

Armenia

enclave exportador de café

1927-1959

Gonzalo Alberto Valencia Barrera

Miguel Ángel Rojas Arias

María Eugenia Beltrán Franco



Mariana Garcés Córdoba
Ministra de Cultura de Colombia

María Claudia López Sorzano
Viceministra de Cultura

Rafael Enzo Ariza Ayala
Secretario general

Alberto Escovar Wilson-White
Director de Patrimonio

Gabriel Omar Prieto Ospina
Coordinador del Grupo de Investigación y Documentación

© 2015, Gonzalo Alberto Valencia Barrera,
Miguel Ángel Rojas Arias,
María Eugenia Beltrán Franco
(Grupo Constituido Tataquí)

© De esta edición: 2015, Ministerio de Cultura de Colombia

Este libro fue premiado por el Programa Nacional de Estímulos
2012 a la beca de investigación sobre el ferrocarril y las economías
regionales

ISBN 978-958-753-193-0

Ministerio de Cultura, República de Colombia
Dirección de Patrimonio

Carrera 8 n.º 8-55. Tel. (571)3424100

Diseño y diagramación: Grupo de Investigación y Documentación,
Dirección de Patrimonio, Ministerio de Cultura

Bogotá, D. C., mayo de 2015

Material de distribución gratuita con fines didácticos y culturales.
Queda estrictamente prohibida su reproducción total o parcial con
ánimo de lucro, por cualquier sistema o método sin la autorización
expresa para ello del Ministerio de Cultura de Colombia.



Contenido

Presentación.....	5
Reseña.....	6
INTRODUCCIÓN.....	7
CAPÍTULO 1. LA CAFICULTURA DEL QUINDÍO: MODELO TRADICIONAL DE PRODUCCIÓN.....	10
La expansión del cultivo del café.....	12
Fases de la expansión.....	13
Primera fase: 1905-1928	14
Años treinta.....	18
La Segunda Guerra Mundial y las bonanzas de los años cincuenta	22
La crisis del café de 1956-1970	27
Incidencia de las siembras en la economía regional.....	34
Proyecciones de área sembrada, producción e ingreso cafetero	40
CAPÍTULO 2. COMPRAS Y TRILLAS DE CAFÉ, HACEDORAS DEL ENCLAVE ECONÓMICO DE ARMENIA.....	45
CAPÍTULO 3. EL INTENTO DE INDUSTRIALIZAR LA HOYA DEL QUINDÍO.....	54
CAPÍTULO 4. EL TREN Y LA INSTITUCIONALIDAD CAFETERA: DOS HECHOS IMPACTANTES EN LA ECONOMÍA DEL QUINDÍO	74
Los ferrocarriles	75
El gremio cafetero y su intervencionismo en el mercado.....	90
Evolución institucional	91
El intervencionismo de la Federación Nacional de Cafeteros	93
Marcas y tipos	93
Almacenes generales de depósito.....	94
Comercialización interna y externa.....	95
El régimen del precio interno de compra.....	97

CAPÍTULO 5. DE LA CIUDAD DE BAHAREQUE A LA URBE	
NEOCLÁSICA Y MODERNA	100
Armenia antes de la llegada del tren.....	101
La estación del ferrocarril	105
La infraestructura asociada a la estación del ferrocarril.....	112
La modernización de la ciudad	115
La evolución urbanística	130
CAPÍTULO 6. CONSIDERACIONES FINALES	134
ANEXOS ESTADÍSTICOS.....	139
BIBLIOGRAFÍA	146

Presentación

El Ministerio de Cultura, en su Convocatoria de Estímulos 2012, incluyó la beca de investigación “El ferrocarril y las economías regionales”, con el objeto de identificar y documentar procesos culturales generados en torno a actividades económicas en las cuales el ferrocarril fue componente integral de las acciones productivas. Además, pretendía motivar la investigación y recuperación de la memoria alrededor del patrimonio ferroviario y brindar herramientas para fomentar su apropiación por la comunidad.

Mediante concurso fue declarado ganador de esta beca de investigación el Grupo Constituido Tataquí, que presentó la propuesta de investigación “Armenia, enclave exportador de café 1927-1950”, con la finalidad central de precisar cómo la exportación de café colombiano se reafirmó con la creación de la estación del ferrocarril de Armenia, que convirtió esta ciudad en un pequeño enclave exportador durante el periodo referido. Cabe anotar que el lapso del estudio se amplió a 1959, en consideración del levantamiento de los rieles que tuvo lugar en Pereira ese año y que en adelante imposibilitó la operación comercial de los ferrocarriles en la zona cafetera del departamento de Caldas, particularmente el movimiento que se generaba desde las estaciones de Manizales y Pereira hacia Cartago y Armenia, y viceversa.

A propósito del nombre del grupo, el término *tataquí* designa una tribu indígena que habitó por los lados de El Manzano, en los límites de Pereira con Filandia (Quindío). Con este nombre se ha designado el grupo de trabajo integrado por una arquitecta, un comunicador e historiador y un economista que, mediante un esfuerzo profesional interdisciplinario, han pretendido cubrir el alcance dado a esta beca de investigación y sugerir nuevas visiones de dinámica empresarial, cafetera y urbanística.

Las convocatorias anuales del Ministerio de Cultural son, sin duda alguna, una de las formas de democratizar la cultura y de acceder a fuentes de financiación para adelantar aquellas ideas, proyectos e iniciativas que tienen en mente personas, grupos y organizaciones de distinta índole. De esta manera, el país adquiere cada vez más un mayor conocimiento de sí mismo y de su idiosincrasia.

Reseña

Mientras el mundo entero entraba en la recesión económica más grave e impactante del siglo xx, la de 1929, en las montañas andinas colombianas un pequeño pueblo, bautizado por sus fundadores como Armenia, recibía con alborozo los rieles de dos líneas del ferrocarril: la del Pacífico y la de Caldas.

Estos dos hechos, más las conexiones terrestres hacia Ibagué y el Valle del Cauca, que estaban muy avanzadas, le dieron a la pequeña población del sur de Caldas una importancia inusitada, porque gran parte del café de la zona saldría por su estación de ferrocarril hacia el puerto de Buenaventura. Con este movimiento económico del principal producto colombiano, el lugar se convirtió, en la década de los treinta, en uno de los enclaves exportadores del café de Colombia.

La investigación recoge las miradas de un economista, un historiador y una arquitecta, quienes logran integrar el gran desarrollo de la caficultura con la industria de la trilla y la inversión de capitales en otras actividades económicas, especialmente en la incipiente industria agroalimenticia del Quindío, el comercio y la renovación urbana y arquitectónica. De paso, se deja ver la enorme contribución de esta región al desarrollo del país por sus aportes en café, trilla y exportación.

La transformación del pueblo de bahareque en una ciudad de ferroconcreto moderna y agroindustrial, por cuenta del café y de la llegada del tren, se va hilvanando con sus procesos sociales, que explican el punto al que ha llegado hoy Armenia, una de las más importantes ciudades intermedias del país, capital del departamento del Quindío.

INTRODUCCIÓN

La producción de café ha estado orientada a tres destinos básicos: la exportación, atendida por los agentes privados y la Federación Nacional de Cafeteros; el consumo interno, mediante las ventas de la Federación, de los productores y de los intermediarios a los tostadores nacionales; y la acumulación de inventarios por cuenta de la Federación y, ocasionalmente, por los agentes privados, cuando han registrado inventarios transitorios representativos de café en trilladoras, en tránsito o en puertos.

En este marco de intermediación, los productores han tenido las prerrogativas derivadas de una institucionalidad gremial dotada de una capacidad interventora y reguladora del mercado. Estas prerrogativas se han traducido en la garantía de la compra de la cosecha, su adquisición a un precio mínimo de sustentación, el acceso al crédito y a los subsidios, la asistencia técnica, el servicio de extensión agrícola y de acompañamiento gremial y la representación delegada democrática en la toma de decisiones.

En este marco de protección gremial ejercida por la Federación, el caficultor ha adelantado el desarrollo de su cultivo, en particular el productor quindiano, beneficiado además por la existencia de una infraestructura ferroviaria para la movilización de su cosecha.

Con la llegada del tren a Armenia, en 1927, se afianzó el cultivo del café en el Quindío y se fortaleció su logística de comercialización. El desplazamiento de las trilladoras hacia esa ciudad y su ubicación en las inmediaciones de la estación o terminal del ferrocarril coadyuvó a que allí se consolidara todo un centro de trilla de café verde, para su despacho al exterior vía el puerto de Buenaventura. Su ubicación estratégica favoreció no solo la movilización de la cosecha proveniente de los municipios quindianos, sino también aquella originada en el resto de Caldas y el noroccidente del Valle del Cauca, en particular Alcalá, Caicedonia, Sevilla y Ulloa.

En este estudio se analizará el papel preponderante de los ferrocarriles y del gremio cafetero como motores del desarrollo que tuvo la caficultura en el Quindío y de su capacidad de generación de excedentes que propiciaron la formación de una precaria economía industrial y de servicios. Sin duda alguna, los ferrocarriles también afectaron el desarrollo urbanístico en cuanto a la

creación de corredores férreos que segmentaban espacialmente las localidades, a la ubicación de las estaciones o terminales férreos, por su capacidad de crear nodos de logística industrial y de comercialización y distribución, y a la difusión de estilos arquitectónicos derivados de las construcciones de sus edificaciones.

Reunidos estos análisis, se plantearán diversas explicaciones acerca del ocaso de la primera industrialización que tuvo el Quindío, y de cómo se afectó la economía local con la suspensión de los rieles, acción que se dio inicialmente en la ciudad de Pereira y que inutilizó la viabilidad de la operación férrea entre esa ciudad y Armenia. Igualmente, se abordará el crecimiento que tuvo el área cultivada como respuesta a una actividad económica rentable y, además, segura en cuanto a su comercialización debido a la existencia del ferrocarril y, por último, se delinearán las influencias derivadas de los nuevos estilos arquitectónicos en la construcción en Armenia y el impacto de la segmentación de la ciudad por la existencia de los corredores férreos.

CAPÍTULO 1

LA CAFICULTURA DEL QUINDÍO:
MODELO TRADICIONAL
DE PRODUCCIÓN

La expansión de la caficultura colombiana a comienzos del siglo xx tuvo su mayor expresión en el Antiguo Caldas, y concretamente en las tierras del sur de Antioquia hacia las que se había dirigido el avance colonizador. En consideración a que el mayor flujo del poblamiento de la región del Quindío se dio en terrenos incultos no concesionados pertenecientes a la Nación¹ (Cadena, 2008), y de los que se apropiaron los colonos procedentes de Antioquia y del norte de Caldas, este proceso migratorio y fundacional,² de tipo espontáneo e individual, se hizo mediante la apertura de nuevas tierras (Cadena, 2003).

En estas tierras los colonos establecieron su habitación y labranza con siembras de subsistencia a base de maíz, caña, fríjol, yuca y frutales, alternados con pastos y ganadería, para luego proceder a la reclamación de su posesión legal o derecho de propiedad.³ En la apropiación de la tierra también primaron otros móviles como la guaquería, la explotación del caucho y la minería de oro, pero pesó el concepto del *suelo fértil*, que dio paso a una vo-

1 Se excluyó la Concesión Burila (1884), cuyas tierras comprendían la zona suroccidental de los municipios de Armenia y Calarcá, más los territorios de Génova y Pijao, y los municipios vallecaucanos de Caicedonia y Sevilla (su vertiente oriental). La titulación de los predios a los colonos se negociaba con los concesionarios, esquema que se abolió con la ley de tierras (Ley 120 de 1936).

2 Esta corriente colonizadora fue responsable de la fundación de Filandia (1878), Circasia (1884), Calarcá (1886), Armenia (1889), Montenegro (1890), Pijao (1904), Génova (1906), Quimbaya (1914) y La Tebaida (1916). Conviene aclarar que el primer asentamiento en el actual territorio del Quindío fue el originado por el establecimiento de la colonia penal de Boquía, en 1842. Ante las constantes inundaciones de la quebrada Boquía, la población se trasladó al punto Barcinales, lo que dio lugar a la fundación de Salento en 1865.

3 Los baldíos eran terrenos adjudicables que carecían de dueño, no eran reserva territorial del Estado y no tenían la calidad de bosque. Por lo general, estaban conformados por selvas donde no había productos forestales cuya explotación estuviera prohibida. Los baldíos no eran enajenable a título de venta, ni su dominio podía adquirirse por prescripción y retornaba al Estado si no había sido cultivado en diez años. La titulación de propiedad por mejoras (casa de habitación y cultivos o ganadería) en terrenos de baldíos nacionales se efectuaba conforme a las leyes 61, de junio 24 de 1874; 48, del 28 de agosto de 1882, y 56, del 29 de abril de 1905. Esta última facultaba al Ministerio de Obras Públicas para efectuar dicha titulación.

cación agrícola con énfasis iniciales en los cultivos de caña panelera, tabaco, cacao y pastos para ganadería, y finalmente café, producto que afianzaría el proceso de colonización debido a su capacidad de generar empleo, que se traduciría en la vinculación de la mano de obra familiar, y de la orientación exportadora que garantizaba su comercialización a precios remunerativos.

La expansión del cultivo del café

Una vez terminada la guerra de los Mil Días, en octubre de 1902, que generó tranquilidad y seguridad en las poblaciones del país, se posibilitó la expansión del café en la región del Quindío siguiendo la ruta colonizadora desde las zonas altas en Filandia y Circasia, e irradiándose su cultivo hacia las zonas planas comprendidas por los territorios de Armenia (incluida La Tebaida), Calarcá, Montenegro y Quimbaya y, más tarde, hacia las poblaciones de la cordillera Central: Pijao y Génova.

Además de la disponibilidad de inexplotadas tierras fértiles de pendiente o de ladera, con altitud entre los 1000 y 2000 msnm, y de humedad y clima templado, todas ellas condiciones aptas para el cultivo, en la expansión incidieron las opciones que ofrecía el café: 1) el almacenamiento de su cosecha; 2) el esquema de explotación practicado en la parcela, plantación o finca por el colono y su numerosa familia, convertida en núcleo económico de pequeña o mediana propiedad que satisfacía su propia demanda de trabajo; 3) las necesidades de recursos financieros facilitados por los propietarios de las fondas camineras o los compradores de café y cuyo pago se garantizaba con el grano beneficiado y entregado en las mismas fondas o en los establecimientos de compra o en las trilladoras; y 4) la red de intermediación disponible en el mercado integrada por los compradores locales, las trilladoras y las casas comerciales exportadoras (Alzate, 1984).

Estas ventajas, sumadas a las perspectivas favorables de la comercialización del café para su exportación, y aunadas al conocimiento previo que los colonos tuvieron del cultivo,⁴ la traída consigo de semillas y su espíritu em-

En torno a este tema se promulgaron, además, las leyes 110 de 1912 (Código Fiscal), 71 de 1917, 119 de 1919, 85 de 1920 y 104 de 1923, como también el Decreto Ejecutivo 742 de 1923.

⁴ El cultivo del café a escala comercial comenzó a darse en Antioquia en el decenio de los ochenta del siglo XIX en Fredonia, que se consolidó tempranamente como el principal centro

prendedor, reeditaron en el Quindío el proceso de la colonización antioqueña, estudiado por Parsons (1979), que dio lugar a un modelo local exitoso de explotación económica y social basado en el café y, a su vez, generador de riqueza en otras áreas de la economía regional.

En este modelo de explotación económica se dio una triple finalidad: el pancoger (frijol, plátano, maíz, yuca y leche, entre otros productos) se destinaba a las necesidades de la finca y el excedente al mercado local; la producción permanente de cacao, carne y caña panelera se orientaba al mercado interno regional; y las pieles, el tabaco y, por último, el café se canalizaban al mercado de exportación (Ortiz, 1980 y Ortiz *et al.*, 1989).

Un componente importante en este modelo fue la arriería⁵ (Melo, 2001), actividad que ligaba el mercado local con los internos y de exportación e importación. En conjunto con la ganadería, generaron el capital para la financiación de la creciente explotación cafetera, que a su vez propició la activación del desarrollo industrial y comercial de la región.

Fases de la expansión

13

La expansión del cultivo del café en el país se dio desde las zonas de los Santanderes y Cundinamarca hacia Antioquia y lo que hoy se denomina como *el Antiguo Caldas*, en el que la región del Quindío representa un caso particular, lo que incidió en el origen de una nueva geografía de la producción cafetera nacional. En 1874, el 94,5 % de la producción del país provenía de los Santanderes y Cundinamarca, mientras que hacia 1913 había disminuido su participación a un 48,7 %. Del ángulo representado por Antioquia y Caldas en conjunto, las cifras pasaron del 2,2 % al 35,4 % en el lapso mencionado (Beyer, 1947). Esta expansión ocurrió desde finales del siglo XIX, y en gran parte estu-

productor regional. En Caldas, antes de la expansión del cultivo en la última década del siglo XIX se dieron las primeras plantaciones en Manizales en 1865, y en Aranzazu, Manzanares y Palestina desde el decenio de los setenta (Arango, 1977 y Beyer, 1947).

5 La arriería constituía un conjunto de hábitos, técnicas, rituales y saberes necesarios para el manejo de recuas de mulas y yuntas de bueyes utilizadas para el transporte de mercancías y, en especial, café, movilizadas a lo largo de caminos de herradura, actividad que desapareció con la llegada de los ferrocarriles y los automotores. La arriería facilitó a las economías regionales la venta de sus productos, a la vez que les permitía estar conectadas con el país y el mundo mediante el comercio exterior de mercancías.

vo motivada por el proceso de colonización antioqueña surgido en 1842, que inicialmente concentró sus esfuerzos comerciales en cultivos como el maíz, el tabaco y el anís, para luego concentrarlos en el café ante sus posibilidades de exportación.

Desde la perspectiva de la economía del país, el café se comportó como el principal producto generador de divisas desde el último cuarto del siglo XIX y su evolución se distinguió desde entonces por el carácter cíclico de los precios internacionales, caídas en la producción por las guerras civiles, altibajos en los volúmenes de exportación y la decisión de iniciar nuevas siembras ante la presencia de precios atractivos, específicamente los registrados entre 1911 y el inicio de la recesión mundial, en 1928, periodo coincidente con el inicio, a escala comercial, del cultivo del café en el Quindío.

La expansión del café estuvo enmarcada en cuatro grandes fases históricas del país, a saber: la primera, existencia de un mercado libre, desde 1905 hasta 1928; la segunda, inicios del intervencionismo gremial y el decenio de los treinta; la tercera, la crisis de inventarios, el pacto de cuotas y la bonanza de precios en los años cincuenta; y la última, la década de los sesenta y el acuerdo de cuotas, fases que son ampliamente comentadas por Junguito y Pizano (1991 y 1997).

Primera fase: 1905-1928

Con ocasión de la pacificación del país y la adopción del programa económico de la administración de Rafael Reyes, que sentaron las bases de la recuperación, en el primer tercio del siglo XX la producción nacional de café se sextuplicó, al pasar de medio millón de sacos a un volumen cercano a los tres millones de sacos, en 1928, con una tasa anual de aumento del 7,5 %. Este mayor crecimiento de la producción se dio también como respuesta al mejoramiento observado en los precios externos, en particular, a los ocurridos con posterioridad a la Primera Guerra Mundial. Las cotizaciones pasaron de la franja de los 10 centavos de dólar por libra, en 1905, a niveles mayores a los 25 centavos de dólar en el mercado de Nueva York para el lapso 1924-1928 (cuadro n.º 1).

Por ser el café un producto básico de exportación, y ante un bajo nivel de consumo interno,⁶ la casi totalidad de la cosecha se comercializaba con miras

6 En 1912 se estimaba un consumo nacional de 60 000 sacos de 60 kilos, para una participación del 6,4 % de la producción total (Beyer, 1947).

Cuadro n.º 1. Colombia: estadísticas cafeteras 1905-1928

Años	Producción de café miles de sacos de 60 kilos	Exportación de café % valor total exportaciones país	Precio externo mercado NY centavos de dólar por libra	Años	Producción de café miles de sacos de 60 kilos	Exportación de café % valor total exportaciones país	Precio externo mercado NY centavos de dólar por libra
1905	501	42	10,8	1917	1047	45	12,9
1906	636	40	10,6	1918	1149	57	16,4
1907	568	39	11,2	1919	1684	59	27,7
1908	607	38	11,5	1920	1444	62	21,6
1909	707	36	11,0	1921	2346	60	15,6
1910	570	38	15,2	1922	1765	70	17,5
1911	632	44	16,7	1923	2361	75	18,8
1912	932	50	15,6	1924	2216	78	24,9
1913	1021	52	15,6	1925	1047	78	27,6
1914	1032	54	15,7	1926	2454	73	28,5
1915	1130	50	14,5	1927	2357	69	25,1
1916	1211	45	14,4	1928	2660	64	27,3

Fuente: Junguito y Pizano (1991), cuadros I-1, I-2 y I-4. Tabla elaborada por los autores

a la exportación, con lo que se acentuaba la mayor dependencia del país del intercambio comercial de este producto, por su condición de generador de divisas. Así, pasó de niveles que rondaban el 40 % a otros cercanos al 70 % del valor total de las exportaciones del país, lo que condujo a que Colombia participara ya con el 10 % de las exportaciones mundiales del grano hacia el final de la década de los veinte (Junguito y Pizano, 1991), algo que incidiría notablemente en el crecimiento de la economía nacional.

Un hecho significativo en esta época fue la creación, en junio de 1927, de la Federación Nacional de Cafeteros de Colombia como “entidad sindical (gremial) de los interesados en la industria del café de las diferentes secciones del país” (Junguito y Pizano, 1997). Se dio inicio a una etapa de intervencionismo gremial que contó con el apoyo del gobierno nacional mediante la cesión del impuesto a las exportaciones de café para que fuera administrado contractualmente por la Federación en beneficio del mismo sector cafetero.

Cuadro n.º 2. Región del Quindío: plantaciones, cafetos sembrados y equipamiento en 1925

Municipios	Plantaciones	Número de cafetos				Posición municipio		Equipamiento	
		Anterior producción	Nueva producción	Total	Incremento porcentual	Departamental	Nacional	Despulpadoras	Trilladoras
Armenia	634	2 807 625	636 540	3 444 165	22,7	4	19	591	5
Calarcá	1054	2 875 200	798 100	3 673 300	27,8	2	16	1013	2
Circasia	454	1 031 600	479 410	1 511 010	46,5	23	80	417	1
Filandia		575 632	170 500	746 132	29,6	28			1
Montenegro	89	489 550	212 709	702 259	43,4	29		89	2
Quimbaya	256	1 167 500	453 000	1 620 500	38,8	21	74	256	2
Salento	65	117 300	145 100	262 400	123,7	39		50	
Total región Quindío	2552	9 064 407	2 895 359	11 959 766	31,9			2416	13
Total Antiguo Caldas	10 679	46 512 116	14 594 534	61 106 650	31,4			8286	55
Participaciones (%)									
-En el Antiguo Caldas	23,9	19,5	19,8	19,6				29,2	23,6
-En el país	6,4	3,7	1,2	4,9					

Fuente: Diego Monsalve, *Colombia cafetera*, 1927.
 Tabla elaborada por los autores

Ese mismo año se dio a conocer el primer registro sistematizado de la producción cafetera del país a partir del censo de las plantaciones de café y del conteo de sus cafetos sembrados, cuyos resultados para la región del Quindío, que pertenecía por entonces al antiguo departamento de Caldas, arrojó la existencia de prácticamente 12 millones de árboles de café en 1925, año específico de dicho registro. Del cuadro n.º 2 cabe destacar que la intensidad del cultivo es tal que se registraron en el Antiguo Caldas 10 679 plantaciones o cafetales, cuya dotación de árboles de café creció en un 31,4 % entre 1923 y 1925 (relación entre cafetos de nueva y anterior producción) como respuesta al incremento observado en los precios externos. El 23,9 % de las plantaciones estaba en la región del Quindío, cuya dotación de cafetos representaba cerca

de la quinta parte, y que había crecido a un ritmo ligeramente mayor, 31,9 % en el bienio de 1923-1925 (Monsalve, 1927).

