ese diario bogotano y las experiencias del centro del país, sino también desde el departamento de Antioquia de quienes se decía: “saben comprender bien sus intereses, no se ha presentado oposición alguna a los trabajos de las empresas férreas de Amagá y Antioquia, y de ahí el adelanto estas obras”⁶⁸. A lo que evidentemente se respondió desde el *Correo del Cauca* esgrimiendo los siguientes argumentos:

Antes que el diario bogotano, nosotros habíamos censurado a los propietarios de terrenos que oponían dificultades a la cesión de la zona necesaria para el paso de la línea férrea, el primero de ellos Don José M. Sierra, que no es caucano; pero de los términos usados por nosotros a los que ha empleado *La Crónica* hay gran distancia.

Ignoramos si en la Sabana de Bogotá prevalece el concepto, entre los dueños de predios, de la indemnización previa a la ocupación de sus propiedades; si la exigieran así estarían dentro de la justicia y el derecho; y sino manifestaría sentimientos de generosidad y sesión por el progreso de la patria, mercedores de encomio, pero que no son exigibles forzosamente, *sean cuales fueren las cualidades de las tierras, adaptables únicamente para germinar carretón o cosechar papas, cómo allá cuando lo permiten Las heladas, o para producir cualquier clase de frutos, ya para consumo interno o para exportación, como acá*. Este punto está fuera de la cuestión, como el de unas langostas y garrapatas, las que precisamente *demuestran exuberancia de vitalidad*.⁶⁹

Es remarcable la discordia en estas líneas, pero no es algo que se presente solo en ese episodio, sino una constante en todos los ámbitos de publicación, siendo incisiva la confrontación y acusación hacia el centro del país sustentada en el uso de la hemeroteca como espacio discursivo y de legitimación de los intereses políticos regionales. En el suroccidente colombiano existía un elevado número de publicaciones periódicas de prensa como lo fueron: *El Conservador*, *Correo del Cauca*, *El Día*, *Pendón Azul*, *Reproducciones*, *El Sentimiento* y *El Sagitario*, como lo menciona José Darío Sáenz para el caso de Santiago de Cali: “es claro que, [...] el número de periódicos indicados habla de una verdadera sobreoferta de diarios”⁷⁰.

Estos reclamos iban en línea a una problemática común a todo el proceso de construcción del ferrocarril, donde se creía que el gobierno nacional había fallado en la implementación del sistema de concesiones por dos rasgos distintivos que mencionan Álvaro Pachón y María Teresa Ramírez: primero, la presencia de un grupo de buscadores de renta, contratistas que buscaban obtener las mayores

68. “El gran desastre del ferrocarril”, *Correo del Cauca*, 7 de diciembre de 1912, 3.

69. “El gran desastre del ferrocarril”, *Correo del Cauca*, 7 de diciembre de 1912, 3.

70. José Darío Sáenz, “La formación de la burocracia en el valle del Cauca entre 1910 y 1950” en *Formas de modernización regional en el sur occidente colombiano*, ed. El sur es cielo roto, (Cali: Universidad ICESI, 2013), 91-140.

ganancias posibles. Y segundo, un problema de derechos de propiedad ocasionado por la falta de regulación y la mala definición de los términos de los contratos⁷¹. Estos argumentos publicados en el año 2006, en realidad ya se mencionaban en el periódico *Correo del Cauca*, 94 años atrás:

Cherry, el oscuro aventurero de fatal recuerdo, fue el primero que con propósito de sórdida especulación trajo la línea San José, perdiendo altura en vez de ganarla, para lograr estos objetos: 1° menor gasto de construcción y por consiguiente mayor utilidad en el precio estipulado por kilometro; 2° impedir la competencia que le hacían las canoas en el transporte de carga entre Córdoba y Buenaventura; y 3° alzar la tarifa al mayor limite posible. Además, las condiciones de construcción en ese trozo fueron las peores imaginables, y para ello ocupó el camino de herradura, violando expresa estipulación de su contrato.