En el concierto del Antiguo Caldas, las poblaciones de Calarcá y Armenia ocupaban el segundo y cuarto puesto, respectivamente, por cafetos sembrados entre los municipios caldenses (Santa Rosa de Cabal, en el primer puesto, y Manizales, en el tercero) y los lugares 16.º y 19.º en el país. Por entonces, Quimbaya y Circasia también formaban parte de los cien municipios con más cafetales en Colombia. Por su parte, la caficultura caldense había ganado 1,2 puntos porcentuales en la participación nacional, en términos del inventario de cafetos.

El registro censal de 1925 brinda información de la existencia de un equipamiento primario consistente en despulpadoras, utilizadas para el retiro de la cereza o cáscara del fruto, en el 94,7 % de las plantaciones, lo que indica el grado de individualismo que ya tempranamente era característico entre los caficultores, sobre todo en el proceso de beneficio del grano.⁷ Además, es relevante la existencia de trece trilladoras, localizadas en casi todos los municipios, situación que obedecía a la necesidad de seleccionar el café en instalaciones cercanas a las mismas plantaciones cuando su volumen de producción era considerable, ya que los centros de compra se hallaban distanciados, y de hecho se sabía que aumentaba el valor del producto si el grano se vendía clasificado por marcas o tipos a las casas exportadoras.⁸

Para ese entonces, 1925, el cultivo del café en la región del Quindío se concentraba en pequeñas plantaciones —o cafetales o cafeteras—; de hecho, el 86,2 % de los cafetales tenía menos de 5000 árboles o cafetos sembrados (hasta

7 El beneficio del café se inicia una vez ha sido cosechado el fruto maduro, denominado *cereza*, con las labores siguientes: 1) el despulpe o retiro mecánico de la cáscara que envuelve el grano; 2) lavado con agua para eliminar el mucílago adherido al grano; 3) secado al sol o mecánicamente en silo para reducir la humedad a un rango de 10º a 12º y así mantener su calidad; y 4) su empaque en costales de fique de 62,5 kilos para su venta, según su marca de origen geográfico, como café pergamino (cascarilla amarillosa o cutícula o capa recubridora del grano de café verde).

8 El proceso de la trilla consiste en desprender mecánicamente la cascarilla para obtener el café verde en almendra, seguido de la escogencia, por mano de obra femenina, de los granos defectuosos para su descarte, y finalmente, mediante máquinas clasificadoras o mallas, se realiza la clasificación por peso, tamaño, color y apariencia física de los distintos tipos de café verde para la exportación y el mercado interno.

Cuadro n.º 3. Plantaciones según cafetos sembrados en la región del Quindío en 1925. Número de plantaciones cafeteras o cafetales

Municipios/cafetos	Menor de 1000	De 1001 a 5000	De 5001 a 20000	De 20001 a 60000	De 60001 a 100000	Mayor a 100000	Total
Armenia	226	264	138	5		1	634
Calarcá	367	585	97	4	1		1054
Circasia	208	222	23	1			454
Montenegro	6	46	36	1			89
Quimbaya	63	151	31	11			256
Salento	30	32	3				65
Total plantaciones o cafetales	900	1300	328	22	1	1	2552
Distribución en el Quindío (%)	35,27	50,94	12,85	0,86	0,04	0,04	100,00

Fuente: Diego Monsalve, *Colombia cafetera*, 1927.

Cuadro elaborado por los autores

4 hectáreas),⁹ mientras que el 12,8 % se asimilaba a la mediana plantación (de 4 a 16 hectáreas) y tan solo ocho cafeteras registraban siembras superiores a 30 000 cafetos, de ellas, tres en el rango de las más extensas: una localizada en Armenia (La Tebaida, de propiedad de Luis Arango) contabilizaba 112 000 cafetos en aproximadamente 92 hectáreas; otra, en Calarcá (Japón, de Rogelio Gómez) con 75 000 matas en 62 hectáreas, y la última en Circasia (Danubio, de Bernardo Echeverri), con 60 000 cafetos en 49 hectáreas (cuadro n.º 3).

Años treinta

Los sucesos de la Gran Depresión mundial afectaron el comercio internacional del café, lo que llevó a que el precio externo tuviese una notable caída de 27 centavos de dólar por libra, en 1928, a 11 centavos en 1932, precio que se mantuvo a lo largo de toda la década. También los precios internos se mantuvieron bajos en ese periodo, efecto que los productores compensaron con la devaluación de la tasa de cambio. No obstante esta crisis, Colombia continuó

⁹ Se utiliza la densidad implícita de cafetos por hectárea contenida en el censo cafetero de 1932 como una opción para determinar el tamaño de las plantaciones cafeteras registradas en 1925 en el trabajo de Monsalve.

Cuadro n.º 4. Región del Quindío: censo cafetero de 1932

Municipios	Número de fincas	Número de cafetos			Incremento porcentual	Posición en Caldas	Hectáreas cultivadas
		En producción	Sin producir	Total			
Armenia	979	4 166 563	770 150	4 936 713	18,5	5	4211
Calarcá	1558	5 593 410	1 127 118	6 720 528	20,2	1	5940
Circasia	830	2 022 015	217 910	2 239 925	10,8	20	1977
Filandia	700	1 423 665	198 210	1 621 875	13,9	26	1465
Montenegro	382	1 177 105	327 855	1 504 960	27,9	27	704
Pijao	766	1 577 379	806 513	2 383 892	51,1	17	2143
Quimbaya	680	1 752 880	391 875	2 144 755	22,4	22	1950
Salento	224	410 175	124 250	534 425	30,3	37	452
Total Quindío	6119	18 123 192	3 963 881	22 087 073	21,9		18 843
Total Antiguo Caldas	40 174	82 021 581	13 118 184	95 139 725	16,0		78 439
Participación en Antiguo Caldas (%)	15,2	22,1	30,2	23,2			24,0

Fuente: Federación Nacional de Cafeteros de Colombia, *Boletín de Estadística*.

Cuadro elaborado por los autores

umentando su producción y exportación por mayor área sembrada, hasta alcanzar los cuatro millones de sacos de sesenta kilos. Además, su participación en el mercado mundial del grano cambió: de concentrar el 10 % de las ventas en 1929, pasó al 16 % entre 1938 y 1939 (anexo estadístico n.º 1, que presenta cifras para el periodo 1929-1970).

Una de las primeras actividades de la recién creada Federación Nacional de Cafeteros fue la ejecución de un censo que estableciera el inventario real del cultivo del café en el país, que se concretó en 1932 y que consistió en el conteo de los árboles de café en todas las fincas. Algo importante es que sus resultados estadísticos permitían ser comparados con el trabajo de Monsalve concentrado en el año 1925.

En el cuadro n.º 4 están contenidos los resultados de este censo para el Quindío, que lo consolidaron como la zona por entonces más densamente sembrada y productiva del país (Cadena y Pérez, 2000; Ortiz, 1980). Participa-

ba con el 23,2 % de los cafetos sembrados y el 15,2 % de las fincas cafeteras en el Antioquía, y creció a un mayor ritmo (21,9 %) que el departamento en su conjunto (16 %) en el lapso 1930-1932 en cuanto a la relación de cafetos nuevos y existentes en producción. Este ritmo de crecimiento había caído en intensidad respecto al bienio anterior (1923-1925), como respuesta a los menores precios internacionales que se registraron durante los años de la recesión. La importancia de este censo radica también en la disponibilidad de cifras sobre área sembrada con café,¹⁰ que en el Quindío ascendió a 18 843 hectáreas, equivalente a cerca de la cuarta parte de la superficie sembrada en todo el Antioquía.

El incremento en el área sembrada y, por consiguiente, en la producción se originó principalmente en la apertura de nuevas tierras en Antioquía y Caldas (incluida la región del Quindío) desde los comienzos del siglo xx, facilitado por el aumento en la inversión pública de infraestructura de transporte, en particular, la férrea (McGreevey, 1975). De hecho, estas dos regiones pasaron de tener el 35,4 % de la producción nacional en 1913, a un 50 % en 1925 y 47 % en 1932. Es de destacar que las dos terceras partes de esta última participación se debieron a la expansión del cultivo en Caldas. De hecho, en el lapso 1925-1932 Caldas dobló su producción, dato que se infirió de los primeros censos cafeteros efectuados en el país en 1925 y 1932 (cuadro n.º 5). El crecimiento del área sembrada se mantuvo a lo largo del decenio de los treinta, como lo reconoció la misma Federación al publicar en 1939 el mapa cafetero de Colombia,¹¹ en el que las dos regiones mencionadas contribuían con el 47,6 % a la producción estimada nacional de 1938. De manera discriminada, Antioquía participaba con el 16,7 % de esa producción total, y Caldas con el 30,8 %, cifras que relievaban la creciente importancia de estos dos departamentos en la nueva geografía cafetera del país.

10 Estaba expresada en fanegadas, que en el lenguaje comercial de la época equivalía al concepto de *plaza* o *manzana* y hoy día a la *cuadra*, equivalente a 6400 metros cuadrados (80 m x 80 m de medida estándar). En la actualidad, la forma usual de presentación es en hectáreas: 10 000 metros cuadrados (100 m x 100 m de medida estándar).

11 En 1939, la Federación Nacional de Cafeteros publicó la versión en inglés del mapa cafetero de Colombia correspondiente a 1938, cuyas cifras reflejaban en todas las regiones productoras un incremento generalizado del 10 % en los datos de árboles en producción y por producir censados en 1932. A su vez, establecía una producción y exportación de 4,6 y 4,2 millones de sacos de 60 kilos, respectivamente, y su diferencia correspondía al consumo interno (Beyer, 1947).

Cuadro n.º 5. Producción departamental de café (miles de sacos de 60 kilos)

Departamento	1913	1925	1932
Antioquia	185	415	617
% país	17,1	22,8	17,9
Caldas	199	495	1004
% país	18,3	27,2	29,1

Fuente: Junguito y Pizano (1991), cuadro 1-3

Cuadro n.º 6. Fincas con cafetos sembrados en la región del Quindío en 1932 (número de cafetales o plantaciones cafeteras)

Municipios/cafetos	Menor de 5000	De 5001 a 20000	De 20001 a 60000	De 60001 a 100000	Mayor de 100000	Total
Armenia	721	221	34	2	1	979
Calarcá	1227	298	26	6	1	1558
Circasia	729	92	8	1		830
Filandia	633	67				700
Montenegro	306	68	6	2		382
Pijao	652	110	4			766
Quimbaya	584	91	5			680
Salento	196	28				224
Total Quindío	5048	975	83	11	2	6119
Distribución en el Quindío (%)	82,50	15,93	1,36	0,18	0,03	100,00
Total Antiguo Caldas	36 475	3411	260	23	5	40 174
Distribución en Antiguo Caldas (%)	90,79	8,49	0,65	0,06	0,01	100,00
Participación en Antiguo Caldas (%)	13,80	28,60	31,90	47,80	40,00	

Fuente: Federación Nacional de Cafeteros de Colombia, *Boletín de Estadística*.

Cuadro elaborado por los autores

En términos del tamaño de los cafetales, el censo de 1932 ratificaba la prevalencia de la pequeña plantación: 82,5 % del total registrado de fincas con áreas destinadas al café en extensiones menores a cuatro hectáreas en el Quindío, según se deriva del cuadro n.º 6; le seguía la mediana plantación (15,9 %). El cultivo en gran escala era relativamente menor: solo 96 cafeteras de las 6119 contabilizadas en toda la región. Con referencia a Caldas (sin Quindío), la presencia del minifundio cafetero era más acentuada en el resto del departamento, mientras que la mediana plantación lo era en la región del Quindío.

La Segunda Guerra Mundial y las bonanzas de los años cincuenta

El precio internacional del café continuó bajando a comienzos de los años cuarenta, a causa de la Segunda Guerra Mundial, cuando Brasil hizo sus grandes ventas de inventarios. La respuesta política de Colombia fue la creación del Fondo Nacional del Café como un mecanismo financiero para financiar la acumulación de inventarios resultantes de la operatividad del Convenio Interamericano del Café firmado por los países latinoamericanos productores.

Con la terminación del conflicto y la recuperación de los niveles de demanda en los países consumidores del grano, las cotizaciones externas se incrementaron hasta mediados de los cincuenta (alcanzaron los 30 centavos de dólar por libra a finales de 1947, 53 centavos en promedio durante 1950 y 60 centavos en 1953), y culminó con años de bonanza en 1954 y 1956, originadas en heladas sufridas por los cafetales brasileños que provocaron adicionales aumentos en los precios del grano, cuando estos llegaron al orden de 80 centavos de dólar por libra, algo que también se reflejó en el precio interno.

A pesar del favorable comportamiento de los precios en este periodo, tanto la producción como las exportaciones, medidas en términos de volumen, se mantuvieron cercanas a niveles de seis millones de sacos y comenzaron a generarse los inventarios de grano en cumplimiento de los acuerdos internacionales. En este lapso, la producción se vio afectada por tres factores principales: la violencia política que asoló las regiones cafeteras, el curso de la tasa real de cambio y el régimen impositivo aplicado al sector en ese momento.

En esa época se dio a conocer la lista de los 214 principales cultivadores de café en Colombia, de los cuales 13 se encontraban en el Quindío (Federación, 1944), a saber:

Productor	Municipio
Roberto Duque	Armenia
Luis Arango	
Joaquín P. Montoya	
Bernardo Gutiérrez M.	
Gabriel Villa	
Gustavo Ángel	
Ricardo Ángel	
Joaquín Londoño	Calarcá
Fortino Montoya	
Elías Mejía	
Eulogio Ángel	Montenegro
Luis Peláez	Quimbaya
Ricardo Londoño	

De estos productores,¹² el señor Luis Peláez Cardona provenía de Sonsón (Antioquia). En compañía de su esposa, Susana Giraldo, con quien se casó en Filandia (Caldas, hoy Quindío) en 1903, migraron hacia las zonas aledañas al río La Vieja y colonizaron el baldío que les fue titulado como hacienda Corozal, de 400 cuadras aproximadas, con predominancia en ganadería, café y cultivos de caña, maíz y plátano. En 1925 aparecía censado con 5000 cafetos sembrados (Monsalve, 1927) y llegó a emplear cerca de trescientos trabajadores; su producción era vendida a las compras de café que existían en Quimbaya. Hoy en día, de esa hacienda solo existe en poder de alguno de sus descendientes una finca de 35 cuadras.

El otro productor quimbayuno, Ricardo Londoño, poseía la finca Kerman, que en 1925 se reportó con 35 000 cafetos sembrados y que en la actualidad alberga en parte de ella al Parque Nacional de la Cultura Agropecuaria (Panaca).

12 La información sobre Luis Peláez Cardona se obtuvo de su nieta María Jeanette López Peláez en entrevista realizada el 16 de abril de 2013.

De los productores calarqueños¹³, Fortino Montoya nació en El Retiro (Antioquia) en 1900 y falleció en Calarcá en 1960. Su familia llegó al Quindío alrededor de 1907 con el propósito de abrir baldíos de la Nación para sembrar cafetos en la zona del Alto del Oso, jurisdicción calarqueña, donde fundó su primera finca, llamada La Rosita. Hombre austero y trabajador, combinó sus tareas cafeteras con la arriería y la negociación de mulas y bueyes que solía adquirir en Cundinamarca para comercializarlas en esta región; dicha ocupación le produjo muy buenos ingresos, que reinvertiría en la compra y explotación de tierras cafeteras, por lo cual fue uno de los más grandes productores entre las décadas de los treinta y los cincuenta del siglo xx.

El otro productor calarqueño fue Elías Mejía, nacido en 1910 en la finca Las Mirlas, cerca del páramo de Chili, en la población de Génova (Caldas, hoy Quindío). Fue bautizado en Armenia, pero vivió en Calarcá hasta su muerte, ocurrida en 1967. Sus padres, Hermenegildo y Beatriz, habían llegado de Sonsón y montaron el predio Potosí, inicialmente de 90 fanegadas, una de las propiedades cafeteras más grandes y productivas de esta zona. Mientras ejercía como importante cultivador de café y negociaba con las trilladoras de la zona, participó en la política local.

En cuanto a los productores armenios, se destaca Luis Arango Cardona, el más antiguo guaquero conocido del Quindío. Se hizo célebre por ser el autor del libro *Recuerdos de la guaquería en el Quindío*, escrito en 1918, instrumento fundamental para ese oficio, pero también para la arqueología y la historia regional. Tuvo la oportunidad de “catear” y encontrar muchas guacas, especialmente en su predio, finca La Tebaida, una de las más grandes del Quindío, que fuera la principal productora de café y ganado a comienzos del siglo xx. De allí nació el municipio La Tebaida.¹⁴

Otro destacado productor armenio fue Ricardo Ángel Gutiérrez, quien llegó a Armenia procedente de Manizales en compañía de su esposa, Inés González Mejía. Este hombre dedicó sus ahorros a la arriería y amasó la más vasta fortuna del Quindío en la primera mitad del siglo xx. En 1920 se perfilaba como uno de los mayores ganaderos, y sus fincas en Armenia, Calarcá y La Tebaida llegaron a tener, en la tercera década del siglo xx, más de 10 000

13 El señor Jaime Lopera, presidente de la Academia de Historia del Quindío, preparó las minibiografías de Fortino Montoya y Elías Mejía, transferidas mediante comunicación electrónica el 18 de abril 2013.

14 Entrevista a su hijo Jesús Arango Cano realizada por Miguel Ángel Rojas Arias (junio de 2012).

**Cuadro n.º 7. Producción aproximada de café en la región del Quindío
en los años 1943, 1944, 1945 y 1947
(sacos de café pergamino de 62,5 kilos)**

Municipios	1943	1944	1945	1947
Armenia	147 000	161 700	129 360	128 000
Calarcá	183 000	200 000	170 000	186 000
Circasia	42 000	46 200	44 000	46 000
Filandia	34 000	35 360	20 000	20 000
Génova		43 765	43 000	50 000
Montenegro	30 720	33 792	28 000	28 000
Pijao	46 000	60 000	54 000	86 000
Quimbaya	53 600	58 960	90 000	115 000
Salento	8 400	8 736	8 000	8 000
TOTAL	544 720	648 513	586 360	667 000
Antiguo Caldas	1 915 580	2 099 705	1 966 565	2 163 700
País	5 412 867	6 187 842	5 753 059	6 905 107
Participaciones en %				
-Antiguo Caldas	28,4	30,9	29,8	30,8
-País	10,1	10,5	10,2	9,7

Nota: En 1943, el dato de Génova está incorporado en Pijao.

Fuentes: Comités departamentales de cafeteros, Sección Técnica.

Federación Nacional de Cafeteros de Colombia, *Boletín de Estadística* años 1943, 1944 y 1945.

Banco de la República, Mapa Cafetero de Colombia, 1947.

Cuadro elaborado por los autores

cabezas de ganado (Monsalve, 1927). En 1928 fundó, con Julián Velásquez, Alberto Bernal Nicholls y el médico Alejandro Londoño, la primera empresa pasteurizadora de leche en Armenia: Planta Pasteurizadora del Quindío.¹⁵ A finales de los años veinte había consolidado su empresa de arriería, era ganadero, cultivaba y compraba café y empezaba su negocio de exportación del grano. En 1927 constituyó la empresa Ricardo Ángel y Cía., que se convertiría en la primera exportadora de café del territorio del Quindío, y que llegaría a sobrepasar a las grandes multinacionales, como American Coffee Corporation y Grace & Co.¹⁶

15 Escritura n.º 758, del 8 de junio de 1928; Notaría Segunda de Armenia.

16 Información proporcionada por Miguel Ángel Rojas Arias en correo electrónico del 22 de abril de 2013.

En materia de estadísticas nacionales de producción de café, y ante la carencia de cifras reales de superficie sembrada, se destacó el esfuerzo de los comités departamentales de cafeteros por cuantificar la producción municipal de café pergamino en los años 1943, 1944 y 1945, más el del Banco de la República en 1947, información contenida en el cuadro n.º 7. La producción promedio quindiana, del orden de los 612 000 sacos de 62,5 kilos de café pergamino, correspondía al 30 % del total del Antiguo Caldas y participaba con el 10 % del valor nacional.

Desde 1932, y por cerca de veinte años, el país no registró nuevas cifras oficiales sobre el área dedicada al cultivo de café. Ni siquiera el primer censo agrícola del país, realizado en 1951, dio los resultados esperados. Fue en 1954, cuando se reorganizaron los servicios estadísticos nacionales, que la FAO colaboró en el establecimiento de una muestra agrícola nacional que ayudaría a obtener estimativos de producción de las principales actividades agropecuarias del país. Dada esta coyuntura, la Federación Nacional de Cafeteros asumió la responsabilidad de la encuesta por muestreo de fincas cafeteras, cuyos principales resultados para el año cafetero 1955-1956 se presentan en el cuadro n.º 8.

Caldas lideraba la actividad cafetera en el país, ya que participaba con la tercera parte de la producción, cosechada en la cuarta parte de la superficie

Cuadro n.º 8. Producción de café, superficie cultivada y fincas cafeteras, 1955-1956

Departamentos	Producción toneladas	Superficie cafetales hectáreas			Fincas cafeteras		
		Adultos	Nuevos	Total	En producción	Nuevas	Total
Antioquia	59600	103973	10885	114858	30321	2882	33203
Caldas	117202	168729	18680	187409	44195	1735	45930
País	368213	692240	84565	776805	214470	20204	234674
Participación en el país (%)							
Antioquia	16,2	15,0	12,9	14,8	14,1	14,3	14,1
Caldas	31,8	24,4	22,1	24,1	20,6	8,6	19,6
Notas: Los cafetales y fincas nuevas están referidas a plantaciones de 1 a 3 años. El año cafetero está referido al período de julio a junio.							

Fuente: Encuesta CEPAL, Naciones Unidas-FAO, 1958.

Cuadro elaborado por los autores

cultivada y proveniente del 18 % de las fincas cafeteras. Era la región con mayor rendimiento por hectárea (680 kilos de café trillado) y superaba ampliamente a Antioquia, el segundo departamento en importancia. Además, seguía manteniendo su concentración en la pequeña y mediana plantación: el 61 % de los cafetales no alcanzaban las 10 hectáreas, y el 32 % estaban en el rango de 10 a 50 hectáreas. Solo el 2 % de las plantaciones se encontraban en la franja superior a las 100 hectáreas.

La crisis del café de 1956-1970

Los precios internacionales del café cayeron entre 1956 y 1969, cuando pasaron de 74 a 42 centavos de dólar por libra, respectivamente, para un promedio anual de 48 centavos en ese periodo. Solo empezaron a recuperarse en 1970, a pesar de la restricción a las exportaciones impuestas por los acuerdos de cuotas. En el país, el impacto de esta crisis cafetera se manifestó en un déficit en la balanza de pagos, un receso en la actividad económica y presiones inflacionarias que acentuaron la devaluación del peso, hechos que se reflejaron en permanentes modificaciones del precio interno de compra del café pergamino.

Además de la caída de los precios internacionales del grano, se presentó un estancamiento en los volúmenes de exportación, a pesar de que la producción venía en aumento. Alcanzó volúmenes de ocho millones de sacos, lo que se tradujo en una mayor acumulación de inventarios en poder de Almacafé a nombre de la Federación, entidad que debía comprar todo el grano que se produjera. El mayor ritmo de siembra se dio en la última mitad de los años cincuenta, con ocasión de la bonanza de la época, cuya intensidad de crecimiento se desaceleró en los años sesenta debido a la caída de los precios y a la violencia.