Es evidente que si la línea férrea hubiera sido localizada a mayor altura las aguas del río no la habrían arrastrado, lo que ha de tenerse en cuenta al emprender la reconstrucción.⁷²

El ferrocarril representaba la materialización de una esperanza de bonanza, progreso y avance material. El futuro de la región estaba en conectar las capacidades naturales para exportar diversos productos a grandes escalas en los amplios circuitos de comercio internacional; siendo resultado del proyecto de ciudad y de región. Las grandes obras realizadas en las tres primeras décadas del siglo XX⁷³ se entienden desde lo puesto en marcha a mediados del siglo XIX. Estas iniciativas de ciudad repercutieron inevitablemente en el puerto de Buenaventura que, en tan solo 15 años pasó de exportar el 19,3% del café que salía en comparación con las cifras de Barranquilla, al 101% en 1930⁷⁴, claramente impulsado por la llegada a la ciudad del Ferrocarril del Pacífico en 1915. En aquellos años Cali no era representativa en términos poblacionales, en 1910 contaba con unos 26.358 habitantes en su jurisdicción, dos años después esta cifra rondaba los 27.447 habitantes, lo cual significó un tímido crecimiento del 4% de la población; en 1918, se llegó a 45.525 habitantes, dándose un incremento aproximado del 66%⁷⁵, resultado de la llegada del Ferrocarril y del poblamiento de localidades como Siloé, lugar de gran riqueza mineral carbonífera e hídrica, y zona de residencia para los trabajadores llegados tras la locomotora⁷⁶. Dando como resultado la rápida consolidación de Cali como puerto seco para Buenaventura.

71. Álvaro Pachón y María Teresa Ramírez, *la infraestructura de transporte en Colombia durante el siglo XX* (Bogotá: Banco de la República, 2006), 18.

72. “El gran desastre del ferrocarril”, *Correo del Cauca*, 3 de diciembre de 1912, 3.

73. Mediante instalaciones como la planta I de energía construida en 1910 por parte de la *Cali Electric Light and Power Company*, y la planta II inaugurada en 1926, se pasó de generar 50 Kw a 500 Kw. Estas iniciativas contaron con la participación constante de familias como los Eder, Palau, Caicedo y Zadawsky. También se adelantaron en la ciudad otros proyectos relacionados con la salubridad, el acueducto, la telefonía y alcantarillado, el transporte e incluso la recolección de basuras por parte de las mismas familias de elite.

74. Andrés Felipe Castañeda Morales, *Encantos y peligros de la ciudad nocturna. Cali 1910-1930* (Cali: Universidad del Valle, 2015)

75. Archivo Histórico de Cali, Varios, *Boletín oficial de estadística de Cali*, vol. 9, n°. 9, Cali, mayo de 1931, portada.

76. Apolinar Ruiz López, *Espacio y poblamiento en la ladera Sur Occidental de Cali: Sector Siloé, 1910- 2010* (Cali: Universidad del Valle, 2016), 36.

Conclusión

Lo ocurrido con el río no fue un simple contratiempo, sino el resultado de muchos factores que se vieron canalizados y detonaron tras un fenómeno natural. La realidad humana esta inserta en un escenario, un mundo físico que la condiciona, pero va más allá de ese primer plano, puesto que es en las representaciones inteligibles en donde los sujetos mediante capacidades comunicativas⁷⁷ dan valor a lo sucedido. Las crecientes son acontecimientos naturales en el cauce de un río, que se ven como tragedias desde la mirada del hombre occidental, pero en el fondo no deja de ser el río apropiándose de su cauce natural, entonces esta tragedia está orientada “por el hombre y su mente”. Según Marc Bloch “los hechos históricos son, en esencia, hechos psicológicos”⁷⁸, reflejando las vivencias y las representaciones de los sujetos de esos contextos. A su vez, Jacques Le Goff suscita la necesidad de moverse, obligándose a salir de esas “torres de marfil”⁷⁹; o como lo llamaba German Colmenares⁸⁰ en el plano del suroccidente colombiano, esas prisiones historiográficas, alejándose del monismo de la causalidad e integrando más elementos al análisis histórico.

Queda claro que hay varios elementos más allá del hecho natural de la creciente que moldearon el escenario y lo hicieron posible elementos de los cuales se era consciente en su momento y que fueron reiterativos, abriendo un marco referencial y un llamado de atención para la revisión de las fuentes y los ejercicios historiográficos que se puedan llegar a generar desde aquí para el estudio de la región vallecaucana, partiendo de coyunturas que se podrían creer aisladas o naturales como lo fue la creciente de un río. Finalmente, este es solo un acercamiento por lo cual se requiere un mayor trabajo de las fuentes disponibles, sistematizando los desastres y viendo sus incidencias, por lo que se espera llamar la atención sobre las posibilidades existentes por fuera de las fuentes primarias tradicionales, al menos en lo que a hemeroteca se refiere.