El censo agropecuario efectuado por el DANE en 1959 registró en el Quindío 54 377 hectáreas sembradas de café; o sea, la caficultura regional triplicó su superficie en cerca de un cuarto de siglo, con referencia al censo cafetero de 1932, con una productividad promedio de 1133 kilos por hectárea. Calarcá y Armenia seguían siendo los principales municipios cafeteros, seguidos por Montenegro y Pijao. En términos de predios, Quimbaya y Filandia eran los siguientes municipios que contaban con el mayor número de plantaciones (cuadro n.º 9).

Cuadro n.º 9. Área sembrada en el Quindío en 1959

Municipios	Plantaciones	Área (hectáreas)	Producción (miles de toneladas)
Armenia	1250	7689	12 792
Calarcá	1954	12 208	17 416
Circasia	967	3778	4322
Filandia	1038	3521	4079
Génova	743	5150	3320
La Tebaida	325	2708	2173
Montenegro	993	5468	7039
Pijao	800	6928	5553
Quimbaya	1150	5322	4179
Salento	501	1605	735
Total	9721	54 377	61 608

Fuente: Censo Agropecuario DANE, 1960.
Cuadro elaborado por los autores

La expansión del café, cultivado de manera tradicional,¹⁷ alcanzó su máximo pico en términos de área sembrada, producción, productividad y de uso de prácticas culturales o agronómicas¹⁸ hacia 1970, justo antes de que se iniciara el cambio tecnológico en el cultivo, que daría lugar a una caficultura

17 El sistema tradicional de explotación está caracterizado por el uso de las variedades arábicas *típica* y *borbón*, distinguidas por su porte alto, sembradas con sombrío, de larga gestación y vida productiva, de menor densidad que un cafetal tecnificado a base de caturro, empleo de materia orgánica o pulpa de café a manera de fertilización, esporádicos controles químicos de desyerbe y fumigación contra plagas y enfermedades. La explotación comercial de la cosecha comienza en el cuarto año de sembrado el cafetal, con una vida útil superior a 30 años, y a partir del duodécimo año empieza su declinación gradual productiva.

18 Las prácticas agronómicas estándares para el manejo del cultivo del café están referidas a las actividades de siembra, desyerbe o control de malezas o arvenses, fertilización, control de plagas y enfermedades, poda, cosecha y beneficio, entre otras. En caficultura tecnificada se tiene además la práctica de la renovación del cafeto por siembra o por *zoqueo*. La *zoca* es la poda parcial del cafeto consistente en cortar su tallo a 30 centímetros del suelo con la finalidad de propiciar la aparición de uno nuevo que reemplace el anterior. Se realiza después de la cosecha principal y cuando la plantación empieza a deteriorarse y a bajar su producción. En la práctica, un árbol de variedad *caturrea* o *colombia* puede ser *zoqueado* hasta tres veces en razón de su cada vez menor rendimiento agronómico.

Cuadro n.º 10. Evolución del área sembrada de café en Colombia

Años	Área (ha)	Incremento anual (%)	Número de fincas	Promedio de finca (ha)	Referencia censal o muestral
1932	357 697		149 341	2,4	Censo Cafetero Fedecafé
1956	776 800	5,1	214 470	3,6	CEPAL-FAO
1959	968 641	6,2	429 041	2,3	Censo Agropecuario DANE
1970	1 070 430	1,2	302 945	3,5	Censo Cafetero Fedecafé

Fuente: Gilberto Arango, 2005

tecnificada con la introducción de la variedad *caturro*,¹⁹ cambio facilitado por los recursos financieros generados por la bonanza de 1975.

En 1970, en el país había sembradas un poco más de un millón de hectáreas, y se había registrado el mayor crecimiento histórico entre 1956 y 1959, como resultado de la bonanza de mediados de los cincuenta (Arango, 2005). Dado que la información de 1970 es censal, se observa que la finca promedio ocupaba 3,5 hectáreas, valor aproximado al inferido de la encuesta muestral de 1959. Probablemente este mayor valor se explique por el fenómeno de la violencia que azotó el campo quindiano, que derivó en el desplazamiento campesino y en una mayor acumulación de tierra (cuadro n.º 10).

En el primer cuarto del siglo xx, en el Quindío se conformó una zona sembrada de café de 10 216 hectáreas, que casi se duplicó hacia 1932, la que a su vez se triplicó, según la información aportada por el DANE sobre 1959, y que alcanzó su máximo en 1970, para una superficie de 62 559 hectáreas, registros todos ellos indicativos de una caficultura enteramente tradicional (cuadro n.º 11). La dinámica y difusión del cultivo condujo a la consolidación de Armenia y Calarcá como los principales municipios productores, seguidos por el bloque del plan aldeaño al río de La Vieja (La Tebaida, Montenegro y Quimbaya) y por los cordilleranos (Buenavista, Córdoba, Génova y Pijao).

¹⁹ En 1960 aparece la primera referencia a la variedad *caturro*, cuando el Subcomité Departamental de Cafeteros del Quindío adelantaba campañas para su siembra en pequeños lotes de media manzana, aproximadamente, con fines experimentales. En una hectárea se podían sembrar hasta 2500 árboles para una producción estimada en 400 arrobas, mientras que del arábigo se sembraban 640 árboles para una producción de 60 arrobas (Banco de la República, 1960).

Cuadro n.º 11. Quindío: área censada de siembra en café por municipios e incrementos relativos en períodos intercensales (hectáreas)

Municipios	1925	1932	Incremento 1930-32 (%)	1959	Incremento 1932-59 (%)	1970	Incremento 1959-70 (%)
Armenia	2938	4211	43,3	7689	82,6	8592	11,7
La Tebaida				2708	—	2742	1,2
Calarcá	3247	5940	82,9	12208	105,5	10505	-13,9
Córdoba						3298	—
Pijao		2143	—	6928	223,3	4400	-36,5
Buenavista						2264	—
Génova				5150	—	6315	22,6
Circasia	1334	1977	48,2	3778	91,1	4878	29,1
Filandia	674	1465	117,4	3521	140,4	4306	22,3
Montenegro	329	704	114,3	5468	676,4	6433	17,6
Quimbaya	1473	1950	32,4	5322	173,0	7239	36,0
Salento	222	452	103,7	1605	254,8	1586	-1,2
Total	10 216	18 843	84,4	54 377	188,6	62 559	15,0

Notas: Para calcular el área sembrada en 1925 se empleó la densidad de cafetos por hectárea implícita en el censo de 1932.

La Tebaida se segregó de Armenia; Córdoba y Pijao de Calarcá; y Buenavista y Génova de Pijao. Ello explica que sus producciones censales previas a la segregación estén incorporadas en los municipios de origen.

Fuentes: Monsalve (1927), censos cafeteros de 1932 y 1970, censo agropecuario DANE 1960.

Cuadro elaborado por los autores

Los primeros que dieron origen a la difusión del cultivo: Filandia y Circasia, participaban con el 14,7 % del área total.

En el censo de 1970, el Quindío²⁰ aparecía con una superficie de 184 089 hectáreas, de las cuales 128 321 tenían potencial cafetero; de estas, el 48,8 % estaban sembradas con café, y con pastos el 34,5 %. Su productividad por hectárea ascendía a 855,7 kilos, y era la máxima del país (promedio nacional,

20 El 19 de enero de 1966 se creó el Departamento del Quindío, segregado de Caldas. Este nuevo territorio muy pronto comenzó a dar resultados institucionales, tales como el establecimiento del Comité Departamental de Cafeteros el 5 de agosto de 1966 en reconocimiento a la importancia que tenía por entonces la región en el panorama cafetero del país. El comité inicial lo conformaron José María Patiño Sanz, Héctor Londoño Convers, Samuel Grisales Grisales, Guillermo García Sierra, Leonardo Salazar Santacoloma y Arturo Palacio Jaramillo. Su primer Director Ejecutivo fue Jaime Henao Quintero.

Cuadro n.º 12. Municipios cafeteros de Colombia en 1970

Municipio	Producción kilos café pergamino	Posición	Municipio	Producción kilos café pergamino	Posición
Manizales	11 818 611	1	<i>Génova</i>	4 341 398	25
Sevilla	10 417 488	2	<i>Pijao</i>	3 825 796	32
<i>Armenia</i>	8 741 998	3	<i>Circasia</i>	3 683 597	36
<i>Calarcá</i>	8 556 361	4	<i>Filandia</i>	3 025 808	50
Pereira	8 465 195	5	<i>La Tebaida</i>	2 572 740	60
Caicedonia	7 661 740	6	<i>Córdoba</i>	2 430 662	n. d.
Santa Rosa de Cabal	7 203 461	7	<i>Buenavista</i>	2 233 784	n. d.
San Vicente de Chucurí	7 161 522	8	<i>Salento</i>	941 344	n. d.
Chaparral	6 629 085	9	<i>QUINDÍO</i>	52 892 821	n. d.
<i>Quimbaya</i>	6 556 699	10	% participación Quindío en el país		9,3
<i>Montenegro</i>	5 972 652	11			

n. d.: No disponible.

Nota: Los municipios quindianos en cursiva.

Fuente: Federación Nacional de Cafeteros de Colombia

541,2 kilos); estaba seguida por Caldas, con 726,7 kilos. Su participación en el área cafetera y en la producción del país ascendía a 5,8 % y 9,3 %, respectivamente. De los principales once municipios cafeteros del país, cuatro pertenecían al Quindío: Armenia (3.º), Calarcá (4.º), Quimbaya (10.º) y Montenegro (11.º); en esta lista también se hallaban Sevilla (2.º) y Caicedonia (6.º), cuya importancia radicaba en su ubicación geográfica en la hoya del Quindío (cuadro n.º 12).

Se censaron 8772 fincas con un área total de 128 210 hectáreas, para un tamaño promedio por finca de 13,2 hectáreas. De esa superficie se destinó el 48,9 % de la tierra al cultivo del café, lo que significó tener parcelas de 7,1 hectáreas en promedio. Del cuadro n.º 13 se destaca que el 43 % de las fincas tenían menos de cuatro hectáreas, el 37 % estaban en el rango de 4 a 16 hectáreas, y el 20 % eran mayores de 16 hectáreas. A su turno, esas fincas destinaban cerca de la mitad de su área a los cafetales, y el 53,1 % estaban en lotes menores de 4 hectáreas, 36,5 % entre 4 y 16 hectáreas, y el 10,4 % restante en terrenos mayores de 16 hectáreas.

Cuadro n.º 13. Quindío: agrupaciones de las fincas y los cafetales en 1970 según tamaño de sus áreas

Tamaño hectáreas	Número de Fincas	Participación (%)	Producción en kilos pergamino	Participación (%)	Número de cafetales	Participación (%)	Producción en kilos pergamino	Participación (%)
< 1	1172	13,4	494 658	0,9	1395	15,9	593 467	1,1
1 a 4	2597	29,6	3 843 971	7,3	3255	37,1	5 442 456	10,3
4 a 10	2216	25,3	8 709 519	16,5	2399	27,3	12 132 285	22,9
10 a 16	1023	11,7	7 186 915	13,6	809	9,2	8 274 870	15,6
16 a 50	1351	15,4	19 145 099	36,2	802	9,1	18 799 097	35,5
> 50	413	4,7	13 512 677	25,5	112	1,3	7 650 664	14,5
Totales	8772	100,0	52 892 839	100,0	8772	100,0	52 892 839	100,0

Fuente: Federación Nacional de Cafeteros de Colombia

Todo esto confirma que, como tendencia histórica, en el Quindío el cultivo del café fue característico de propiedades pequeñas y medianas. En términos de producción, las áreas menores aportaban entre el 8,2% y el 11,4% del volumen total, mientras que las grandes propiedades, superiores a 16 hectáreas, concurrían con el 61,7% de lo producido por las fincas, y con el 50% cuando se trataba exclusivamente de cafetales.

Conforme a la información censal, en 1970, el 65,7% de las fincas cafeteras eran explotadas directamente por sus propietarios, y el 34% de manera compartida con arrendatarios. Prácticamente no se daba la aparcería. Además, los propietarios eran directos responsables del 59,1% de la producción total del Quindío. En cuanto al tipo de explotación, primaba la de carácter no familiar (67,7%), cifra que contrasta con las observadas en las primeras décadas del siglo anterior, cuando se estaba dando el proceso de colonización, y en la que la familia era la fuente principal de mano de obra. De hecho, la explotación familiar solo estaba respondiendo por el 9,7% de la producción regional, según se observa en el cuadro n.º 14.

De las 62 559 hectáreas censadas en 1970, solo el 1,2% correspondía a plantaciones nuevas, lo que es consecuente con la tendencia general a mantener cafetales tradicionales productivos por un largo periodo de tiempo. Las

Cuadro n.º 14. Quindío: tipo de explotación por tenencia de la tierra en las fincas cafeteras según censo de 1970

Conceptos	Tipo de explotación			
	Familiar		No familiar	
Tenencia de la tierra	Número de Fincas	Participación en producción (%)	Número de fincas	Participación en producción (%)
Propiedad	2242	6,88	3517	52,24
Mixta	575	2,72	2407	37,24
Arrendamiento	8	0,04	13	0,20
Aparcería			5	0,61
Otros	4	0,04	1	0,03
Totales	2829	9,68	5943	90,32

Fuente: Federación Nacional de Cafeteros de Colombia.
Cuadro elaborado por los autores

prácticas de renovación eran propias más bien de una caficultura tecnificada, como la que empezó a existir desde comienzos de los años setenta. De hecho, ya estaban cultivadas 545,3 hectáreas con café libremente expuesto al sol, correspondientes al 0,9 % del total sembrado en el Quindío y al 5,3 % en el país, proceso de cambio que estaba siendo liderado por Antioquia, Risaralda y Caldas. En cuanto a la diversificación productiva como estrategia de complementación de ingresos, además del ya mencionado 48,9 % del área destinada al cultivo del café, las fincas cafeteras empleaban el 34,6 % de sus terrenos a los pastos, un 3,1 % a los cultivos temporales y caña, y los restantes 13,4 % en usos varios.

A juicio de Arango (1982), la tecnología tradicional permitía el logro de cambios en la productividad por factores como el largo rendimiento de los cafetos, que se mantenían productivos hasta por treinta años; la densificación de las plantaciones conforme a las condiciones de suelo y clima; la selección de mejores tierras para el cultivo; el uso de prácticas culturales, como la aplicación de pulpa de café, control de la erosión y poda; disminución de las pérdidas por intensificación de las labores de la cosecha; y una mayor especialización de las explotaciones en la producción cafetera.

Esto último presuponía dos modalidades: la primera, que el caficultor considerase el café como su principal cultivo; la segunda, darle al cafetal un mayor grado de exposición al sol para incrementar su rendimiento, lo que

inequívocamente significaba una menor presencia de arborización. En sí, en esto radicaba la esencia de lo que comenzaría a llamarse *modelo de caficultura tecnificada*, consistente en la adopción de variedades con mayor resistencia a la exposición directa a los rayos solares, sin presencia arbórea en las plantaciones, en condiciones de monocultivo y de intensidad en su manejo cultural. Una de las consecuencias derivadas de la adopción del esquema tecnificado e intensivo era la supresión de las prácticas de diversificación agropecuaria, lo que significaba eliminar las fuentes autónomas de producción de alimentos y de generación de otros ingresos por venta de excedentes.

En estas características de tecnificación y monocultivo radican las diferencias entre las dos modalidades de caficultura: una, de corte tradicional, que estuvo vigente desde los comienzos del siglo xx hasta los inicios de la década de los setenta; y la otra, de orden tecnificado, que empezó a ganar terreno desde esa década.

Incidencia de las siembras en la economía regional

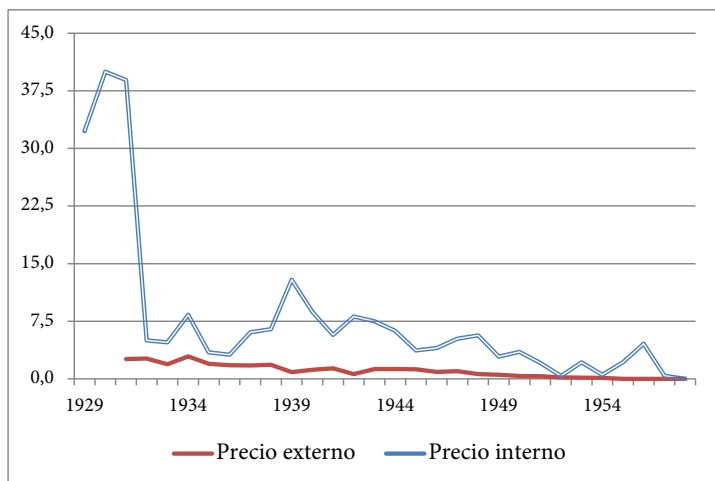
34

Desde los años veinte, la expansión del cultivo del café aparejó desarrollos en trilla y exportación emprendidos por firmas nacionales apoyadas en capital extranjero. El primer antecedente se remonta a 1921, con el establecimiento de la trilladora Pedro A. López en Circasia, que fusionó su capital con el de la Compañía Lazard Freres de París y Londres y el de bancos estadounidenses. Esta asociación de capitales es considerada la primera referencia de inversión extranjera en el Quindío (Polanía, 1998).

En general, en sus inicios las trilladoras se establecieron en los municipios cafeteros (Armenia, Caicedonia, Calarcá, Circasia, Filandia, Montenegro, Quimbaya y Sevilla), pero con el correr del tiempo se concentraron en Armenia, que en 1929 contaba ya con seis trilladoras y registraba un movimiento de exportación de 262 440 bultos de 62,5 kilos de café pilado, con un precio promedio de \$ 23,50 el bulto.

Hacia 1932, el 54,9 % de la exportación de grano estaba en manos de firmas extranjeras (capital estadounidense y alemán) establecidas en Armenia: American Coffee Corp., W. K. Grace and Co., Hard and Rand Inc., M. K.

Gráfico n.º 1. Diferencial porcentual de los precios interno y externo entre las marcas y tipos Armenia y Manizales



Fuente: Cuadro n.º 15

Rausch and Co. y Steinwender Stoffregen Corp. Este porcentaje fue disminuyendo a medida que las firmas nacionales adquirían experiencia en la comercialización, al punto de que en 1947 concentraban el 69 % de la exportación de café desde el Quindío.

Paralelamente, se posicionaba la marca de café pergamino Excelso Armenia, que gracias a su calidad sostuvo un mayor precio interno de compra con respecto al de las plazas vecinas de Manizales, Pereira y Sevilla, así como un diferencial en su cotización externa en Nueva York frente a las marcas Manizales y Sevilla. Según se observa en el cuadro n.º 15 y en el gráfico n.º 1, el café de la marca Armenia tuvo un precio interno mayor en 37 % en promedio que el de la marca Manizales durante los años 1929 a 1931, así como un diferencial del 2,6 % en su precio externo respecto al café tipo Manizales durante 1931. Esta diferencia se fue estrechando hasta cuando la Federación de Cafeteros unificó, en 1958, para todas las marcas, el precio interno de compra del café pergamino y las cotizaciones para los granos tipo Medellín, Armenia, Manizales, Sevilla y Pensilvania, que dio lugar a la sigla MAMS, como precio representativo del café colombiano en 1956.²¹

²¹ Las marcas estaban referidas a los cafés pergamino no trillados, mientras que los tipos eran los cafés trillados (se les retiraba la cutícula o capa que encierra la almendra o grano) vendidos al exterior como *café verde*. Los tipos de café trillado de exportación se conocían

Cuadro n.º 15. Precios del café colombiano según marcas y tipos

Promedio anual	Interno compra pesos por arroba		Externo Nueva York (centavos USD/libra)		Promedio anual	Interno compra pesos por arroba		Externo Nueva York (centavos USD/libra)	
	Marcas		Tipos			Marcas		Tipos	
	Armenia	Manizales	Armenia	Manizales		Armenia	Manizales	Armenia	Manizales
1929	4,1	3,1	n. d.	n. d.	1944	5,1	4,8	16,1	15,9
1930	2,8	2,0	n. d.	n. d.	1945	5,6	5,4	16,4	16,2
1931	2,5	1,8	15,9	15,5	1946	7,8	7,5	22,7	22,5
1932	2,1	2,0	11,7	11,4	1947	10,1	9,6	30,4	30,1
1933	2,2	2,1	10,7	10,5	1948	11,2	10,6	32,8	32,6
1934	3,9	3,6	14,1	13,7	1949	14,3	13,9	37,8	37,6
1935	3,0	2,9	10,5	10,3	1950	20,6	19,9	53,5	53,3
1936	3,3	3,2	11,5	11,3	1951	24,5	24,0	58,9	58,7
1937	3,5	3,3	11,8	11,6	1952	26,1	26,0	57,1	57,0
1938	3,3	3,1	11,2	11,0	1953	28,4	27,8	60,0	59,9
1939	3,5	3,1	11,8	11,7	1954	38,1	37,9	80,0	79,9
1940	2,5	2,3	8,5	8,4	1955	32,7	32,0	64,4	64,4
1941	3,7	3,5	14,9	14,7	1956	43,5	41,6	74,0	74,0
1942	4,0	3,7	16,0	15,9	1957	49,0	48,8	63,9	63,9
1943	4,3	4,0	16,1	15,9	1958	46,7	46,7	52,3	52,3

n. d.: Cifra no disponible.

Nota: El precio interno de compra se unificó a partir de 1958, y el precio externo desde 1956 (cifras resaltadas en cursiva).

Fuente: Banco de la República.

Cuadro elaborado por los autores

como *supremo*, *grano grande* y *homogéneo de óptima calidad*, que quedaba encima de las mallas clasificadoras 18 y 17. Luego aparecían granos de cada vez menor tamaño o espesor, de buena calidad: *extra* o *excelso especial* (almendra que quedaba en la malla 16) y *excelso* (almendra que quedaba en la malla 15). En el mercado interno se comercializaban los tipos *segunda* y *consumo*, que eran pasillas gruesas que quedaban en la malla 14 y pasillas delgadas o ripios —granos de inferior calidad—, que quedaban en la malla 13. Aparece también el tipo *caracol*, grano redondo con forma de perla, que queda en la malla 20, y que se consideraba un subproducto.

**Cuadro n.º 16. Exportaciones de la marca armenia por tipos de café
(sacos de 60 kilos)**

Años	Supremo	Excelso	Consumo	Pasilla	Pergamino	Total	% excelso
1935	1414	452 804	11 104	17 611	15 049	497 982	90,9
1937	118	513 896	9 274	21 749	741	545 778	94,2
1940	—	852 519	6 873	36 894	—	896 286	95,1
1941	146	475 105	117	5 757	1	481 126	98,7

Fuente: Federación Nacional de Cafeteros de Colombia.

Cuadro elaborado por los autores

Con la denominación de marca Armenia se producía café de origen tipo excelso, grano seleccionado de mediano tamaño y exportado en volúmenes superiores al 90 % en el periodo señalado en el cuadro n.º 16. Los envíos de los tipos supremo y extra eran bajos, quizá debido a que ciertas variedades no tenían una presencia generalizada,²² a la condición de los suelos o a la ausencia de prácticas intensivas de manejo del cultivo que permitieran la cosecha de granos de mayor tamaño. Por lo general, los tipos de café supremo y extra eran preferidos por el mercado europeo en consideración de su tamaño y calidad, al tiempo que se pagaban a un mejor precio, mientras que los cafés excelsos se destinaban al mercado de los Estados Unidos, cuya población consumidora prefería pagar precios módicos por cafés de menor calidad.

Según el cuadro n.º 17, la marca Armenia tuvo un creciente reconocimiento en el mercado de exportación, manifiesto en sus crecientes ventas a lo largo del periodo 1937-1962, al pasar de niveles relativos del 13 % al 47 % aproximado. Es de anotar que dicho comportamiento no guarda simetría con la producción histórica del Quindío, del orden del 10 % en promedio de la cifra nacional. La razón para ello radicó en la mayor valoración que presentó la marca Armenia frente a otras, como las vecinas marcas Manizales y Sevilla, que inducía a los compradores, trilladoras y exportadores a recategorizar o reclasificar sus cafés adquiridos provenientes de otras regiones productoras, en particular las colindantes.

²² En el Quindío primaba el cultivo de la variedad arábica típica. La otra variedad utilizada era la arábica borbón, caracterizada por producir cafés de buena calidad, buen rendimiento y de amplio aroma, pero que tendía a desgajarse por su peso si era sembrada en tierras de ladera o pendiente.

**Cuadro n.º 17. Exportaciones de café marca Armenia
(miles de sacos de 60 kilos)**

Años	Armenia	Armenia/ país (%)	Años	Armenia	Armenia/ país (%)	Años	Armenia	Armenia/ país (%)
1937	546	13,4	1946	1239	21,9	1955	1679	28,6
1938	536	12,6	1947	983	18,4	1956	1683	33,2
1939	693	18,4	1948	1055	18,9	1957	1719	35,6
1940	896	20,1	1949	1206	22,3	1958	1876	34,5
1941	481	16,5	1950	975	21,8	1959	2487	38,8
1942	848	19,7	1951	1129	23,6	1960	2404	40,5
1943	893	17,0	1952	1237	24,6	1961	2513	44,4
1944	919	18,7	1953	1687	25,4	1962	3069	46,8
1945	1066	20,7	1954	1633	28,4			

Fuente: Federación Nacional de Cafeteros de Colombia.

Cuadro elaborado por los autores

Desde la llegada del tren procedente de Zarzal, en 1927, y de Pereira, en 1929, la plaza de Armenia se consolidó como el principal centro de trilla y de despacho del café en la región del Quindío y áreas circunvecinas. Las estadísticas contenidas en el cuadro n.º 18 así lo confirman para el lapso 1931-1943, en términos comparados con los de las plazas de Pereira y Manizales. Esta última tenía a su disposición no solo la conexión férrea con Buenaventura, sino también la del cable aéreo que conducía a Mariquita, que la ponía en contacto, por medio de la navegación fluvial, con los puertos del Atlántico.

Cuadro n.º 18. Exportaciones de café por plazas (miles de sacos de 60 kilos)

Años	Armenia	Manizales	Pereira	Años	Armenia	Manizales	Pereira
1931	319	n. d.	182	1938	488	228	193
1932	315	n. d.	182	1939	481	225	146
1933	289	194	170	1940	611	299	224
1934	247	148	146	1941	369	210	180
1935	402	213	212	1942	590	255	272
1936	301	139	175	1943	563	301	265
1937	433	210	214				

n. d.: cifras no disponibles.

Fuente: Federación Nacional de Cafeteros de Colombia.

Cuadro elaborado por los autores

Cuadro n.º 19. Exportaciones de café por la plaza de Armenia según firmas despachadoras (miles de sacos de 60 kilos)

Exportadores	1931-1932*	1933	1934	1935	1937	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945
Ricardo Ángel y Cía.	60,6	90,5	66,3	84,7	17,6							
American Coffe Corp.	66,5	31,8	51,0	44,9	57,3	64,0	74,0	69,3	77,6	70,7	66,9	128,3
A. Aristizábal y Cía.	32,6	69,9	34,9	122,8	124,7	142,0	189,2	137,5	191,2	234,3	203,0	115,4
J. M. López y Cía.	6,1	18,0	24,0	46,9	43,0	22,6	31,6	33,2	48,1	43,0	43,7	50,7
Hard and Rand Inc.	29,1	29,0	22,6	20,5	27,0	28,7	59,3	20,4	17,1	46,4	32,4	19,7
Steinwender Stoffregen Corp.	12,9	6,1	12,2	9,8	17,9	22,1	25,3	14,2	10,5	20,4	20,0	14,3
Almacenes Generales de Depósito		1,0	1,0	3,7	8,3	8,3	26,6		142,1	22,8		42,3
W. R. Grace and Co.	48,4	28,9	13,8	23,1	25,7	46,1	45,9	30,1	39,5	22,6		
M. K. Rausch and Co.	25,7	11,4	12,5	24,9	20,8	19,1	20,8	2,3	1,3			
Arcesio Jaramillo J.				8,6	15,0	25,9	25,5	2,8	13,8	17,1	35,3	46,6
Velásquez Hnos.					51,1	67,7	76,2	36,2	23,3	56,2	75,0	63,1
Echeverri y Cía.					11,2	13,9	11,9	6,0	4,5	10,8	20,1	22,0
José Ignacio Hernández					7,3	20,3	25,1	16,9	20,8	19,0	32,9	21,4
Merino y Co. Ltda.											34,8	20,7
Varios	2,8	2,6	8,9	11,9	6,2	0,3			0,3		16,0	
Total exportado	284,6	89,2	247,1	401,8	433,0	481,0	611,4	369,0	589,9	563,1	580,0	544,7

* Corresponde al año cafetero, que va de julio a junio. Los demás son años calendario.

Fuente: Federación Nacional de Cafeteros de Colombia.

Cuadro elaborado por los autores

Las firmas exportadoras más relevantes que operaban desde Armenia fueron, en sus inicios, la regional Ricardo Ángel y Cía., conformada por personas de Armenia, y la empresa de cobertura nacional A. Aristizábal y Cía., seguidas por las firmas extranjeras American Coffee, Hard and Rand, Grace y Rausch. A nombre de la Federación Nacional de Cafeteros, los Almacenes de Depósito comenzaron a despachar café desde 1933 y tuvieron una porción significativa del mercado durante la vigencia del pacto de cuotas, en los años cuarenta. La segunda firma quindiana fue Velásquez Hermanos,²³ que empezó operaciones en 1937, desde cuando su participación fue relevante, al igual que la de Arcesio Jaramillo, otro exportador regional.²⁴ Según se observa en el cuadro n.º 19, hacia 1945 el despacho del café estaba liderado por la American Coffee y A. Aristizábal, que coexistían con un amplio número de firmas, todas ellas con porciones significativas del mercado, mientras que otras ya habían salido, como la de Ricardo Ángel, Grace y Rausch.

Proyecciones de área sembrada, producción e ingreso cafetero

Según los registros censales y muestrales citados en las secciones anteriores, el Quindío mantuvo un escaso margen de mayor crecimiento relativo en su área sembrada, con respecto a la del país, durante el periodo 1923-1970. Los datos expuestos en el cuadro n.º 20 corroboran esta conclusión respecto de cada uno de los subperiodos contemplados, excepto el lapso comprendido entre 1923 y 1925, momento en el cual comenzaba a intensificarse la expansión del cultivo.

23 Las firmas Ricardo Ángel y Cía. y Velásquez Hermanos tuvieron básicamente importancia en la exportación de café, a pesar de que no tuvieron un vasto cubrimiento nacional, como sí lo tuvieron A. Aristizábal y Cía. y J. M. López y Cía. Un hecho característico que las asemejaba era la pluralidad de su actividad económica, ya que mezclaban la actividad exportadora con la ganadería, el cultivo del café, la finca raíz, la trilla, los negocios de importación y la industria (Ortiz *et al.*, 1989).

24 Otra firma exportadora regional fue Villegas Hermanos, cuyos miembros comenzaron la actividad como compradores en Caicedonia y Sevilla, y en 1934 instalaron su casa exportadora en Armenia, con sucursales en Sevilla, Tuluá, Ibagué, Girardot y Bogotá (Ortiz *et al.*, 1989).

Cuadro n.º 20. Tasas de crecimiento interanual del área sembrada con café en el Quindío y Colombia (porcentajes)

Período	Quindío	Colombia	Período	Quindío	Colombia
1923-1925	14,9	20,4	1932-1959	4,0	3,8
1925-1930	8,7	5,6	1956-1959	*	7,6
1930-1932	10,3	7,3	1959-1970	1,3	0,9
1932-1956	*	3,3	1923-1970	4,5	4,1

* En 1956 la unión CEPAL-FAO solo reportó el área sembrada para el Antiguo Caldas, sin discriminar por municipios.

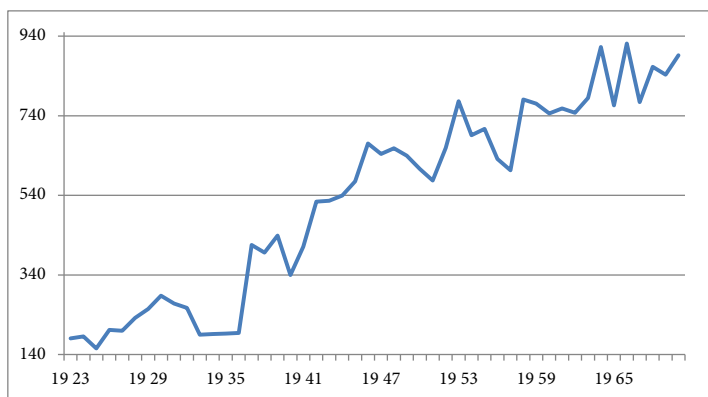
Fuente: Cálculos hechos por los autores

Teniendo en cuenta estas tasas se obtuvo la estimación de las áreas sembradas en Colombia y en el Quindío contenida en el anexo estadístico n.º 2. La participación regional en el país se ha mantenido alrededor del 5,5 %, guarismo que guarda relación con las menciones efectuadas atrás, cuando se aludía al Antiguo Caldas y a la contribución al área global del país. El área estuvo creciendo a lo largo del periodo y, no obstante las dificultades observadas, como crisis de precios, mercados mundiales cerrados, restricción de exportaciones, violencia política, etc., la caficultura quindiana de tipo extensivo y tradicional alcanzó su máxima superficie en 1970, según el censo de esa ocasión. A partir de entonces empieza a cambiarse el modelo de caficultura por uno de tipo intensivo y tecnificado basado en la variedad *caturro*, de porte bajo y alta productividad.

Determinados los rendimientos promedio de cosecha por hectárea en el país, se dedujeron los del Quindío teniendo en cuenta el dato puntual de 14,3 kilos en 1970 y asumiendo el mismo comportamiento tendencial observado en Colombia en el periodo 1923-1970. En el mismo anexo estadístico mencionado aparece la serie estimada de producción regional, con una participación promedio del 10,5 % en el global nacional.

En el gráfico n.º 2 se puede observar la tendencia creciente de la producción de café, particularmente desde 1937, cuando se dio un fuerte incremento por la incorporación de nuevas tierras, la intensificación de las labores culturales o agronómicas requeridas en los cafetales y el alto rendimiento en plantaciones localizadas en tierras relativamente poco explotadas. Con ligeras oscilaciones, la tendencia se mantuvo hasta 1970. En ese periodo se destaca la sobreproducción de los años 1964 y 1966, que superó los 900 000 sacos de 60 kilos.

**Gráfico n.º 2. Producción estimada de café en el Quindío
(miles de sacos de 60 kilos)**



Fuente: anexo estadístico n.º 2

Una vez inferida la producción de café en la región del Quindío, se estimó el ingreso obtenido por los productores al vender el café pergamino a los precios internos vigentes de la marca Armenia, como también el ingreso de los exportadores por la venta del café verde tipo Armenia una vez realizado el proceso de trilla. En el cuadro n.º 21 se consignan los resultados del ejercicio de estimación, y se puede inferir que los caficultores lograron niveles promedio de utilidades del orden del 51,4 % en el periodo 1929-1958, o sea, incurrieron en gastos por el cultivo equivalentes al 48,6 % del valor de la cosecha. En cuanto al ingreso recibido por los productores, en promedio representó el 82,1 % del conseguido por los exportadores.

Estas cifras resaltan la importancia económica del café como generador de riqueza, ya que una plantación nueva, a pesar de tardar cerca de cuatro años para entrar en producción, se mantenía productiva por amplios periodos de tiempo, rindiendo dos cosechas anuales: mitaca o *travesa* y principal.²⁵

En el gráfico n.º 3 se observa que el comportamiento de las dos variables —cosecha y exportación— está fuertemente correlacionado y que el porcentaje de apropiación es creciente en favor de los productores. Solo en 1956 el valor de la cosecha fue superior al de la exportación si se hubiese liquidado conforme a la cotización del mercado de Nueva York, que era meramente un

²⁵ En el Quindío hay dos épocas de cosecha: cuando están referidas a las zonas bajas del territorio, la principal tiene lugar de marzo a mayo, y la secundaria, o *travesa*, de octubre a diciembre; y a la inversa cuando se refieren a las zonas altas, por encima de 1500 msnm.

**Cuadro n.º 21. Estimación de los ingresos reales del productor y exportador de café
(millones de pesos a precios de 1958)**

Años	Valor cosecha	Utilidad %	Valor exportación	% valor cosecha	Años	Valor cosecha	Utilidad %	Valor exportación	% valor cosecha
1929	28,5	39,3	35,0	81,5	1944	37,5	39,0	44,4	84,5
1930	26,5	39,3	36,3	73,0	1945	40,8	39,2	44,8	91,0
1931	14,7	39,3	20,9	70,5	1946	57,4	39,2	62,6	91,6
1932	10,6	48,5	13,3	79,8	1947	64,1	39,2	72,4	88,6
1933	4,7	38,2	6,1	76,7	1948	74,4	43,6	82,2	90,5
1934	6,6	49,6	8,4	79,2	1949	80,5	52,2	89,4	90,1
1935	6,8	60,5	9,1	74,9	1950	90,8	68,3	99,1	91,7
1936	7,2	60,5	9,5	76,5	1951	85,7	78,9	105,6	81,2
1937	15,9	60,5	20,4	78,2	1952	93,9	71,5	110,5	85,0
1938	17,4	52,4	22,7	76,8	1953	128,3	70,9	145,9	88,0
1939	20,3	52,4	25,6	79,1	1954	122,4	76,2	138,3	88,5
1940	9,2	19,5	11,7	78,4	1955	120,8	71,9	128,0	94,4
1941	13,1	19,5	19,8	66,2	1956	150,9	78,5	138,1	109,3
1942	25,9	19,5	38,9	66,6	1957	126,6	79,6	134,5	94,1
1943	31,4	19,5	44,1	71,2	1958	175,1	75,9	269,0	65,1

Notas: La cosecha del Quindío se valoró al precio interno de compra de la marca Armenia.

La exportación se valoró al precio externo en el mercado de Nueva York del tipo Armenia.

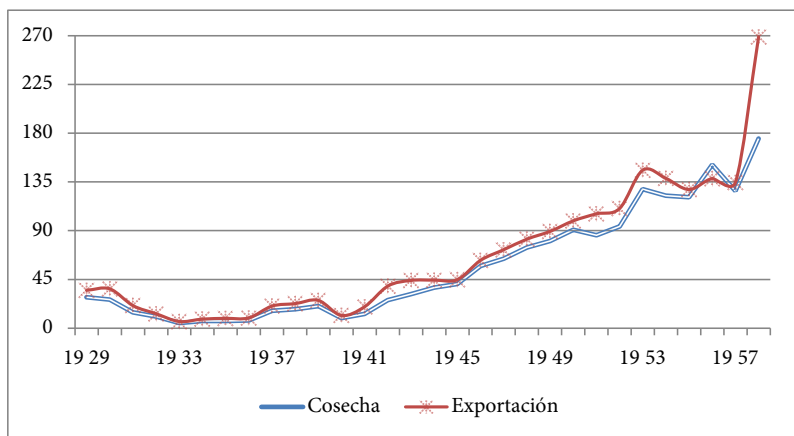
La utilidad del productor se dedujo de los cálculos efectuados por Arango (1982) para el viejo Caldas: cuadros ii-1 y ii-7. Para los años no estimados por este autor se acudió a las variaciones anuales del índice de precio interno real, estimado por Junguito y Pizano (1997): cuadro viii-2.

Las cifras nominales de los valores anuales de la cosecha y de la exportación se deflactaron por este índice.

Conforme al factor de conversión de 90 kilogramos de café pergamino por 70 kilogramos de café verde, una carga de 125 kilos de café pergamino equivale a 214,34 libras de verde; a su vez, una libra equivale a 453,597 gramos.

Fuente: Cálculos hechos por los autores

Gráfico n.º 3. Estimativos reales de los valores de la cosecha y de la exportación de café en el Quindío (millones de pesos constantes. Índice del precio interno real base 1958: 100



Fuente: cuadro n.º 21

precio de referencia. Es de anotar que los precios de transacción a los que por entonces se liquidaron los despachos de exportación fueron del dominio privado de los exportadores.

En general, tanto la producción como la exportación del café fueron rentables para ambos agentes durante el lapso mencionado. Es más, la devaluación del peso colombiano entre 1933 y 1935, y las de 1949, 1951, 1952, 1957 y 1958 contribuyeron a lograr una mayor rentabilidad, en especial en este último año. Por último, en los valores de la exportación no se han descontado los gastos de transporte interno y terrestre, los costos de la trilla y las contribuciones fiscales, por lo que el margen de ganancia se acorta. Para Arango (1982), este margen promedió alrededor del 3,5 % del precio externo para el tipo Medellín durante el periodo comprendido entre 1932-1933 y 1948-1949, y fue del 9 %, incluido el costo de la trilla, para el tipo Manizales entre 1932 y 1958.

CAPÍTULO 2

COMPRAS Y TRILLAS DE CAFÉ,
HACEDORAS DEL ENCLAVE
ECONÓMICO DE ARMENIA

La economía del Quindío presentó un notable auge con la conexión férrea entre Armenia y Buenaventura, inaugurada el 24 de abril de 1927. Hasta esa fecha, no obstante el ascenso que presentaba la caficultura, la principal actividad económica se concentraba en la ganadería, que incluía el levante de mulas y bueyes para proveer otra actividad comercial: la arriería.

Tres años después de la llegada del tren, los cultivos de café habían crecido y, por supuesto, el comercio del grano aumentó en forma sorprendente, aglutinando en Armenia la trilla de café, que hasta entonces estaba dispersa en varios municipios vecinos. Así, el café, la ganadería y la arriería generaron los excedentes que hicieron posible que empresarios locales, asociados con inversionistas de Medellín, Manizales, Pereira, Bogotá y el departamento del Valle del Cauca, crearan otras empresas agroindustriales.

La consolidación de Armenia como un enclave económico en medio de la montaña se logró paulatinamente con el proceso de colonización antioqueña, y en el caso específico de la hoya del Quindío, con gente que también provenía del Cauca, Tolima, Cundinamarca, Boyacá y Santander. Aunque la fecha clave de inicio de esa consolidación fue el año 1927, con el arribo del tren del Pacífico, su afianzamiento no puede mirarse de forma aislada, sino en el conjunto de una serie de actividades económicas y políticas que hicieron posible ese desarrollo.

Jaime Eduardo Londoño consideraba como parte del Gran Cauca la zona que comprendía a Armenia, Pereira y buena parte de los pueblos de influencia de Manizales, que se erigió como región económica precisamente a partir de 1927:

La llegada, desde más o menos mediados del siglo XIX, a las zonas baldías del norte del Gran Cauca —actuales territorios de los departamentos de Quindío, Risaralda y parte de Caldas— de colonizadores y actores de frontera provenientes de distintas regiones del país, las políticas de colonización estatal de la administración caucana y las iniciativas de los empresarios territoriales generaron una serie de intercambios que en el mediano plazo, y con la consolidación del café como principal producto de exportación de Colombia, posibilitaron romper el carácter cerrado y el aislamiento de estos territorios, configurándose una región económica. [Londoño, 2012].

La tesis de la importancia del café y de la red vial que se configuró en Armenia para que este proceso se diera también es ratificada por este autor:

Con el cultivo y la comercialización del café, la fundación de nuevas poblaciones, la intensificación del proceso de ocupación e incorporación de los nuevos territorios, con la navegación a vapor por el río Cauca y el ferrocarril del Pacífico, con la apertura de caminos y carreteras y con la construcción del muelle de Buenaventura, los diversos espacios productivos fueron conectados, se incrementó y diversificó la magnitud de los intercambios. [Londoño, 2012].

Pero no solo fue la conexión de Armenia con Cali y Buenaventura a través del Ferrocarril del Pacífico y el ramal de Nacederos que unía por esta misma red las ciudades de Manizales, Pereira y Cartago, sino también la apertura y el mejoramiento de la carretera que comunica Armenia con Ibagué por el alto de La Línea, atravesando la cordillera Central, que mejoró la comunicación con el valle geográfico del río Magdalena y el centro del país.

La perspectiva de los negocios de café en Colombia y los progresos de su cultivo en Caldas, principalmente en el sur de ese departamento, en la llamada hoy del Quindío, atraieron grandes capitales. Fue así como en Armenia confluieron inversionistas locales, nacionales y extranjeros en pos de lo que veían como un promisorio negocio.

Buena parte de los compradores y exportadores del grano fueron compañías multinacionales o empresas nacionales. Esto hizo que en la mayoría de los casos se estableciera una separación entre las labores de agricultores y exportadores. El exportador colombiano de café se caracterizó por ser un comerciante por excelencia, generalmente desvinculado de la producción del grano, y su actividad se limitaba a comprar el pergamino a productores e intermediarios, a trillarlo y exportarlo (Castro, 1982). Esto quiere decir que una sola persona o grupo económico realizaba a la vez la actividad de trilla y la exportación del grano; no era, por tanto, la trilla un trabajo aislado de la actividad exportadora.

En Colombia, las trilladoras comenzaron su actividad hacia 1870, cuando se acentuó el proceso de cultivo y exportación, que primero se dio en el oriente —Santander, Cundinamarca y Tolima— y luego en el occidente —Antioquia y Caldas—. Cuando el cultivo del café consolidó su rentabilidad por los precios internacionales (Ocampo, 1989; Palacios, 1983), en gran parte de las haciendas cafeteras de Cundinamarca y Antioquia se instalaron pequeñas trilladoras de café, y eran las mismas haciendas las que exportaban el grano. Las

más grandes compraban en cereza o pergamino a las pequeñas que carecían de recursos para tener instalaciones de beneficio y trilla.

Hasta 1910 la mayor parte de la actividad exportadora fue ejercida desde las haciendas con capital nacional. A partir de esa época, los bancos internacionales empezaron a prestar dinero a los exportadores, que comprometían sus ventas futuras (Arango, 1981). El auge del café aumentó significativamente la demanda de la trilla, lo que condujo a una especialización del trabajo en ese sector y, por ende, a la separación de las trilladoras respecto a las haciendas. De hecho, aquellas se trasladaron a las zonas urbanas de los municipios cafeteros, y más tarde a los centros o ciudades de mayor tamaño.

En la hoya del Quindío el cultivo del café se inició a finales del siglo XIX, y consolidó su posición axial en la economía regional en las dos primeras décadas del siglo XX. Rápidamente el café y la ganadería estimularon el comercio. Estas tres actividades se convirtieron en la base principal de la economía local. Fue así como se dio una importante actividad comercial que se concretaba en las fondas de las zonas rurales, donde se compraba y vendía café, y donde los cultivadores recibían anticipos a cambio de comprometer sus cosechas futuras, al tiempo que los campesinos compraban al fiado, labor mercantil que permitió acumular grandes fortunas.

Los comerciantes que compraban café en los pueblos, principalmente en Armenia, fueron otro eslabón en el proceso de acumulación de capital en la zona. Compraban el café a los campesinos o al fondero para venderlo a los exportadores, nacionales o extranjeros, y en algunos casos ellos mismos operaban como exportadores directos (Ortiz, 1985).

A comienzos de la segunda década de ese siglo aún subsistían en el Quindío algunas trilladoras domésticas en las veredas de los municipios menos desarrollados. En 1915, Ricardo Echeverri estableció la trilladora Maracaibo en la región de Alejandría, en el actual municipio de Quimbaya (Valencia, 1988). En 1912 se estableció en el municipio de Circasia la trilladora Pedro A. López, apoyada por capital de la Compañía Lazard Freres de París y Londres y de bancos norteamericanos. Esta trilladora, que permaneció en Circasia hasta 1935, fue manejada desde Armenia a partir de 1919 (Gutiérrez, 1984).