Bibliografía

Fuente primaria

Archivo

Archivo Histórico de Cali, Varios, *Boletín oficial de estadística de Cali*, vol. 9, n°. 9, Cali, mayo de 1931, portada.

77. Jürgen Habermas, *Teoría de la acción comunicativa. Volumen 1 Racionalidad de la acción y racionalización social* (Madrid: Taurus, 1987), 84.

78. Marc Bloch, *Apología para la historia o el oficio de historiador*, ed. Etienne Bloch (Ciudad de México: Fondo de Cultura Económica, 2018), 176- 177.

79. Jacques Le Goff, Prefacio a *Apología para la historia o el oficio de historiador*, ed. Etienne Bloch (Ciudad de México: Fondo de Cultura Económica, 2018), 23.

80. German Colmenares, “La Historia de la Revolución de José Manuel Restrepo: una prisión historiográfica”, en *La Independencia: Ensayos de historia social* (Bogotá: Instituto Colombiano de Cultura, 1986.), 12.

Publicaciones periódicas

Centro de Documentación Banco de la República Cali (CDBRC), *Correo del Cauca*, 1912.

Centro de Documentación Banco de la República Cali (CDBRC), *Relator*, 1928.

Fuentes secundarias

Alcaldía del Municipio de Dagua. “Plan Básico de Ordenamiento Territorial 2001- 2009” <https://daguavalledelcauca.micolombiadigital.gov.co/planes/plan-basico-de-ordenamiento-territorial> 17/04/2019.

Aprile-Gnisset, Jacques. “Cuatro pistas para un estudio del espacio urbano caleño.” En: *Historia de Cali Siglo XX, Tomo I Espacio Urbano*, editado por Gilberto Loaiza Cano y José B. Garzón, 85-144. Cali: Universidad del Valle, 2012.

Aprile-Gnisset, Jacques. *Génesis de Buenaventura, Memorias del Cascajal*. Buenaventura: Universidad del Pacífico, 2002.

Becerra Collazos, Guillermo. *Monografía de Dagua*. Dagua: Editorial: Colombia, 1977.

Bloch, Marc. *Apología para la historia o el oficio de historiador*. Editado por Etienne Bloch. Ciudad de México: Fondo de Cultura Económica, 2018.

Bushnell, David. *Colombia una nación a pesar de sí misma*. Colombia: Planeta, 1999.

Camacho Perea, Miguel. “Historia del ferrocarril del pacífico y las carreteras al mar” en: *Santiago de Cali. 450 años de Historia*, editado por Ana María Álzate de Sanclemente, 220-226. Cali: PROPAL S.A, 1981.

Castañeda Morales, Andrés Felipe. *Encantos y peligros de la ciudad nocturna. Cali 1910-1930*. Cali: Universidad del Valle, 2015

Colmenares, German. “La Historia de la Revolución de José Manuel Restrepo: una prisión historiográfica” en: *La Independencia: Ensayos de historia social*. 12. Bogotá: Instituto Colombiano de Cultura, 1986.

Conrad, Sebastian. *Historia global. Una nueva visión para el mundo actual*. Barcelona: Crítica-Planeta, 2017

Cubides Cipaguata, Fernando. “Jaramillo Uribe: el sociólogo, el historiador”, *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, vol. 44, n° . 1 (2017): 39.

Eder, Phanor. *El fundador Santiago M. Eder*. Bogotá: Antares Ltda, 1959.

Eder, Phanor. *Colombia*. Colombia: Manuelita S.A., 2001.

Fischer, Thomas. “El comienzo de la construcción de los ferrocarriles colombianos y los límites de la inversión extranjera: Expectativas y realidades.” *Monografías de Administración*, n° . 60 (2002):1-33.