Sucesivamente se fueron instalando trilladoras y firmas exportadoras del grano en Armenia, Calarcá, Montenegro, Quimbaya, Filandia, Caicedonia y Sevilla. En Armenia funcionaron las siguientes trilladoras: La Unión, La María, La Sucre, Quindío y Alvallejo Número 10; en Calarcá, Adelina y Alvallejo; y en Filandia, La Elisa y La Samaria (Monsalve, 1927; Valencia, 1988).

Seis de las trilladoras mencionadas pertenecían a la firma Carlos Pinzón & Cía., tres a Alfonso Vallejo, dos a Rafael Jenaro Mejía y una a Caicedo Puentes & Cía. En el caso específico de Armenia, de las cinco trilladoras que funcionaban en los años veinte, dos lo hacían con capital aparentemente nacional, pero no quindiano, y las tres restantes con participación de capital extranjero. Las trilladoras La Unión, La María y La Sucre pertenecían a la firma de Carlos Pinzón, que desde 1915 había reforzado sus empresas con una fuerte inversión de capital norteamericano (Arango, 1981). La Alvallejo Número 10 pertenecía a Alfonso Vallejo, inversionista de Cali y Pereira, y la trilladora Quindío a la firma Caicedo Puentes & Cía. (Monsalve, 1927).

Pinzón tenía en sus empresas una alta proporción de capital extranjero:

El capital extranjero contó desde sus principios, muy temprano, con activos servidores caldenses; tal es el caso de Carlos Pinzón Posada (1874-1925), que logró el establecimiento de las casas tostadoras extranjeras en Caldas y la puesta, por cuenta de ellas, en todo el departamento. [Arango, 1981].

El capital extranjero aprovechó coyunturas importantes para desarrollar sus actividades en Colombia, como la crisis de mediados de 1920, cuando los precios altos retornaron a los niveles anteriores a la helada brasileña de 1918. Esta crisis causó la quiebra de numerosas firmas exportadoras que habían adquirido grano durante los meses de bonanza y que se encontraba todavía en tránsito (Junguito y Pizano, 1997). Esta coyuntura posibilitó al capital norteamericano su penetración para participar en la compra y exportación del grano. Las compañías y bancos extranjeros subsidiaron entonces a las empresas exportadoras criollas, que más adelante, hacia 1930, con la depresión económica, se establecieron ya con sus propias razones sociales.

Las cinco trilladoras mencionadas de Armenia no solamente procesaban el café de sus propietarios, sino también el de otras empresas nacionales y extranjeras. Para la década de los treinta ya habían iniciado actividades en Armenia la American Coffee Corporation, la W. R. Grace & Co., Hard & Rand Inc., M. K. Rausch & Co., Steinwender Stoffregen Corporation, Tracey Brothers Ltd. y la multinacional inglesa Empresas Unidas de Occidente.

Entre las empresas exportadoras colombianas establecidas en Armenia se destacaban Ricardo Ángel y Cía., Pedro José Mejía y Cía., José María López y Cía., y Abelardo Henao. Casi todas ellas ubicaron sus trilladoras y centros de negocios en cercanías de la estación del ferrocarril, y convirtieron así la zona en un enclave económico del occidente colombiano.

Terminando los años veinte, el capital extranjero controlaba el 57,1 % de las compañías exportadoras de café que tenían negocios en Armenia, mientras que el 42,9 % correspondía a empresas nacionales. Asimismo, el capital local tenía una participación correspondiente al 7,1 % en las compañías exportadoras de café registradas en Armenia. Entre las empresas de capital nacional, la de Ricardo Ángel era de capital quindiano.¹

En cuanto al volumen de sacos exportados, solo se dispone de datos parciales de 1928, 1929 y 1930, años en los cuales, del total de las compañías mencionadas, la American Coffee Corporation y la W. R. Grace & Co. estaban a la vanguardia. El ascenso de Ricardo Ángel y Cía. fue rápido: en 1931 se ubicó en el tercer lugar del total de los exportadores de Armenia, superado solo por la American Coffee Corporation y la W. R. Grace & Co., y desplazando a la M. K. Rausch & Co., la Hard & Rand Inc. y a Villegas Hermanos, quienes ese año aparecieron por primera vez en los boletines de estadísticas.²

Ya en 1932 Ricardo Ángel y Cía. ocupaba el primer lugar entre los exportadores del Quindío, con una ventaja ligeramente cercana a los 10 000 sacos de 60 kilos sobre la American Coffee Corporation, y de 39 000 sacos sobre la W. R. Grace & Co. En 1933 conservaba aún su privilegiada posición, con casi 60 000 sacos por encima de la American Coffee, que se ubicó en el tercer lugar. Ese mismo año, Ricardo Ángel y Cía. ocupó el octavo puesto en las listas generales de exportadores del país.³

En 1936, Ricardo Ángel fue desplazado por A. Aristizábal y Cía., y ya no lograría recuperarse: al año siguiente apareció por última vez en la novena posición local y en la vigésima octava nacional. En 1938, Ricardo Ángel desaparecía de la nómina de exportadores de café colombiano, dejando su lugar a la Velásquez Hermanos.⁴

Ricardo Ángel y Cía. fue una empresa constituida con capital regional que desde su fundación, en 1927, tuvo como socio a Julián Velásquez Jaramillo. Existen algunas evidencias muy tímidas sobre la participación del capital extranjero en esta compañía. Familiares de Ricardo Ángel aseguran que desde 1931, tras la compra de la trilladora Rosita, se asoció para este fin con la S. F.

1 Federación Nacional de Cafeteros de Colombia, *Revista Cafetera de Colombia*, n.º 13 y 14, vol. 2 (julio/noviembre/diciembre de 1929) y n.º 23, vol. 3 (febrero de 1931).

2 Federación Nacional de Cafeteros de Colombia, *Boletín de Estadística* n.º 1, vol. 1, 1932.

3 Boletín de Estadística, Federación Nacional de Cafeteros de Colombia, n.º 5 y 9, volúmenes 1 y 22, 1934.

4 *Boletín de Estadística*, Federación Nacional de Cafeteros de Colombia, n.º 13-16, volumen 3, años 1935-1938.

Pellas y Cía. de San Francisco (California).⁵ La Grace & Co. designó a Ricardo Ángel en la junta administradora de los bienes que la multinacional adquirió de Abelardo Henao E. en los municipios de Armenia, Sevilla, Buga, Tuluá y Cali.⁶

Al terminar sus negocios de café, Ricardo Ángel traspasó los bienes correspondientes de su actividad a la Compañía Velásquez Hermanos, a la que vendió, además, la trilladora Rosita. La Compañía Velásquez Hermanos fue clasificada por primera vez en 1937 en las listas de la Federación como exportador originario del Quindío. Al año siguiente, la American Coffee Corporation ocupaba el lugar dejado por Ricardo Ángel, y la Hermanos Velásquez ascendía al tercer puesto. En 1939 continuaron su ascenso, conservando el segundo lugar hasta 1944, para luego empezar a descender. La compañía Hermanos Velásquez apareció por última vez en las estadísticas de exportación de la Federación en 1962. Entre 1938 y 1962 la compañía fluctuó entre el puesto noveno y trigésimo primero, entre 43 empresas exportadoras.⁷

El gerente de la Velásquez Hermanos en los años cuarenta, Bernardo Salazar Santacoloma, aseguraba que la compañía tuvo participación extranjera por medio de la trilladora Rosita, de la que la S. Pellas y Cía. de San Francisco (California) poseía el 50 % de las acciones. La Velásquez Hermanos mantuvo, durante los años de exportación de café, compras de pergamino en casi todos los municipios de la hoya del Quindío, incluyendo Ulloa, Sevilla, Alcalá y Caicedonia, y en ciudades vecinas, como Ibagué.⁸

Salazar Santacoloma argumentaba que la Velásquez Hermanos fue perdiendo su capacidad de exportación hasta desaparecer del mercado por la fuerte competencia ejercida por las firmas de gran capital extranjero, pero en especial por el monopolio que empezó a ejercer la Federación Nacional de Cafeteros con la creación e intervención del Fondo Nacional del Café en este negocio.

La firma exportadora de Arcesio Jaramillo Jaramillo, de origen quindiano, permaneció en el mercado internacional del café durante las décadas de los treinta y cuarenta con una participación tímida, aunque representativa, en el

5 Entrevistas con sobrinos de Ricardo Ángel.

6 Cámara de Comercio de Armenia. Extractos Notariales, Grace & Co. C. A (poder), 1933-1934.

7 *Boletín de Información Estadística sobre Café 1928-1978*, Federación Nacional de Cafeteros de Colombia, n.º 48, 1978.

8 Entrevista a Bernardo Salazar Santacoloma, gerente de la compañía y yerno de Julián Velásquez Jaramillo, accionista de Velásquez Hermanos.

concierto regional. Otra empresa regional de renombre fue Villegas Hermanos, una sociedad constituida y consolidada con capital local, especialmente de Sevilla, municipio vallecaucano que por siempre ha pertenecido a la hoya del Quindío.

La Villegas Hermanos fue constituida por los hermanos Julio y Hernando, residentes en Sevilla, el 6 de noviembre de 1920, con el objeto de comprar y vender mercancías extranjeras y nacionales, además de incursionar en los negocios de ganadería y compraventa del café.⁹ En 1938, la empresa A. Aristizábal y Cía., de capital caleño, entró como accionista de la Villegas Hermanos con un aporte del 50 % del capital. Ese mismo año se disolvió la antigua sociedad para constituir la de Villegas Hermanos & Cía. S. A., que tomó la ciudad de Sevilla como su domicilio principal.¹⁰ Luego, en 1939, la sociedad sufrió otra reforma para establecer su sede en Armenia;¹¹ finalmente fue absorbida por A. Aristizábal & Cía.

Entre 1930 y 1940 hubo una gran participación de firmas exportadoras de café en Armenia, con casas establecidas directamente. Revisando los boletines de estadística publicados por la Federación Nacional de Cafeteros de esos diez años, se encuentra que hubo entre 13 y 36 firmas que participaron en el mercado, número que variaba cada año, siendo 1936 el de mayor variación. En el periodo mencionado, las firmas extranjeras que participaron en el negocio fueron, con respecto a la lista de los años veinte, las siguientes: American Coffee Corporation, W. R. Grace & Co., M. K. Rausch & Co., Hard & Rand Inc., Steinwender Stoffregen Corp., Tracey Brothers Ltda., Mildco Corporation, P. A. Gibsone, H. J. von Mellenthin, Schaeffer Klausmann y Rolf Heinemann.

La participación de capital extranjero en volúmenes de exportación durante los dos primeros años de la década analizada fue superior a la del capital nacional en una proporción que osciló entre el 55 y el 70 %. En la mitad del decenio se observó una participación aproximada del 50 % para el capital nacional, incluyendo el local, mientras que al final de esa década las empresas nacionales superaban a las foráneas en una relación de 70 a 30 %.

La trilla del café se fue concentrando en Armenia, lo que ocasionó que al final de la década de los treinta e inicios de la de los cuarenta fueran desapare-

9 Notaría Primera de Sevilla, escritura n.º 762, del 6 de noviembre de 1920.

10 Cámara de Comercio de Armenia, extractos notariales de 1938.

11 Notaría Segunda de Armenia, escritura n.º 204, del 13 de marzo de 1939. La sede principal establecida en Sevilla se trasladó a Armenia, tras convertirse esta ciudad en corazón del negocio del café en Colombia.

ciendo las trilladoras en Calarcá, Filandia, Circasia y Montenegro. Esta concentración se hizo posible gracias a la configuración de la red de carreteras entre Armenia-Pereira, Armenia-Ibagué y Armenia-Cali, y a los enlaces con los ferrocarriles de Caldas y del Pacífico, que conectaron a Manizales con Pereira y Armenia, y a esta con Cali y Buenaventura por el ramal hacia Zarzal. En estos términos, Armenia se convirtió en el centro de la trilla del café de los municipios de la hoya del Quindío y de otros del norte del Valle del Cauca y de Caldas.

Si se comparan las cifras de exportación de café de los puertos de Barranquilla y Buenaventura, las diferencias que había hasta 1927 eran favorables para el fondeadero del Caribe. Después de ese año, el mismo de la llegada del tren a Armenia, es decir, de su conexión con Buenaventura, las cifras cambiaron y la diferencia a favor de Barranquilla fue mínima, o casi igual hasta 1935. Entre esta fecha y los años sesenta, Buenaventura mantuvo una ventaja considerable por la trascendencia que tomó toda la región de Caldas, sur de Antioquia, norte del Valle y parte del Cauca en el cultivo y exportación de café. En los años cincuenta, cuando la carretera de La Línea entre Armenia e Ibagué fue pavimentada, una proporción representativa de los cafés producidos en Tolima y el Huila también se envió a Buenaventura por la estación de Armenia.

Entre 1870 y 1905, Buenaventura participó con menos del 10 % del total de las exportaciones colombianas, que se hacían tradicionalmente por los puertos de Santa Marta, Cartagena y Barranquilla. “Es evidente que la navegación a vapor por el río Cauca y la llegada a Cali del Ferrocarril del Pacífico (1915) y su prolongación hacia las zonas de producción cafetera fueron centrales en este cambio” (Londoño, 2012).

Si se mira el establecimiento de compañías de café en Armenia entre 1927 y 1940, y las exportaciones e importaciones que en el periodo 1935-1942 pasaron por la aduana y el puerto de Buenaventura se comparan con las que pasaron por las aduanas y los puertos del Caribe, se puede deducir fácilmente que la supremacía del fondeadero del Pacífico le debe mucho al enclave económico de la que más tarde sería la capital del departamento del Quindío (Londoño, 2012).

CAPÍTULO 3

EL INTENTO DE INDUSTRIALIZAR LA HOYA DEL QUINDÍO

La llegada del café a la hoya del Quindío y su expansión a comienzos del siglo xx les dio una dinámica propia a los pueblos recién fundados, especialmente a Calarcá y Armenia. El café animó a los productores del grano a arriesgar capital en otras empresas, en compañía de inversionistas de ciudades vecinas como Pereira, Manizales, Cali y Medellín. Pero otros cultivos, como el tabaco, el cacao y los pastos, también dinamizaron la economía de la región en los primeros años.

Entre las actividades empresariales más relevantes en esta primera etapa estuvieron las industrias de chocolate, café, leche pasteurizada, gaseosas, cervezas, harina de maíz y cuero. Una alta demanda de bienes y servicios, tras el buen momento de producción y comercialización que vivía la región, motivaron la creación de estas empresas.

La decisión de conectar Armenia con Zarzal por vía férrea demostraba la existencia de un alto flujo de comercio con esa población del norte del Valle del Cauca, tanto que el Concejo Municipal de Armenia declaró la carretera que la conectaba con esa población como una vía para automotores. Los concejales de Armenia discutían el tema desde 1918. En la declaratoria de carretera automovilística detallaron que por allí se movían 20 000 toneladas de mercancías al año.¹ Es evidente que se trataba de una ruta de arrierías, al comienzo, pero después sirvió como ruta de vehículos. Más tarde, el trazado del ferrocarril, ordenado por una ley de la república de 1923 (Contraloría, 1924) aseguró el comercio con el exterior.

En 1918, Rufino Gutiérrez, escribiendo sobre Armenia, decía que era una ciudad próspera:

Las principales industrias son el cultivo del tabaco tal vez en primer término, el del café, la ganadería, los plátanos, la caña, el maíz, los frísoles y la explotación de guacas [...] De julio de 1916 a julio de 1917 se denunciaron 360 plantaciones de tabaco con 1 142 663 matas. Las de café en producción se calculan en 1 300 000; las empresas de caña en pequeño son 61, las cabezas de ganado

1 Concejo municipal de Armenia, Acuerdo 52 de 1923, *Libro de acuerdos de 1923*. Archivo de Armenia.

vacuno 7000, las del caballo 2500; las del mular 600 y las del de cerda 9500. A pesar de la paralización general de los negocios por la guerra universal,² Armenia tiene bastante movimiento comercial, y por lo que hace a edificaciones urbanas tal vez ha cuadruplicado en siete años que hacía que no pasaba y por aquí. [Gutiérrez, 1921].

Muchas pequeñas empresas florecieron antes de la llegada del tren. Había una dinámica económica soportada en las pequeñas compañías agropecuarias de diversa índole, como lo narra Gutiérrez, pero que empezaba a decaer por el café. El auge de este, con la llegada del ferrocarril a Armenia, en 1927, y la configuración de la red vial que conectó esta ciudad con Pereira, por un lado, y con Ibagué por la carretera de La Línea, por otro, le fue dando a la región una connotación monoprodutora de café al tiempo que se rezagaban los demás renglones agropecuarios, como el tabaco, el cacao y la ganadería.

Las empresas que se irán mencionando tuvieron, antes del ferrocarril, un despegue tímido que se dinamizó con el auge del café, pero finalmente fueron sucumbiendo, tras la conformación de los polos de desarrollo del país representados en cuatro grandes centros: Bogotá, Medellín, Cali y Barraquilla.

Una de las industrias más prósperas del Quindío en las primeras décadas del siglo xx fue la de producción de chocolate. Se puede afirmar que en la década de 1920 Armenia florecía apoyándose en el café y en el aroma del cacao. Muchas de las laderas del Quindío se cultivaron con el árbol llamado *Theobroma cacao*, cuya primera palabra se puede traducir como *alimento de los dioses*.

Los pobladores, todos colonizadores venidos de diversas regiones de la geografía colombiana, intentaron abrirse paso no solo en la selva tropical húmeda de su hoya geográfica, sino —y sobre todo— en la lucha por construir un mercado nacional con productos manufacturados por las manos de hombres y mujeres que empezaban a acumular riquezas provenientes de la arriería, la ganadería y el café.

Los colonizadores trajeron en sus bolsas de cabuya y fique semillas de cultivos de pancoger, pero también trajeron café y cacao. Los cultivos de cacao crecieron y sus frutos fueron transportados en lomo de mula hasta Manizales, donde los compraba la Compañía Nacional de Chocolates. En 1926 había en Manizales cuatro productoras de chocolate: Jesús Atehortúa, José Jesús Res-

2 Se refiere a la Primera Guerra Mundial.

trepo y Cía., Vásquez Posada y la Compañía Nacional de Chocolates. Desde entonces han existido las marcas de chocolate Lúker y Cruz (Monsalve, 1927).

Armenia ya contaba, en la segunda década del siglo xx, con la fábrica de chocolate Caldas, que es referenciada por Beltrán y Londoño (1927) así:

Existe una chocolatería montada con maquinaria francesa y americana muy moderna, una de ellas [sic] en el centro de Armenia y la otra en el paraje La María, situada entre Armenia y Calarcá. En ellas se elabora esmeradamente un chocolate exquisito marca Caldas, que tiene una demanda crecida en todo el Quindío y cuya demanda a tanto llega, que la producción de las dos fábricas no es lo suficiente, no obstante que en ellas se trabaja sin interrupción alguna y aun en horas extraordinarias. Al presente se está montando una nueva fábrica de capacidad mayor en un local [situado en un] edificio propio y apropiado que ocupa más o menos media manzana y cuya maquinaria ha sido despachada personalmente de Europa por el señor don Vicente Giraldo G.

En 1926, la Chocolatería Londoño, de Pereira, estableció una fábrica en Armenia (foto n.º 1), para introducir en el mercado los chocolates Ruiz, Favorito y Londoño (Beltrán y Londoño, 1927). La extensión de la fábrica al Quindío se creó tras ingresar como socio de la empresa el inversionista local José Jaramillo Vallejo. Fue su primera y casi única incursión en la industria, pues desde que ingresó al Quindío financiado por su tío Lorenzo Jaramillo, siempre estuvo dedicado a la ganadería y la cafcultura. "... formamos una sociedad anónima para la fabricación de chocolates, incorporando en ellas las empresas Villegas en Santa Rosa, Otún en Pereira y Londoño en Armenia. De esta última me encargué yo". Jaramillo Vallejo no permaneció mucho tiempo en la compañía, pues su vocación era completamente agrícola: "Es mejor enlazar un novillo y plantar un árbol que envolver 1000 libras de chocolate, aunque se les gane mucho más dinero. Vendí mis acciones en las empresas industriales y me entierre más" (Jaramillo, 1952).

En 1930, la Compañía Industrial de Chocolates de Manizales estableció una sucursal en Armenia, según el acta n.º 3 de la asamblea general de socios del 20 de abril de 1930, dada en Manizales. A pesar de la constitución de dicha sucursal, no hay ninguna referencia bibliográfica documental u oral de esta fábrica y sus productos en el Quindío (Beltrán y Londoño, 1927).

En 1937, la sociedad Francisco Luis Gómez Hermanos y los señores Alfredo Jaramillo J. y Rafael Duque H. constituyeron la Compañía Colombiana de Chocolates, de la que hizo parte después Julián Velásquez Jaramillo. Esta

Foto n.º 1. Chocolatería Londoño. Beltrán y Londoño (1927)



Una de las fábricas de la «Compañía Chocolatera de Los Andes».—Los chocolates que produce esta fábrica (son solicitados por todos los comerciantes y consumidores, pues su alta calidad los ha colocado en primera línea. Londoño, Favorito y Pluz son los mejores chocolates que se fabrican en la región. Armenia (Cali)

empresa subsistió hasta 1944.³ El propio Francisco Luis Gómez, en forma individual, creó la fábrica de chocolate OK, que tuvo una gran acogida en el mercado del Quindío durante la década de los cuarenta.

Don Domingo A. Quintero, famoso en el Quindío por la construcción del castillo Getsemaní, demolido como consecuencia del terremoto del 25 de enero de 1999, creó la factoría de chocolate El Pavo, producto que tuvo amplia demanda en la región.

En el Quindío y sur de Caldas existían hacia 1940 al menos doce pequeñas fábricas de chocolate, incluyendo una factoría sucursal de la Compañía Nacional de Chocolates que había sido establecida en 1930 y que tenía su sede principal en Medellín desde 1920. Esa empresa, que disponía de un gran capital y competente tecnología, tomó la delantera en el mercado, ofreciendo mejores precios, con lo que relegó a las demás (García, 1978).

Ya en los años sesenta habían desaparecido todas las manufacturas de chocolate de la región. La Compañía Nacional de Chocolates decidió dejar en Manizales su factoría para el mercado de los departamentos de Caldas y del Valle del Cauca, y suprimir la de Armenia, que, como queda dicho, había eliminado de la competencia a las demás.

3 Cámara de Comercio de Armenia, extracto de actas 1934-1938. Escritura pública 137 del 18 de febrero de 1937.

Pero, ¿qué explicó la extinción de la industria de chocolates en el Quindío, además de la competencia tecnológica y de precios? La respuesta incluye al menos cuatro razones: la primera obedeció a que el país había formalizado su estrategia de polos de desarrollo industrial —Bogotá, Medellín, Cali y Barranquilla—, en los que se estableció la mayoría de industrias por las facilidades de comunicación con el exterior, por la existencia de un gran mercado interno soportado en una gran población, por la cercanía de las autoridades centrales, que permitían mejores servicios públicos industriales y la posibilidad de financiación, por estar en el centro del mundo financiero nacional.

La segunda razón tuvo que ver con que el Quindío, tras abandonar el cultivo del cacao, se quedó sin materia prima. Es decir, el café tuvo un auge sorprendente, especialmente después de la primera gran bonanza cafetera (1952-1955), que hizo que la mayoría de los agricultores cambiara sus cultivos de cacao, maíz o pastos por los de café. La tercera se relacionó con el rezago que tuvo Armenia en servicios públicos industriales, lo que no permitió el desarrollo fabril por el temor de los inversionistas a quedarse sin energía eléctrica, sin agua potable y sin servicio de alcantarillado. Y por último, no hubo una acumulación suficiente de capital, capaz de competir con los capitales de otros lados, por ejemplo, los de Medellín.

Como el café lo inundó todo, surgieron factorías de café tostado y molido, que al igual que en el caso del chocolate, no fueron pocas. Al menos una docena de pequeñas empresas torrefactoras se crearon en la región a comienzos de los años veinte del siglo pasado. La más importante de esas empresas fue la reconocida marca de Café la Mascota, con capacidad para producir 3000 libras diarias del producto (Santos, 1930).

Café el Pavo y Café el Lobo, de Domingo A. Quintero y Francisco Luis Gómez, respectivamente, aparecieron por esos años en el mercado de la torrefacción (Jaramillo, 1949).⁴ No hay referencias sobre la cantidad de café que producían, pero los avisos publicados en diferentes periódicos y revistas, así como como los testimonios de los descendientes de esos empresarios quindianos, dan fe de su existencia.

4 El café verde o almendra es el insumo para la elaboración del café tostado en grano o molido, soluble y extractos, según los procesos de industrialización. La tostadura o torrefacción del café es el proceso de calentamiento de los granos a una temperatura que causa modificaciones químicas y físicas en el grano, indispensables para la formación de los principios aromáticos que no existen previamente en la semilla del café. Los granos tostados obtenidos son molidos para preparar los distintos tipos de infusión o bebidas de café.

En 1927, don Ponciano Isaza produjo mensualmente 50 000 libras de café con el nombre comercial de La Caucana, con destino al mercado de la región quindiana. Ese mismo año competía en el comercio la marca Café Tres Coronas, pero en los archivos notariales no hay referencias al origen de su producción (Beltrán y Londoño, 1927).

Las tostadoras se creaban y desaparecían con rapidez. Las difíciles condiciones de comunicación con los grandes centros poblados del país impedían tanto la llegada de afamadas marcas de café que ya estaban en el mercado, como también la comercialización en los grandes mercados de los cafés producidos en Armenia.

En los años cuarenta se originaron en Armenia otras dos fábricas: Café Aristizábal y Mejía, en 1941, y Café Luz, en 1947.⁵ Esta última fue durante mucho tiempo la insignia del café de Armenia, con su factoría ubicada en la esquina de la carrera 18 con calle 15. El aroma que producía su proceso de tostado se quedó para siempre en la memoria de la generación mayor de la Armenia de hoy. Café Luz es patrimonio industrial de la ciudad, y su fábrica sigue incólume en el mismo sitio de siempre.

De la década de los sesenta merecen mención las tostadoras Café Alicia, una empresa que estuvo en poder del afamado locutor de radio Henry Pineda Rodríguez; Café Sideral, creada por Justiniano Palomino, un antiguo empleado de Café Luz; Café Pielroja y Café Dólar. Casi todas estas empresas desaparecieron en la misma década que las vio nacer.⁶ De ellas, la única que aún permanece en el mercado es Café Sideral, que tiene su fábrica torrefactora en el barrio Los Álamos de Armenia, con un producto que compite en el mercado regional del eje cafetero.

Avanzada la década de los sesenta, y con el fortalecimiento económico de la Federación Nacional de Cafeteros, las torrefactoras del país tuvieron la oportunidad de recibir directamente del gremio el café semitostado, proveniente de la retención de café verde que hacía el Fondo Nacional del Café a los exportadores de la rubiácea como mecanismo para evitar la sobreoferta y mantener precios externos remunerativos en el entorno del mercado mundial de cuotas. Este mecanismo fue implementado para subsidiar el consumo interno y procuró el fortalecimiento de las empresas torrefactoras más competitivas en detrimento de las caseras. Pero esta vía también propició el surgimiento de muchas fábricas tostadoras ficticias, creadas con el interés de recibir

5 Cámara de Comercio de Armenia, extractos notariales de 1941 y 1947.

6 Cámara de Comercio de Armenia, extractos notariales entre 1967 y 1969.

el café de la Federación para posteriormente negociarlo, de contrabando, en mercados latinoamericanos.

En materia de bebidas, el Quindío no solo fue pródigo en chocolate y café, sino que también lo fue en leche, cervezas y gaseosas. En el caso de la leche, hubo aquí una industria originada, precisamente, en una de las primeras vocaciones agrícolas de la región, la ganadería, pues hay que recordar que a comienzos del siglo xx esta actividad era más importante que la cafetera.

La planta pasteurizadora Quindío, creada en 1928 por Alejandro Londoño y Alberto Bernal Nicholls, fue la primera iniciativa en Armenia para el uso industrial de la leche. En ella participaron como accionistas Ricardo Ángel Gutiérrez y los hermanos Velásquez Jaramillo,⁷ quienes en esa época se encontraban entre los mayores inversionistas locales en diversas actividades económicas de Armenia, junto a Vicente A. Giraldo.⁸ Esta planta sobrevivió hasta 1934, cuando se liquidó para dar origen a la Pasteurizadora de Leches S. A., empresa que tuvo como principal función la explotación de hatos lecheros, fabricación de hielo, pasteurización y venta de leche.

La productora láctea languideció y desapareció en 1941, luego de una azarosa discusión entre el mayor accionista, Bernal Nicholls, y los Velásquez. Estos intentaban mantener la pasteurizadora por diferentes medios, aunque sin resultados positivos. Podría decirse que fueron los primeros pasos para industrializar la producción de los hatos del Quindío, sobresalientes en todo Caldas hasta avanzados los años cincuenta.

A finales de los cuarenta, la compañía Industria Lechera de Caldas (Ilca) empezó su producción en Armenia (Jaramillo, 1952) con capital antioqueño,⁹ y se sostuvo en el mercado regional hasta finales de la década de los setenta.¹⁰ Ilca dio origen a la marca Leche Quimbaya, que terminó liquidándose por problemas laborales. Esta última, con capital antioqueño y participación de los trabajadores de la anterior, quebró en la segunda mitad de los años ochenta.

7 Notaría Segunda de Armenia, escritura pública n.º 758, del 8 de junio de 1928.

8 Cámara de Comercio de Armenia, *Libro de actas*, Acta n.º 23, de enero de 1929. Asamblea de accionistas Pasteurizadora de Leches S. A.

9 Notaría Tercera de Medellín, escritura pública n.º 1198, del 11 de marzo de 1954. Socios fundadores: Hernando Londoño y Ligia de Londoño.

10 Aunque la fundación de la empresa data oficialmente de 1954, en la publicación de Fenalco de 1949 hay referencias a la factoría de Armenia y avisos publicitarios que permiten su identificación.

Por iniciativa oficial, y con el apoyo del sector privado, en 1953 se creó en Armenia la Pasteurizadora Central Lechera S. A. (Celesa),¹¹ con una capacidad de producción de 25 000 botellas de leche, en la que abundaron accionistas de pequeños capitales quindianos y participó el Estado por intermedio del Departamento de Caldas y del Municipio de Armenia. Celesa claudicó en 1978, luego de varios intentos por reactivar la producción. La participación del Estado, y su decisión de nombrar un gerente a partir de criterios político-partidistas, ocasionaron en parte la crisis que condujo a su liquidación.¹²

El otro ramo de bebidas correspondió a las fábricas de gaseosas y cervezas, que surgieron en Armenia en 1923. Fue como una fiebre empresarial que vio en esta aldea las posibilidades de generar riqueza a partir del sector productivo. Este tipo de fábricas entusiasmó a muchos potenciales empresarios de los pujantes pueblos del sur de Caldas en los años veinte y treinta del siglo xx.

En 1923, la compañía Cuervo, Giraldo y Clan estableció la producción y venta de Cervezas Cuervo en Armenia. Esta empresa parece no haber tenido mucho éxito, pues son muy escasas las referencias a su participación en el mercado. La cancelación de la empresa en los registros notariales, dos años después de su aparición, tras la pérdida de la inversión de capital, dan fe del fracaso de esta tentativa.¹³

Esa fiebre empresarial convenció a uno de los fundadores de Armenia, Jesús María Suárez, de invertir en la Cervecería Alemana del Quindío, que produciría la cerveza Imperial. Suárez se asoció con los ciudadanos alemanes Salomón Gutt, Juan Kichsten y Pinke Tinvarb, en 1927, para montar la cervecería.¹⁴ La fábrica funcionó solo quince días, porque la cerveza resultó de pésima calidad debido a la vetustez de la maquinaria.

Suárez contrató a un técnico de la Póker de Manizales, quien le detalló las fallas de la factoría y la estafa de que había sido víctima. Los alemanes, tras recibir el dinero por la maquinaria, desaparecieron de la región (Buitrago, 1943). Los cincuenta mil pesos invertidos por Suárez, y que obtuvo hipotecando sus propiedades, se perdieron, dejando a Suárez en la ruina. A raíz de ello moriría a los pocos meses.¹⁵

11 Notaría Tercera de Armenia, escritura pública n.º 327, del 13 de febrero de 1953.

12 Entrevistas a Josué Moreno Jaramillo (exdirector de la Cámara de Comercio), Rodrigo Gómez Jaramillo (exalcalde de Armenia) y César Hoyos Salazar (exalcalde de Armenia).

13 Cámara de Comercio de Armenia, actas notariales de 1923.

14 Notaría Segunda de Armenia, escritura pública n.º 667, del 16 de octubre de 1927.

15 El relato pertenece a una novela de Jaime Buitrago, pero los datos que aporta el novelista fueron corroborados por los autores con la escritura 667.

En Armenia se comercializaban por entonces las cervezas El Avión y Póker, producidas en Manizales y que contaban con una buena tradición en todo el departamento de Caldas (Beltrán y Londoño, 1927; Santos, 1930). Pero fue solo en 1942 cuando Armenia pudo tener una factoría de cervezas como aquella que quince años atrás se imaginó y quiso materializar Jesús María Suárez. Se trató de la cervecería Bavaria,¹⁶ que decidió establecer una fábrica en la ciudad, y que operó con solidez hasta el 2001, año en el que la compañía agrupó las factorías de Armenia, Pereira y Manizales en la embotelladora de Medellín.

Por su parte, Gaseosas Calle, una idea de don Emilio Calle y cuatro personas más, nació en 1928, pero duró legalmente un año, tras el cual desapareció del registro notarial.¹⁷ La gaseosa reapareció en la década de los treinta y siguió su marcha hasta los cuarenta, cuando sus productos Beso de Novia y Piña Calle refrescaron a los habitantes del pueblo que se convertía en ciudad por la trascendencia de su producción cafetera.¹⁸

También en 1928 se creó la Compañía de Gaseosas la Antioqueña S. A., de Marco Londoño y Juan de J. Mejía,¹⁹ cuya disolución debió de haberse acordado antes de empezar la producción, puesto que no hay evidencias de su salida al mercado. En ninguno de los periódicos de la época apareció registrada y tampoco hay testimonios verbales de las personas entrevistadas acerca de la puesta en el mercado de tal gaseosa.

Gaseosa Regional fue el último intento que se hizo en el Quindío para constituir una empresa de este tipo con capital local. Óscar Jaramillo O'Brien, un santandereano establecido en Armenia, se asoció con los accionistas de Gaseosas Regional de Cúcuta para montar una sucursal en la capital cafetera en la década de los sesenta. Tuvo éxito en sus primeros años y se mantuvo en

16 Notaría Quinta de Bogotá, escritura 3111, de 1930. (El consorcio de cervecerías Bavaria fue creado en 1889 y se fusionó con Hamdel en Industrie Moatschappy de Ámsterdam, Holanda, y con la Cervecería Continental S. A., de Medellín, con sucursales en Barranquilla, Pereira y Bogotá. El capital inicial era de 16 millones de pesos, un 75 % de los cuales fue aportado por la industria holandesa).

17 Notaría Primera de Tuluá, escritura n.º 745, del 4 de noviembre de 1928.

18 Entrevista a Rodrigo Gómez Jaramillo, hombre público de la región (congresista, alcalde, gobernador), 1988.

19 Notaría Primera de Armenia, escritural n.º 53, del 1 de febrero de 1928.

el mercado por casi veinte años, hasta el primer trienio de los ochenta.²⁰ Para muchos quindianos, el lugar donde estuvo la fábrica —carrera 19 con calle 23—, todavía es un sitio de referencia: “Nos vemos en la esquina de Regional”.

Como en el caso de las cervezas, solo una compañía de gaseosas, Posada Tobón, logró consolidarse. Esta empresa estableció una sucursal en Armenia en los primeros tiempos de existencia de este punto de colonización, en 1923. La fábrica del Quindío contaba en 1927 con más de cuarenta empleados.

Está dotada de maquinaria moderna y en capacidad para atender a cualquier consumo de la región [...] cuenta con dos magníficas carretillas enllantadas para la distribución en la ciudad. Tiene además un carro y una recua de sesenta y cinco mulas [...] para su sostenimiento tiene una finca de pastos muy buena y cerca de la ciudad... [Beltrán y Londoño, 1927].

Posada Tobón amplió su proceso industrial y comercial en 1933, cuando la compañía se unió a otras productoras de Medellín.²¹ En los años cincuenta, la fábrica de Armenia fue suprimida en favor de la embotelladora de Pereira, desde donde se empezó a producir gaseosa para la zona cafetera caldense.

El auge del café en Colombia y la riqueza que generaba en la región hicieron que la empresa Maizena S. A., creada en Barranquilla el 6 de mayo de 1933 con capital extranjero (99,8 % del capital suscrito y pagado perteneciente a la Corn Produce Refining Co., de Estados Unidos) con el objeto de fabricar productos derivados del maíz y otros cereales,²² se trasladara a Armenia, por determinación de su junta directiva, en enero de 1945.²³ Esta decisión fue revertida por razones desconocidas, al tiempo que se decidía instalar la factoría en

20 Notaría Primera de Armenia, escritura n.º 282, del 29 de febrero de 1964. (En la escritura se lee que Gaseosas Regional de Cúcuta tenía como accionistas a Joaquín e Iván Restrepo Márquez).

21 Notaría Cuarta de Medellín, escritura pública n.º 2327, del 17 de junio de 1933 (en esta escritura se lee que Posada Tobón se une a Gaseosas Ramírez, con sucursales en Bogotá, Barranquilla, Cali, Girardot y Armenia).

22 Cámara de Comercio de Armenia, actas notariales, acta n.º 24, del 26 de enero de 1948, Asamblea de Accionistas de Maizena S. A. realizada en Armenia, donde se anexa la escritura de constitución de la empresa n.º 366, del 6 de mayo de 1933, de la Notaría Segunda de Barranquilla.

23 Cámara de Comercio de Armenia, actas notariales, acta n.º 11, del 17 de enero de 1945, Asamblea de Accionistas de Maizena S. MA., realizada en Barranquilla.

Cali.²⁴ Pero la fábrica no fue instalada allí, ya que en una posterior asamblea de socios, del 16 de septiembre de 1947, se determinó que Armenia fuera la ciudad donde quedara la empresa, así que se ordenó que el 1 de octubre del mismo año se trasladaran la sede administrativa y la factoría a esta ciudad,²⁵ sin que se descartase la posterior apertura de una sucursal comercial en Cali.

Maizena S. A. ocupó una manzana de la carrera 18, entre las calles 14 y 15 de Armenia, en el mismo ámbito comercial de la plaza de mercado. Su actividad fabril transcurrió con relativo éxito, pero el pago de fletes elevados en su operación de distribución por carretera y ferrocarril hizo que sus costos de producción crecieran. En 1957, la asamblea general de accionistas cambió de nuevo la sede principal de la factoría, aprobando su traslado a Cali, con la anotación de que en Armenia no dejaría ni siquiera una sucursal.²⁶

En la ciudad corrió el rumor de que la empresa se retiraba debido al incremento desproporcionado de los impuestos municipales, tesis que fue corroborada en los archivos del Concejo local entre 1955 y 1957,²⁷ donde se expresaba una controversia entre los empresarios, entre ellos Maizena, y el Gobierno local. Aunque en el imaginario colectivo de Armenia siguió vigente el argumento de los impuestos, varios exempleados de Maizena y un exalcalde de la ciudad coincidieron en que el peso fundamental de la decisión estaba en la falta de la materia prima (el maíz) en el Quindío y regiones circunvecinas, por una parte, y en las fallas y altos costos en el suministro de energía eléctrica, por otra.²⁸

Con estas tesis también coincidieron dos reconocidos ciudadanos que ostentaron cargos importantes en esa época: Rodrigo Gómez Jaramillo, abogado, que había sido personero y luego alcalde, congresista y gobernador, y Josué Moreno Jaramillo, que ocupó durante más de treinta años el cargo de director ejecutivo de la Cámara de Comercio de Armenia.²⁹

Asimismo, con las tesis mentadas coincidió la Misión Currie:

24 Cámara de Comercio de Armenia, actas notariales. Acta n.º 17, del 7 de diciembre de 1945, Asamblea de Accionistas de Maizena S. A., realizada en Barranquilla.

25 Cámara de Comercio de Armenia, actas notariales, acta n.º 23, del 16 de septiembre de 1947, Asamblea de Accionistas de Maizena S. A., realizada en Barranquilla.

26 Notaría primera de Cali, escritura n.º 2370, de junio de 1957. Además, aparece en la Resolución 350 del 17 de mayo de 1957 de la Superintendencia de Sociedades.

27 Concejo Municipal de Armenia, Libros de correspondencia 1955-1957, archivo central.

28 Entrevistas a James Taborda Téllez, expleado (82 años) y Helio Martínez Márquez (96 años), quien fuera alcalde de Armenia en 1952-1953.

29 Entrevistas a Rodrigo Gómez Jaramillo y Josué Moreno Jaramillo.

El desarrollo industrial en Caldas ha sido desconsolador, debiéndose esto posiblemente a las dificultades que provienen de los altos costos de transporte a los principales centros de consumo; de la falta de materias primas dentro del departamento; de la carencia de energía abundante y barata. [Currie, 1951].

En la misma época, varios periódicos y revistas publicaron la promoción de una fécula similar a Maizena, con el nombre de Maicena, de propiedad de Vicente Giraldo Gutiérrez. Varias de las personas consultadas atinaron a decir que la competencia que se le montó a la empresa barranquillera con una fécula similar y con un nombre prácticamente igual, y la poca intervención estatal en el asunto, obligó a la primera a buscar otro sitio para establecer su factoría.³⁰

Otra actividad industrial relevante en la ciudad fue la transformación de cueros. La exportación de cueros sobresalió en Colombia desde finales del siglo XIX y en las dos primeras décadas del siglo XX. Incluso, alcanzó el tercer renglón de las exportaciones nacionales (Monsalve, 1927).

Las tenerías se establecieron en Armenia, Calarcá y Circasia con compañías que produjeron cueros para el mercado nacional e internacional, y que se apoyaban en la significativa actividad ganadera que por entonces existía en la región. En la ciudad surgieron dos empresas transformadoras de cuero en artículos de uso común: Productos de Cuero Lujiménez y Trianón (Jaramillo, 1949).

Trianón fue creada en 1940 por Enrique Samper. En 1949 su fábrica tenía 50 obreros y 20 empleados administrativos y comerciales. El auge del café desplazó en gran parte la ganadería, por lo que Trianón abrió una nueva fábrica en Villavicencio. A finales de los años cincuenta decidió trasladar todas sus operaciones a Bogotá, cerrando las empresas de Armenia y Villavicencio. La falta de materia prima y los altos costos de transporte para ubicar sus productos en las grandes ciudades fueron las principales causas del cierre de la factoría en el Quindío.³¹

También fueron importantes en el desarrollo empresarial local los talleres de maquinaria y herramienta agrícola, que al comenzar la década de los cincuenta sumaban once. Entre 1935 y 1950 aparecieron los siguientes talleres productores de elementos especializados principalmente en el cultivo y beneficio del café: Talleres Vigig, Talleres Incol S. A., Taller de fundición y mecánica Caldas, Taller de Palacio Hermanos, Taller de Uribe y Hernández Ltda.,

30 *Diario del Quindío*, varias ediciones entre 1955 y 1956.

31 *Diario del Quindío*, entrevistas, en varias ediciones de 1955 y 1956.

Taller de Mecánica y Fundiciones Ltda., Industrias Metálicas Díaz y Velásquez Ltda., Talleres Armenia y Taller Industrial Hernández Rodríguez Ltda.³²

El más importante de todos fue Talleres de Fundición y Mecánica Vigig, del industrial Vicente Giraldo Gutiérrez, que produjo herramientas como despulpadoras de café que llevaban su marca, productos que se expandieron por todo el centro y occidente del país. Esta empresa nació en el segundo decenio del siglo xx (Beltrán y Londoño, 1927; Santos, 1930) y se mantuvo hasta entrados los años sesenta. A la muerte de su creador, sus hijos cerraron y liquidaron esta y otras empresas en Caldas, Valle, Antioquia y Bogotá.³³

Fueron muchas las pequeñas empresas transformadoras que se crearon en la región al amparo de los capitales formados por los excedentes cafeteros. Fábricas de jabones, champús, velas, harinas de yuca y maíz, reconstituyentes y mentoles vieron la luz por algunos años, pero sucumbieron ante el gran capital que se fue formando en las principales ciudades colombianas. La revisión de los archivos de la Cámara de Comercio de Armenia y de la Notaría Primera de esta misma ciudad da cuenta de estas empresas, lo mismo que los periódicos y revistas que circularon entre 1925 y 1950.

Numerosos capitales no se decidieron por el sector secundario de la economía, sino que optaron por el terciario, con inclinación al comercio. La gran mayoría de los propietarios de tierras en Armenia y en el Quindío, lo mismo que los propulsores de la temprana industrialización a la que se ha hecho referencia, fueron los inversionistas que participaron en el comercio durante las primeras décadas de la ciudad. El comercio de importación sobresalió entre las actividades económicas, y se convirtió en uno de los factores que favorecieron el auge de los negocios urbanos. En la década de los treinta, en Armenia había casi un centenar de casas importadoras, de las cuales un número considerable se dedicaban al tiempo al negocio de exportación (García, 1978).

El café, acompañado en mínima parte de las pieles, fue el principal producto de exportación a comienzos del siglo xx. Sin lugar a dudas, el comercio del café alentó el enriquecimiento y acumulación de capitales por medio de variados tipos de negocios, como compras en fondas camineras, compraventas urbanas, exportación y trilla. Fue el comercio del café el responsable de activar los negocios urbanos. Por ello, la extensión de su cultivo convirtió paulatinamente a Armenia en el eje principal de los pueblos del sur de Caldas y el

32 Cámara de Comercio de Armenia, extractos notariales. Escrituras públicas de los años 1935, 1937, 1939, 1942, 1944, 1946, 1947, 1950.

33 Entrevista a Josué Moreno Jaramillo.

norte del Valle del Cauca, adonde confluía el café para su proceso final de exportación. Así se convirtió en vital este municipio en el que se había conformado una plataforma de servicios logísticos para el transporte ferroviario y carretero, cuya infraestructura fue clave para el desarrollo y crecimiento del comercio. Antonio García, por ejemplo, afirmaba:

Armenia es el sitio obligado del comercio entre oriente y occidente. A esta posición excepcional debe el acelerado desarrollo de su población, pese a las malas condiciones higiénicas. Siendo punto de contacto entre las vías del interior y el exterior, ha sido fácil su crecimiento comercial. Conectada a todos los centros de producción y consumo, monopoliza las compras de café y controla las cabeceras comerciales de los municipios, situado como el terminal de la carretera de Ibagué y del ferrocarril del Pacífico, es un eslabón necesario en los transportes. [García, 1978].

En 1927, esta red vial se resumía así: Ferrocarril del Pacífico, que comunicaba a Armenia con Buenaventura y con la estación de Nacederos; carretera Ibagué-Armenia, que conectaba la ciudad con la capital de la República; carretera central de Armenia al Valle del Cauca; carretera Armenia-Pereira-Manizales, que recibía la afluencia comercial de Antioquia; y la carretera a Montenegro. Entre 1930 y 1933, por ejemplo, en la estación del ferrocarril de Armenia hubo un movimiento cercano a los 450 000 bultos de mercancía de importación y exportación, destacándose entre estas últimas las pieles y el café (García, 1978).