Flórez, Lenin. “Historia política y/o politología: A propósito del Valle del Cauca 1910 – 1920” en *Historia y Espacio*. n° 15. (1994) ,73-85. Doi: doi.org/10.25100/hye.v0i15.6881

Giddens, Anthony. *Consecuencias de la modernidad*, Madrid: Alianza, 1993

Giraldo Ramírez, Jorge, Fortou, Jose y María Gómez Caicedo. “200 Años De Guerra Y Paz En Colombia: Números Y Rasgos Estilizados” en *Co-Herencia*, vol. 16, n° . 31 (2019), 357-371.

- Gonzales Márquez, José Luis. *Los trabajadores del Ferrocarril del Pacífico*. Cali: Universidad del Valle, 2012.
- Gutiérrez Flórez, Felipe. “Dificultad geográfica y flujo comunicacional en el orto del siglo XX en Colombia”. *Historia y sociedad*, n° . 27 (2014): 49-70. <https://doi.org/10.15446/hys.n27.44583>. 10/04/2019
- Habermas, Jürgen. *Teoría de la acción comunicativa. Volumen 1 Racionalidad de la acción y racionalización social*. Madrid: Taurus, 1987.
- Herrera Ángel, Marta. “La demografía colonial como proyecto político. Jaime Jaramillo y la ideología de la “modernidad”, *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, vol. 44, n° . 1 (2017), 52.
- Horma, Hernán. “Los ferrocarriles latinoamericanos del siglo diecinueve y los casos del Perú y Colombia” en *Iberoamericana – Nordic Journal of Latin American and Caribbean Studies*, 24 (2), 19–41. <http://doi.org/10.16993/ibero.245>
- Kant, Immanuel. *Filosofía política*. Buenos Aires: Nova, 1965.
- Le Goff, Jacques. Prefacio a *Apología para la historia o el oficio de historiador*, editado por Etienne Bloch, 9-33. Ciudad de México: Fondo de Cultura Económica, 2018.
- Melo, Jorge Orlando. *Algunas consideraciones globales sobre modernidad y modernización en el caso colombiano*, en línea <http://www.jorgeorlandomelo.com/modernidad.htm>
- Merizalde del Carmen, Bernardo. *Estudio de la costa colombiana del pacífico*. Cali: Programa Editorial Universidad del Valle, 2008.
- Osterhammel, Jürgen. *La transformación del mundo: una historia global del siglo XIX*. Barcelona: Crítica, 2015.
- Pachón, Álvaro y Teresa Ramírez, María. *la infraestructura de transporte en Colombia durante el siglo XX*. Bogotá: Banco de la República, 2006.
- Palacios, Marco y Safford, Frank. *Colombia país fragmentado, sociedad dividida. Su historia*. Bogotá: Norma, S. A, 2002.
- Posada, Antonio y Castro de Posada, Beatriz. *Bases para un desarrollo armónico del Departamento del Valle*. Cali, Universidad del Valle, 1982.
- Poveda Ramos, Gabriel. *El antiguo Ferrocarril del Pacífico*. Documento inédito, 1-56. <https://es.scribd.com/doc/79831517/El-Antiguo-Ferrocarril-del-Pacifico> 30/04/2019
- Ruiz Ballesteros, Esteban. “Segunda parte. Sobre la dimensión simbólica” en *Construcción simbólica de la ciudad. Política Local y localismo*. Buenos Aires/Madrid: Miño y Dávila editores, 2000.
- Ruiz López, Apolinar. *Espacio y poblamiento en la ladera Sur Occidental de Cali: Sector Siloé, 1910- 2010*. Cali: Universidad del Valle, 2016.
- Sáenz, José Darío. “La formación de la burocracia en el valle del Cauca entre 1910 y 1950” en *Formas de modernización regional en el sur occidente colombiano*, editado por El sur es cielo roto, 91-140. Cali: Universidad ICESI, 2013.
- Tovar Zambrano, Bernardo. “La economía colombiana 1886-1992: un periodo de transición” en *Nueva Historia de Colombia. Economía, café, industria Tomo V*, editado por Álvaro Tirado Mejía, 9-69. Bogotá: Planeta Colombiana Edit, 1989.

Valdivia Rojas, Luis. “El desarrollo económico en el Valle del Cauca en el siglo XIX” en *Historia y Espacio*. n° 13 (1990), 34. 10.25100/hye.v0i13.6827.

Vásquez Benítez, Edgar. *Historia del desarrollo urbano en Cali*. Cali: Universidad del Valle, 1982.