Armenia empezó, pues, desde muy temprano a monopolizar la producción y el comercio de toda la hoya del Quindío, y las casas trilladoras y exportadoras de café fueron concentrando en ella sus redes de negocios, esparcidos en los municipios de Caldas meridional. Este proceso condujo rápidamente a ubicar las exportaciones de café que se hacían desde Armenia en un sitio preferencial en el concierto nacional: “En 1935 la exportación cafetera de Armenia es un 10 % de la total colombiana” (García, 1978).

La influencia ejercida por el sistema vial atrajo la inversión de capitales comerciales provenientes de las principales ciudades colombianas y del extranjero. Capitales norteamericanos y alemanes que se venían afianzando desde las primeras décadas del siglo anterior en diferentes ciudades colombianas (Arango, 1981) crearon en Armenia sucursales de sus diversos negocios de comercio. En el caso del café, lo hicieron Pedro A López y Cía., The American Coffee Corporation, W. R. Grace and Co. y M. K. Rausch y Co., entre otras; en cuanto a los negocios financieros, los bancos Mercantil Americano de Colom-

bia y Colombo-Alemán, y sociedades como Borne & Barth ingresaron desde la primera década hasta avanzados los años cincuenta del siglo xx.³⁴

Pero mucho más importante (por el número, no por el monto) fue el capital nacional que inició su incursión en Armenia desde la alborada del siglo xx. En 1907, por ejemplo, paisanos del valle del Risaralda que decidieron establecer actividades comerciales en Armenia constituyeron la sociedad Cano y Marulanda Cía. Ltda.³⁵ El Banco del Ruiz, constituido en 1916 con capital caldense y bogotano, se apresuró a establecer una sucursal en Armenia, que abriría sus puertas al público en 1922.³⁶

En cuanto al café, el manizaleño Rafael Jenaro Mejía y el pereirano Alfonso Vallejo C. se distinguieron como fuertes compradores de café en toda la hoya del Quindío, y establecieron trilladoras y casas exportadoras del grano (Monsalve, 1927). En las últimas cuatro décadas, Jesús María López & Cía., Arcesio Aristizábal & Cía. S. A., de Cali, y Rafael Espinosa Hermanos controlaban un porcentaje considerable de las compras al menudeo.³⁷

En las numerosas sociedades de comercio constituidas entre 1907 y 1950 abundaron los capitales procedentes de diferentes ciudades: Armenia, Medellín, Bogotá, Cali, Manizales, Pereira, Ibagué, Sevilla y otras poblaciones del Valle del Cauca y Caldas. La compañía Torres y Torres estableció en 1913 su casa de importaciones en Armenia, dedicada especialmente a la venta de artículos de ferretería, herramienta y maquinaria agrícola, así como productos para la industria de la construcción. La Torres y Torres fusionó capital tolimense y valluno para montar casi una decena de sucursales en diversos lugares del país antes de 1930.³⁸

La empresa antioqueña Escobar Ostenieth & Cía. S. A. se contaba entre los mayores compradores y exportadores de pieles en Armenia a comienzos del tercer decenio; por la misma época, la Compañía Colombiana de Tabaco, con capital mixto (antioqueño y estadounidense) extendía el comercio general de tabaco y cigarros al Quindío.³⁹

34 Cámara de Comercio de Armenia, extractos notariales, años 1920 al 1929.

35 Notaría Primera de Pereira, escritura n.º 163 de 1907.

36 Cámara de Comercio de Armenia, extractos notariales, año 1922.

37 *Boletín de Información Estadística sobre Café* n.º 48, Federación Nacional de Cafeteros de Colombia, 1978. Desde la década de los sesenta, las cooperativas de caficultores empezaron a comercializar el grano a nombre de Almacafé, con recursos del Fondo Nacional del Café.

38 Cámara de Comercio de Armenia, extractos notariales, años 1938 y 1949.

39 Cámara de Comercio de Armenia, extractos notariales de 1935.

Laserna y Cía., una empresa de origen bogotano, invirtió parte de su capital en la fundación de la Planta Eléctrica Industrial del Quindío, generadora de energía para Armenia y Calarcá (Santos, 1930), que a su vez tenía participación accionaria en otras empresas locales.⁴⁰ Peláez Hermanos y Expreso Tobón de Cali ampliaron su influencia a Armenia al fundar por la misma época sucursales en este enclave económico cafetero.⁴¹

Villegas Hermanos, una importante empresa comercializadora de café de Sevilla (Valle del Cauca), se trasladó también a Armenia al ver las ventajas que ofrecía la estación del ferrocarril para este negocio en el mercado externo. Numerosas y pequeñas sociedades que se iban constituyendo en todos los ramos comerciales ampliaron y masificaron la participación del ingreso en el conglomerado general. Muchas más personas pudieron participar, por medio del comercio, en el proceso de acumulación de pequeños capitales que a la postre se convertirían en los futuros miembros de los grupos sociales “acomodados” de Armenia.⁴²

Los negocios de granos, abarrotes, sastrerías, droguerías, almacenes de telas, calzado, cigarrerías y carnicerías hicieron parte de la ampliación comercial en pequeña escala que empezó a experimentar la ciudad después de los años treinta. Entre los inversionistas netamente locales se destacaron los hermanos Velásquez, que tuvieron participación accionaria en numerosas empresas comerciales, industriales y agrícolas desde 1920.

Los Velásquez fueron copropietarios de compañías como la Pasteurizadora de Leches Quindío, Ricardo Ángel & Cía. (exportadora de café), la Sociedad Urbanizadora del Quindío, Velásquez y Mesa Ltda. (vehículos y repuestos), Velásquez y Bernal (fábrica de ladrillos, ingeniería civil), Velásquez Hermanos (exportadora de café), Compañía Ladrillera Ltda., Botero Velásquez & Cía. (compraventa de cigarrillos, con sucursales en Bogotá y Cali), Compañía explotadora de minas Calamar (mina de oro Calamar, en Calarcá), Alejandro Ramírez B. & Cía. (compraventa de café pergamino), Mesas Garcés (fabricación de mesas de gravedad para escoger café), Compañía Colombiana

40 Emiliano Laserna y Laserna y Cía. aparecen también como accionistas de la empresa Sociedad Urbanizadora del Quindío, creada en 1931.

41 Cámara de Comercio de Armenia, extractos notariales de 1941.

42 Revisando los libros de extractos comerciales de la Cámara de Comercio de Armenia, comprendidos entre 1913 y 1950, se hallaron aproximadamente dos mil sociedades cuyos capitales tienen una valoración porcentual pequeña con relación al de aquellas compañías nacionales o extranjeras que forjaron las mayores acumulaciones. Tiendas, almacenes, graneros y droguerías se cuentan entre los pequeños comercios del capital local.

de Chocolates, Clínica Central del Quindío, Elías Velásquez y & Cía. Ltda. (compraventa de gasolina, aceites y lubricantes), Velásquez y Naranjo S. A. (comercio), Industrial Vulcano (fabricación de carrocerías y productos de metal), Velásquez y Gómez Ingenieros Ltda., etc.⁴³

Los hermanos Velásquez también participaron, con el párroco Vicente A. Castaño (tercer sacerdote de Armenia), en una de las primeras iniciativas para construir y vender los servicios de un alcantarillado en el centro de Armenia, empresa que fracasó. Pero el negocio más importante de esta familia fue la exportación de café verde entre 1927 y 1962⁴⁴ (asociados con Ricardo Ángel y Cía. hasta 1937, cuando compraron el 50 % de la trilladora Rosita).

Otro importante acumulador de capital, por no decir el más grande, por medio de negocios de comercio, industria y sobre todo agropecuarios, fue Ricardo Ángel Gutiérrez. Se cuenta entre los primeros exportadores de café con capital netamente local, a partir de 1927, cuando conformó, para tal fin, la compañía Ricardo Ángel y Cía. Ángel Gutiérrez participó también en las altas rentas dejadas por la ganadería mayorista, al tiempo que fue dueño de extensas superficies sembradas de café. Al igual que los Velásquez, se le conocieron inversiones en numerosos negocios urbanos, en los que se pudo observar una rotación mayor de dinero que en los negocios de tierras.

Ricardo Ángel compraba y vendía casas y lotes en las distintas poblaciones del Quindío. En los años treinta fue comerciante importador en Armenia y dueño de edificios en Bogotá y Medellín, y de hoteles en Bogotá, Pereira y Armenia, además de disponer de excedentes muy considerables que le permitían destinar dinero a costosas inversiones suntuarias (poseía, por ejemplo, un elegante y bien situado apartamento en París).⁴⁵

Al igual que los Velásquez, Ricardo Ángel G. tuvo inversiones en distintas sociedades comerciales e industriales en la ciudad sede de su vida familiar y social. He aquí las principales compañías de las que fue accionista: Naranjo Ángel y Cía. (productora de específicos y mentolina), Ricardo Ángel y Cía. (exportadora de café), Sociedad Urbanizadora del Quindío, Planta Pasteuriza-

43 La constitución de estas sociedades están detalladas en los archivos de la Cámara de Comercio de Armenia y fueron halladas en una revisión minuciosa de los extractos notariales de 1920 a 1960.

44 Federación Nacional de Cafeteros de Colombia, *Boletín de estadísticas sobre café*, n.º 48, 1978. Véanse también extractos notariales de la Cámara de Comercio correspondientes al periodo 1927-1937.

45 Entrevista con sobrinos de Ricardo Ángel Gutiérrez, herederos de su fortuna.

dora Quindío, Planta Pasteurizadora de Leches S. A., Alejandro Ramírez B. y Cía. (compra de café pegamino) y Clínica Central del Quindío.⁴⁶

Pero el empresario más conocido en el imaginario colectivo de Armenia fue, sin duda, Vicente Giraldo Gutiérrez, familiarmente conocido como Vigig. Su dinamismo industrial y comercial, del que se tiene noticia desde 1910, estuvo precedido por una imagen publicitaria que le otorgó un lugar especial entre los denominados *prohombres del Quindío*. Vicente Giraldo fue el industrial por excelencia en la región, aunque mantuvo simultáneamente negocios en el comercio por medio de su almacén insignia El Buen Gusto, fundado en 1912.

Sus empresas en la industria fueron constituidas en compañía del ciudadano Octavio Isaza, que en la gran mayoría de los casos pasó inadvertido en el panorama social quindiano. Las principales compañías de Vicente Giraldo fueron estas: Juan N. Jaramillo y Cía. (maderas y oficios exequiales), Vicente Giraldo y Cía., Almacén Búfalo, Giraldo y Naranjo, Julio Ramírez & Cía. y Sociedad Urbanizadora de Armenia.⁴⁷ El industrial tuvo fábricas de chocolates, jabones, champús, cremas de afeitar, velas, tipografía y un inmenso taller de metalmecánica donde se elaboraba maquinaria agrícola y herramientas.

La ciudad también fue un centro de inmigrantes extranjeros que se integraron a la sociedad y al entorno quindiano invirtiendo pequeños capitales en negocios de comercio. Más de una docena de almacenes y dos o tres pequeñas factorías tenían su razón social con nombres rumanos, belgas, alemanes, ingleses, norteamericanos, libios y palestinos: Lechter Hermanos, Mowerman Hermanos, Hadad Hermanos, Abad y Mejía, Augusto Borné y Cía., Sudarsky Hermanos, Wagenberg y Cía. Ltda., todos muy reconocidos entre 1920 y 1960.⁴⁸

Podría decirse que personas como los Hermanos Velásquez, Ricardo Ángel y Vicente Giraldo diversificaron su portafolio de inversiones y gestaron conglomerados industriales, siendo el más significativo el cobijado por el acrónimo VIGIG, que reunió talleres de metalmecánica y fundición (desulpadoras, trapiches, arietes, etc.) y fábricas de chocolate, jabón, champú, crema de afeitar, velas, tipografía y fécula de maíz, entre otros productos.

Otro ejemplo de este tipo de empresariado fue la Casa Comercial Francisco Luis Gómez & Hermanos Ltda., fundada en Armenia en 1925 con un capital de

46 Cámara de Comercio de Armenia, extractos notariales 1920-1960.

47 Cámara de Comercio de Armenia, extractos notariales 1913-1960.

48 Cámara de Comercio de Armenia, extractos notariales 1913-1960.

\$ 500. En 1936 adoptaron el nombre El Lobo para denominar así sus dos almacenes, uno en Armenia y la sucursal de Cali, al igual que para sus fábricas de jabón, velas, chocolate, café y trilladora de café (Valencia y Agudelo, 2002).

Toda esta dinámica industrial y comercial fue posible, en gran parte, a la situación estratégica de Armenia, que se vio favorecida por la red vial nacional (férrea y terrestre) y que propició la configuración de un centro de prestación de servicios atractivo para los migrantes y el establecimiento de nuevas actividades comerciales y productivas (Martínez, 1998).

CAPÍTULO 4

EL TREN Y LA INSTITUCIONALIDAD CAFETERA: DOS HECHOS IMPACTANTES EN LA ECONOMÍA DEL QUINDÍO

En 1927 dos eventos marcaron para siempre el rumbo de la economía quindiana: la llegada del tren y la creación de la Federación Nacional de Cafeteros de Colombia como entidad gremial al servicio de los caficultores. El ferrocarril generó de inmediato un impacto en el esquema de la producción, comercialización, trilla y exportación del café, y la Federación se caracterizó por la intervención continuada en el mercado con la anuencia contractual del Gobierno nacional y en el contexto de la parafiscalidad.

Los dos eventos significaron para el caficultor una garantía para el transporte y comercialización del café, y para el desarrollo de su cultivo en cuanto a la adquisición de la cosecha, el sostenimiento del precio de compra, la asistencia técnica y el acompañamiento permanente del gremio. En términos regionales, propiciaron las bases de la actividad económica, marcaron el desarrollo de las poblaciones, consolidaron la formación de una clase empresarial y pusieron en contacto al Quindío y a Armenia con el mundo.

Los ferrocarriles

Antes de la aparición del ferrocarril como medio de transporte de carga, el café producido en la región centro-occidental del país era movilizado hacia el puerto de Buenaventura por el río Cauca, y era embarcado en La Virginia o en Puerto Caldas rumbo a los desembarcaderos cercanos a Palmira, Yumbo o Cali. Esta forma de movilización del café cambió radicalmente con la llegada del tren a Armenia por las rutas del occidente y del norte del Quindío: la primera, el 24 de abril de 1927, procedente de Zarzal, en el Valle del Cauca, con un recorrido de 57 kilómetros,¹ como parte del Ferrocarril del

1 El Congreso de la República, por la Ley 98 del 14 de octubre de 1923, había ordenado la construcción de este trayecto férreo, que tuvo las siguientes estaciones: en el Valle del Cauca, Zarzal K-304, Vallejuelo K-314, Álvarez Salas K-320, Corozal K-325 y Caicedonia K-331; y en el Quindío, La Tebaida (Maraveles) K-343, Ortega Díaz K-348 y Armenia K-361.

Pacífico² y en conexión directa con Cartago, Cali y Buenaventura, el principal puerto de exportación de café producido en la región. La segunda ruta, de 56 kilómetros, inaugurada el 14 de octubre de 1929, cuando se conectó con Nacederos, sitio cercano a Pereira, como un ramal extendido del Ferrocarril de Caldas,³ que previamente había arribado a Quimbaya en septiembre de 1928 y a Montenegro en abril de 1929 (Bateman, 2005).

Jurisdiccionalmente, Armenia estaba vinculada con Manizales, capital del departamento de Caldas, a la que se llegaba por vía férrea, y que tenía como estación intermedia a Pereira; o de manera alterna podía arribarse a esta ciudad por el carretable de El Roble, proyecto impulsado desde 1910 y cuya obra de 51 kilómetros se hizo entre 1926 y 1929. De Manizales partía el cable aéreo hacia Mariquita,⁴ lugar de donde salía el tren hacia La Dorada, puerto fluvial sobre el Magdalena, para seguir río abajo y arribar a Barranquilla o por la vía del canal del Dique a Cartagena. Desde luego, este recorrido permitía a Armenia

2 La Ley 129 de 1913 denominó Ferrocarril del Pacífico a la línea férrea que provenía de Buenaventura (en 1882 se dio al servicio el tramo desde Córdoba, a 20 km del puerto) y que llegó a Yumbo a finales de 1912, a Cali a principios de 1915 y a Palmira en 1917. Luego se efectuó su prolongación hacia el norte, hasta Cartago, donde llegó en 1923, sitio en el que empalmó con el ferrocarril de Caldas.

3 Mediante contrato de diciembre de 1911 suscrito entre el Gobierno nacional y el Departamento de Caldas, se acordó la construcción de un ferrocarril entre el río Cauca (Puerto Caldas, enfrente de Cartago) y Manizales. En 1912, el ingeniero bogotano Felipe Zapata Cuenca adelantó el estudio del trazado de la ruta, las especificaciones de la vía y el valor de la construcción. En 1914, otro ingeniero bogotano, Jorge Páez González, efectuó los levantamientos topográficos y los planos de la vía entre el río Cauca y la Quebra de Vásquez (Boquerón), sitio cercano a Santa Rosa de Cabal. Los trabajos se iniciaron en agosto de 1915 bajo la dirección del ingeniero antioqueño Luis A. Isaza, para un recorrido de 117 kilómetros, y contaría con las siguientes estaciones: Cartago, Puerto Caldas (adonde el tren llegó en 1917), Villegas (Castilla, sitio cercano a Cerrito, 1919), Nacederos (1920), Pereira (1921), Dosquebradas (1924), Santa Rosa (1925), Chinchiná (1926) y Manizales (1927) (Arango, 2013). El tramo Nacederos-Armenia, contratado en 1915, contaba con las siguientes estaciones: Pereira K-421, Nacederos K-417, Sucre (Ulloa) K-397, Alcalá K-391, Quimbaya K-385, Montenegro K-374 y Armenia K-361. Bateman (2005: 53). Desde mayo de 1932, el Ferrocarril de Caldas pasó a ser administrado por el Ferrocarril del Pacífico.

4 La propuesta de establecimiento de un cable fue hecha en 1910 para explotarlo por el término de cincuenta años. Su construcción se realizó entre 1913 y 1921, y operaría entre 1922 y 1940. Tuvo una longitud de 72 kilómetros entre Manizales y Mariquita, donde se conectaba con el Ferrocarril de La Dorada, en un trayecto de 51 kilómetros (Bateman, 2005: 92-93).

acceder adicionalmente a dos puertos marítimos para la exportación, en este caso por el océano Atlántico.

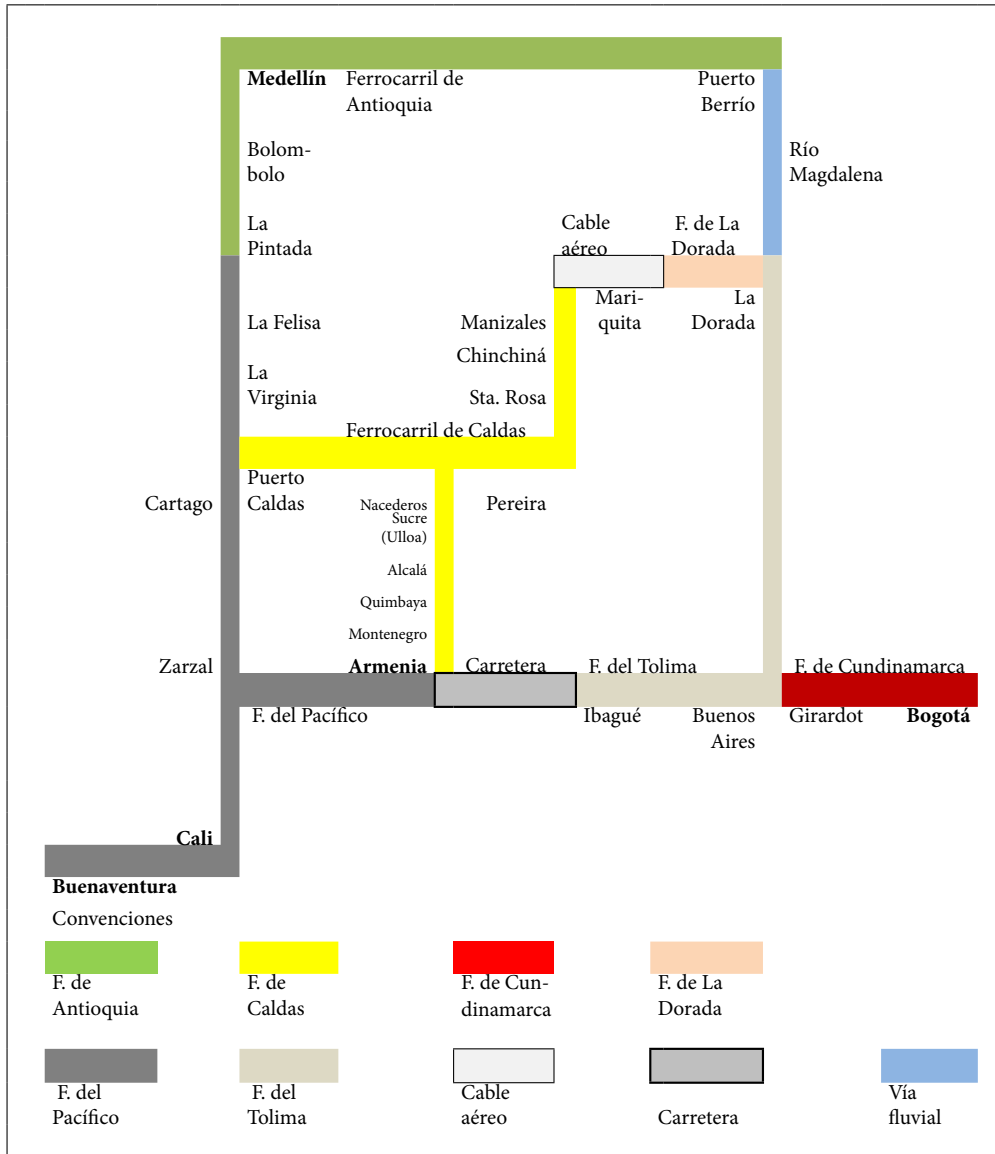
Además, Armenia se conectó con Bogotá y Medellín por medio de dos acciones: la primera, la construcción, entre 1926 y 1929, de la carretera que remontaba la cordillera Central para acceder a Ibagué, en consideración de la no disponibilidad del trazado del ferrocarril⁵ (Boquía-Ibagué) (Bateman, 2005); allí se articulaba con el Ferrocarril del Tolima que viajaba en dirección a Girardot, para posteriormente conectarse con Bogotá, vía el Ferrocarril de Cundinamarca, y con La Dorada, para integrarse con la navegación fluvial por el Magdalena rumbo a los puertos del Atlántico. La segunda consistió en la conexión, en 1937, de los ferrocarriles de Caldas y Pacífico con el de Antioquia mediante la línea Puerto Caldas-La Virginia (adonde llegó el tren en 1931)-Arauca-Bolombolo-Medellín, que desde 1914 se había enlazado por vía férrea con Puerto Berrío (estación terminal desde 1880 y puerto sobre el río Magdalena).

En el esquema se visualiza la integración férrea y vial que permitió a Caldas y, en particular, a la región del Quindío, articularse con los puertos marítimos del país; en un segundo nivel, con los departamentos del Valle del Cauca, Antioquia, Tolima y Cundinamarca; y en inmediata cercanía a Armenia, con los núcleos económicos de Cartago, Pereira y Manizales, con los que además tenía conexión terrestre por carretera.

La disponibilidad de las líneas férreas, el cable y la carretera modificaron sustancialmente la modalidad de efectuar los despachos al exterior del café producido en Caldas, cuya ubicación geográfica con respecto a la red ferroviaria del país favoreció la conformación de centros de logística para el manejo del café, como fueron los casos de Armenia, Manizales y Pereira. Además, en el caso particular de Armenia, su ubicación estratégica en el triángulo económico del país la incorporó a las corrientes del comercio interior y exterior, favoreciendo así la instalación de casas comerciales y de exportación.

5 La línea de empalme entre los ferrocarriles del Tolima y Pacífico se había vislumbrado desde 1913, y en 1929 se contrató con la firma francesa Régie Générale des Chemins de Fer su construcción en una extensión de 135 kilómetros, al igual que la construcción del túnel de Calarcá, con una longitud aproximada de 3500 metros. La Gran Depresión mundial, originada en octubre de 1929, obligó a la suspensión de esos dos contratos. El trazado del ferrocarril se definió por la depresión de Tochecito, obra que se inició en 1947. Se explanaron 57 kilómetros desde Armenia hasta Boquía y se enriellaron 12 kilómetros entre Armenia y Salento, además de 10 kilómetros desde Ibagué hacia Cocora. En 1950, el Gobierno decidió construir la carretera y dispuso la suspensión de las obras y el levantamiento de los rieles.

Esquema. Integración del ferrocarril, cable aéreo, carretera y vía fluvial con referencia a Armenia



Fuente: elaborado por los autores

Antes del tren, fue la arriería (Ferro, 2003; Melo, 2001) la que movilizó, mediante recuas de mulas y yuntas de bueyes, los sacos de 60 kilogramos de café pergamino y verde entre los numerosos sitios de producción, trilla y embarque, hasta llegar a los puertos fluviales sobre el Cauca o el Magdalena, y a los puertos marítimos del Atlántico (Barranquilla o Cartagena) o del Pacífico (Buenaventura). El modo como esta movilización primaria operaba en el área de influencia de la región caldense ha sido adecuadamente descrito por Alfredo Cardona (2012).

Para el Quindío este trabajo de arriería significaba llevar a lomo de mula o de buey las cargas de café desde las trilladoras hasta los sitios de embarque fluvial sobre el Cauca: Puerto Caldas (a orillas del río La Vieja, cercano a la desembocadura) y Fresneda o Cartago, para río arriba llevarlas hasta Puerto Isaacs, Puerto Simmonds o Puerto Mallarino, en las inmediaciones de Palmira, Yumbo o Cali,⁶ y desde allí, de nuevo en recuas o yuntas hasta la estación férrea de Córdoba, en donde se embarcaban en los trenes de vapor para su descargue final en los muelles del puerto de Buenaventura y el posterior despacho al extranjero.

La segunda ruta consistía en transportar el café vía terrestre hasta Manizales, y seguir hacia La Dorada, en donde se embarcaba por el Magdalena hasta Barranquilla o vía el canal del Dique hacia Cartagena. Ya con la existencia del cable aéreo entre Manizales y Mariquita, a partir de 1922 esta operación se facilitó para zonas productoras como Filandia y Quimbaya, que estaban cerca de ciudades como Pereira.

La infraestructura ferroviaria cambió rotundamente la forma de movilización del grano, su acopio y exportación, logística que hacia 1927 se complementó con la red de caminos que conectaban a Armenia con las poblaciones vecinas. Luego, y hasta finales de la década de los treinta, la red se amplió con la construcción de las carreteras de Armenia a Calarcá e Ibagué, a El Alambardo, a Circasia y Pereira. También se construyó el tramo que conectó a Calarcá con Barcelona, el río Barragán, Sevilla y Morillo (La Uribe), para finalmente empalmar con la troncal del Valle. Además, se adicionaron las vías de corta longitud, como Armenia-La Española, Armenia-Montenegro, Las Cruces-Filandia, Quimbaya-San Felipe. Todo este esquema vial terrestre se articuló con las carreteras entre Cartago y Manizales, y entre La Virginia y Riosucio, y su conexión con el ferrocarril de Antioquia, entramado vial que facilitó la

6 La navegación fluvial por el Cauca entre Cali y Fresneda (Cartago) cubría una distancia de 342 kilómetros, más otros seis para arribar a Puerto Caldas.

ampliación de las zonas de producción y de mercadeo, la diferenciación de los fletes y la disminución de los costos del transporte (García, 1978).

Todo ello condujo a que las instalaciones de trilla, que estaban diseminadas por el territorio quindiano, tendieran a ubicarse en Armenia, al lado de las casas compradoras y exportadoras, y en las inmediaciones de la estación del ferrocarril, para así bajar costos de movilización y de mano de obra y también mejorar sus procesos técnicos.

A partir de 1927, en las distintas estaciones del tren situadas en el Quindío comenzaron a embarcarse los sacos de café pergamino provenientes de los sitios de producción y que se enviaban a las trilladoras, y desde estas, vía Ibagué o Manizales, como café verde, hacia los puertos marítimos, en particular el de Buenaventura, y con una participación baja los de Barranquilla y Cartagena, para su final despacho al exterior. Como era de esperarse, se dio una competencia entre los sistemas viales del occidente-Pacífico y del Magdalena-Atlántico, que tendió a resolverse en favor del puerto de Buenaventura, en consideración de los costos de transporte, y que favoreció un mayor volumen de carga por los ferrocarriles de Caldas y del Pacífico (García, 1978).

En el cuadro n.º 22 están consignados los volúmenes de embarque de café transportados por los ferrocarriles del Pacífico y de Caldas, y su participación conjunta en la movilización férrea total del país, que arroja un resultado promedio anual de 57,6 % entre los periodos cafeteros de 1928/1929 y 1942/1943. La movilización por el Ferrocarril de Caldas estaba enlazada con el Ferrocarril del Pacífico en las estaciones de Cartago y Pereira, para seguir su rumbo hacia Buenaventura por la línea férrea del norte del Valle, o hacia Armenia y Zarzal. Es necesario destacar que el Ferrocarril de Caldas fue básicamente un medio regional de acopio del café, ya que en su trayecto desde Manizales hacia Pereira, Cartago y Armenia disponía de varias estaciones rurales y de las municipales.⁷

El servicio del tren era dual: el primero, de pasajeros, con un despacho diario de ida y vuelta en la mañana y en la tarde (el convoy lo conformaba la locomotora, un furgón de carga, cinco vagones para pasajeros en tercera clase y, por último, dos vagones para pasajeros en primera clase). De manera complementaria, desde 1941 operó el autoferro para transporte exclusivo de pasajeros.

⁷ El trayecto que se originaba en Nacederos tenía las siguientes estaciones: San Joaquín, Morelia, La Selva, Betulia, *Sucre* (estación del municipio de Ulloa), *Alcalá*, Arauca (San Felipe —tipo paradero—), *Quimbaya*, La Carmelita, *Montenegro* y *Armenia*. Nota: los nombres en cursiva se refieren a las estaciones municipales; las demás son veredales.

Cuadro n.º 22. Movilización de café por vía férrea (miles de sacos de 60 kilos)

Año cafetero julio-junio	Ferrocarril del Pacífico	Ferrocarril de Caldas	% del total movilizado*
1928-1929	848	n. d.	76,0
1929-1930	1206	n. d.	64,2
1930-1931	1116	n. d.	63,2
1931-1932	1105	234	47,9
1932-1933	1200	385	49,7
1933-1934	1194	424	48,5
1934-1935	1337	350	54,6
1935-1936	1631	565	51,9
1936-1937	1880	607	52,0
1937-1938	2056	654	58,0
1938-1939	2052	549	54,1
1939-1940	2149	591	58,0
1940-1941	2549	664	58,3
1941-1942	2391	577	62,6
1942-1943	3330	848	65,2

* Incluye la movilización por los ferrocarriles de Antioquia, La Dorada, Girardot-Tolima-Huila y de Cúcuta.

n. d.: cifra no disponible.

Fuente: Federación Nacional de Cafeteros de Colombia, *Boletín de Estadística*.

Cuadro elaborado por los autores

El segundo servicio, de carga, llamado también *ambulancia*, operaba en el intermedio de los itinerarios del servicio de pasajeros, y estaba acondicionado con furgones cubiertos y planchones o góndolas.⁸ Se limitaba a movilizar la carga desde las diferentes estaciones urbanas y rurales, más la mercancía

⁸ Según la entrevista realizada el 14 de enero de 2013 al antiguo jefe de la estación de Armenia, señor Humberto Aristizábal Salazar, los trenes de pasajeros salían de Armenia hacia Cali o Pereira a las 6:45 a. m., y estaban de regreso a las 4 p. m. El autoferro partía de Cali a las 6 a. m., llegaba a Armenia a las 10 a. m. y regresaba a las 4:45 p. m. Para la movilización de la carga se empleaban vagones con capacidad de 35 y 40 toneladas, que en el caso del café significaba la posibilidad de cargar 500 y 550 bultos, respectivamente. En épocas de saturación de las bodegas por exceso de grano almacenado, el café se movilizaba en convoyes de 15 vagones desde Armenia hacia Zarzal, debido a la limitación topográfica de la pendiente, y de 100 vagones propulsados por dos máquinas locomotoras desde Zarzal a Buenaventura.

Cuadro n.º 23. Distribución porcentual del volumen exportado de café por los puertos marítimos y Cúcuta

Períodos	Barranquilla	Cartagena	Santa Marta	Buenaventura	Cúcuta
1873-1874	25	0	0	0	75
1894-1898	44	9	0	3	43
1904-1905	62	16	3	5	14
1918-1919	55	17	1	15	12
1930-1933	38	18	1	38	5
1944-1945	30	14	0	52	4

Nota: Los despachos por Cúcuta se dirigían hacia el puerto de Maracaibo.

Fuente: Beyer (1947), table vii, p. 378

apilada en sitios en los que se colocaba una banderola que indicaba cuál era el lugar de carga. Cuando la operación de carga requería la utilización de la vía Armenia-Ibagué, o en sentido contrario, la Administración del Ferrocarril utilizaba los camiones Saures, para los que tenía dispuesto el servicio de pernoctación enfrente de la estación, en el caso de Armenia.

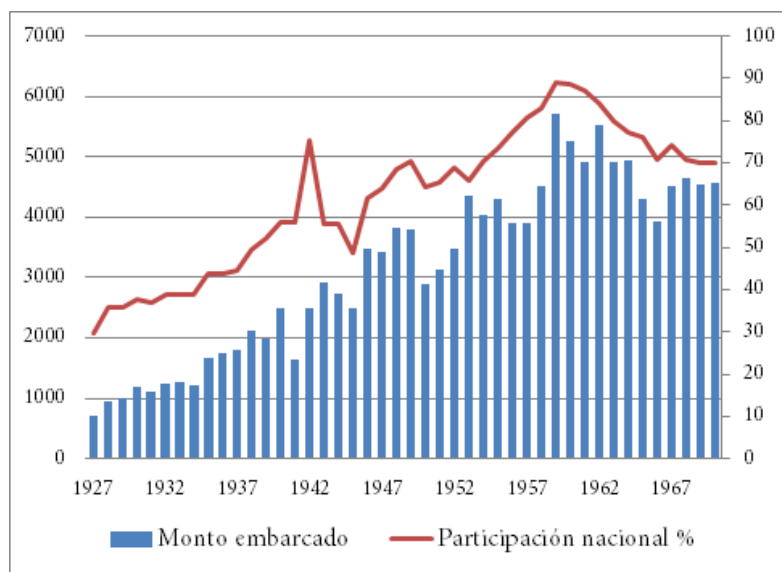
Además de café, el tren movilizaba ganado mayor y menor en pie, pieles de res, mercancías, abarrotos, manteca, cemento, gasolina, cacao, maíz, panella, azúcar, harina, arroz, cerveza, sal, gaseosas, tabaco y otros efectos.⁹

Antes de la apertura del canal de Panamá, en 1914, el grueso del comercio exterior se hacía con los países situados sobre el Atlántico, por lo que los principales puertos para el despacho de la carga proveniente del interior eran Cúcuta (vía Maracaibo), Cartagena, y en particular Barranquilla, puerto fluvial sobre el Magdalena que se comunicaba desde 1871 por el ferrocarril de Bolívar con el puerto marítimo de Sabanilla, mediante un tramo de 27 kilómetros, luego extendido hasta Puerto Colombia, en donde se construyó, en 1893, un muelle de acero que favoreció la eficiencia del transporte y el uso del tren. Los puertos del Pacífico (Buenaventura y Tumaco) estaban distantes y era necesario navegar alrededor de América del Sur, por lo que no eran de utilidad comercial (McGreevey, 1975).

En términos de los despachos de café, en el cuadro n.º 23 se observa que en las últimas décadas del siglo XIX los puertos de Cúcuta y Barranquilla concentraron el mayor movimiento que provenía básicamente del oriente del país, la principal zona cafetera por entonces. Hacia comienzos del siglo XX,

⁹ *Boletín estadístico municipal de Armenia*, año 1932.

Gráfico n.º 4. Exportaciones colombianas de café por el puerto de Buenaventura y su participación en el volumen nacional producido (miles de sacos de 60 kilos de café verde)



Barranquilla se consolida como el principal puerto de embarque hasta el momento en que, como resultado de la expansión del cultivo en Antioquia y Caldas, Buenaventura empieza a movilizar una mayor carga. Esta se acrecienta por la apertura del Canal de Panamá y la interconexión con el ferrocarril del Pacífico y ya desde mediados de los años treinta desplaza a Barranquilla y se consolida como el principal puerto dominante según se desprende del anexo estadístico n.º 3.

En el gráfico n.º 4 se destaca la creciente importancia de Buenaventura como puerto de embarque del café que exportaba Colombia. Esa cuota, a finales de 1920, representaba la tercera parte de la producción nacional; diez años más tarde alcanzaba el 50 % del total aduanero despachado, y hacia finales de los años cincuenta, movilizaba volúmenes cercanos al 90 %. En el lapso 1959-1964 Buenaventura alcanzó a movilizar cargamentos que promediaban los cinco millones de sacos de 60 kilos, con un pico en el año 1959, cuando alcanzó una movilización del 89 % de los embarques de café en Colombia.

El grano producido en gran parte del país se movilizaba hacia este puerto gracias, en primer lugar, a que la distancia geográfica era menor que la de los puertos del Atlántico y, en segundo lugar, al sistema tarifario, que contemplaba

**Cuadro n.º 24. Distancia desde los centros de venta
hasta los puertos marítimos de embarque**

Centros de venta	Puerto de embarque	Recorrido hasta el puerto marítimo	Distancia (km)
Armenia	Buenaventura	361 kilómetros por ferrocarril	361
	Puerto Colombia	Armenia-Ibagué, 117 km por carretera Ibagué-La Dorada, 198 km por ferrocarril La Dorada-Barranquilla, 893 km por el río Magdalena Barranquilla-Puerto Colombia, 28 km por ferrocarril	1236
	Cartagena	Ídem Armenia-Ibagué-La Dorada, 315 km La Dorada-Calamar (canal del Dique), 797 km por el Magdalena Calamar-Cartagena, 105 km por el ferrocarril	1217
	Puerto Colombia	Armenia-Nacaderos-Cartago-Medellín, 396 km por ferrocarril Medellín-Puerto Berrío, 193 km por ferrocarril Puerto Berrío-Barranquilla, 735 km por ferrocarril Barranquilla-Puerto Colombia, 28 km por ferrocarril	1352
	Cartagena	Ídem hasta Puerto Berrío, 589 km por ferrocarril Puerto Berrío-Calamar (canal del Dique), 639 km por río Calamar-Cartagena, 105 km por el ferrocarril	1333
	Puerto Colombia	Armenia-Manizales. 131 km por ferrocarril Manizales-Mariquita, 72 km por cable Mariquita-La Dorada, 51 km por ferrocarril Ídem La Dorada-Barranquilla-Puerto Colombia, 921 km	1175
	Cartagena	Ídem hasta La Dorada, 254 km Ídem La Dorada-Calamar (canal del Dique)-Cartagena, 902 km	1156
Manizales	Buenaventura	454 km por ferrocarril	454
	Puerto Colombia	Ídem Manizales-Mariquita-La Dorada-Barranquilla-Puerto Colombia	1044
	Cartagena	Ídem Manizales-Mariquita-La Dorada-Calamar (canal del Dique)-Cartagena	1025
Pereira	Buenaventura	376 kilómetros por ferrocarril	376
		Pereira-Dagua, 298 km por carretera Dagua-Buenaventura, 82 km por ferrocarril	380
		Pereira-Puerto Caldas, 39 km por carretera Puerto Caldas-Puerto Isaacs, 300 km por el río Cauca Puerto Isaacs-Buenaventura, 161 km por ferrocarril	500

Fuente: Federación Nacional de Cafeteros de Colombia, *Boletín de Estadística*, 1933.
Cuadro elaborado por los autores

fletes férreos competitivos frente a los fluviales y los terrestres por carretera, modalidad última que comenzó a incrementarse desde mediados del decenio de 1940. En general, los cafés producidos en el nororiente del país se embarcaban por Cartagena, Barranquilla o Maracaibo (en el caso de los Santanderes), los del centro-occidente se enrumbaban a Buenaventura, y los de Nariño se dirigían a Tumaco.

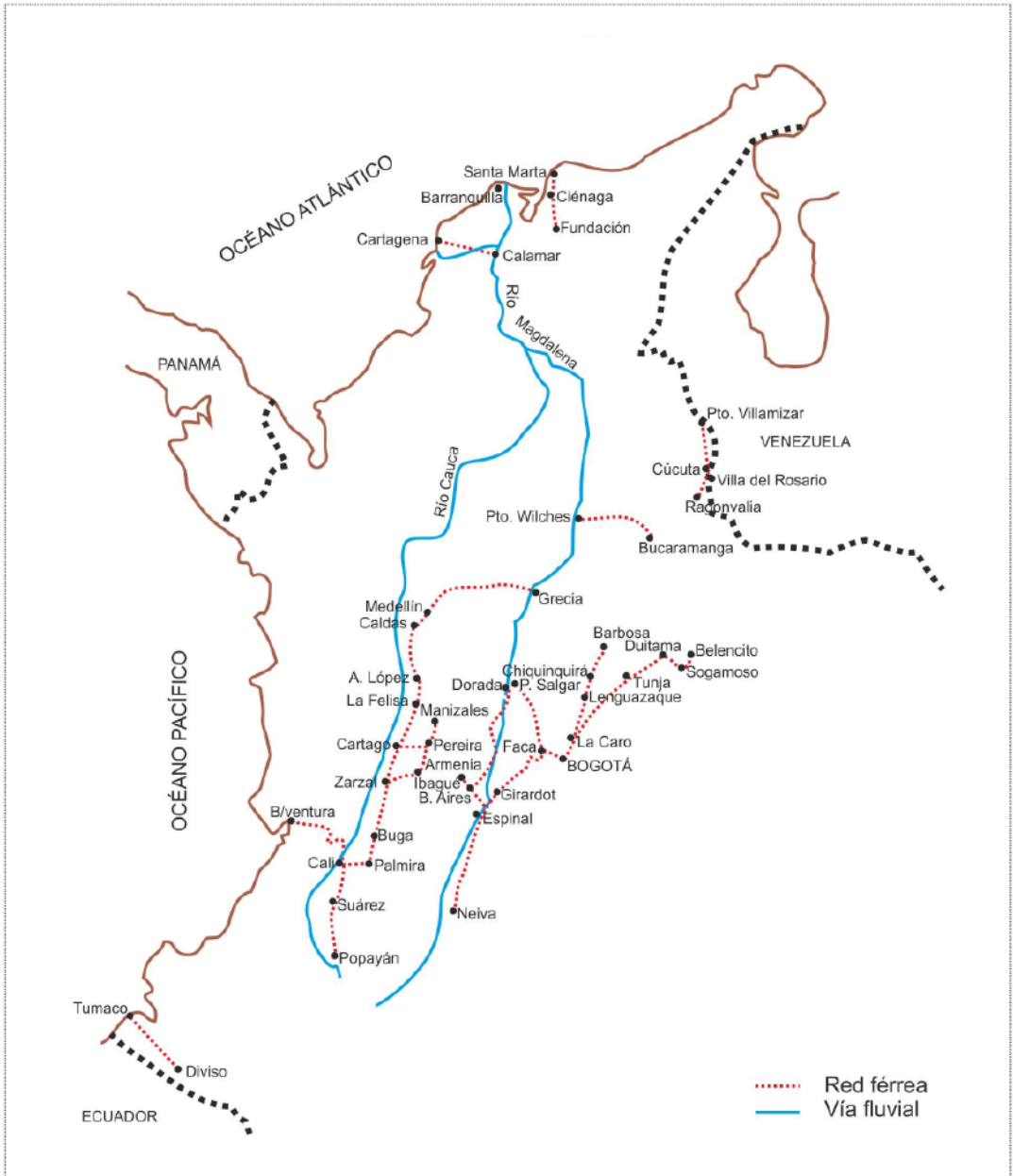
Con una distancia de 361 kilómetros, el medio vial más indicado y cercano para movilizar el café desde Armenia hasta Buenaventura era, sin lugar a dudas, el ferroviario. De hecho, constituía la tercera parte del recorrido que una carga debía hacer si se despachaba vía Manizales, o Ibagué o Medellín, según orden de lejanía, hacia los puertos del Atlántico —Barranquilla o Cartagena—, de los cuales este último quedaba 19 kilómetros más cercano que el primero, conforme lo registrado en el cuadro n.º 24, y que se visualiza en el mapa adjunto de la red ferroviaria existente en 1949. La situación era válida también para Manizales y Pereira, por lo que la opción férrea era la más indicada para sus despachos de café hacia Buenaventura. Además, las opciones de salida por el Atlántico obligaban a realizar varios trasbordos de la carga de café, lo que acarrearía pérdidas por manipulación.

Si se consideran alternativas, desde Pereira se podría haber despachado café por tres modalidades: en primer lugar, una férrea y otra mixta de carretera y tren; en ambas la distancia era similar, así que la escogencia se hacía en función de los fletes y del tiempo empleado. La tercera modalidad combinaba las vías férrea, terrestre y fluvial por el río Cauca, pero era más distante y lenta. La importancia de estas alternativas radicaba en la existencia de rutas alternas que permitían sortear situaciones como la ocurrida en febrero de 1943, cuando el puerto de Buenaventura debió cerrar por congestión y el mal estado del Ferrocarril del Pacífico.

El ejercicio tarifario de los fletes por tonelada movida desde Armenia, Manizales y Pereira en los años 1944 y 1948, contenido en el cuadro n.º 25, pone en evidencia que era mucho más barato el transporte del café hacia Buenaventura que hacia Cartagena o Barranquilla, bien se optase por la vía terrestre a Ibagué o por el cable aéreo desde Manizales a Mariquita, sitios cercanos a los puertos fluviales sobre el Magdalena.¹⁰

10 Las únicas cifras conocidas del valor de los fletes para los municipios del área de influencia corresponden al año de 1934, en el que el flete directo por tonelada de café a Buenaventura costaba, desde Pereira, \$ 22,55; desde Nacederos, \$ 22,31; desde Sucre, \$ 21,11; desde Alcalá, \$ 20,75, y desde Quimbaya, \$ 20,39. En la modalidad de flete por tonelada-kilómetro, desde

Mapa de la red ferroviaria de Colombia en 1949



Fuente: Bateman, 2005

Cuadro n.º 25. Gastos de transporte interno y en puerto marítimo colombiano en los años 1944 y 1948 (pesos por tonelada de café)

Conceptos	Año 1944				
	Armenia a:		Manizales a:		Pereira a:
	Barranquilla/ Cartagena	Buena- ventura	Barranquilla/ Cartagena	Buena- ventura	Buena- ventura
Acarreo trilladora a ferrocarril	n. a.	0,45	0,60	0,70	0,70
Flete férreo Buenaventura	n. a.	17,58	n. a.	23,86	19,16
Flete férreo Manizales-La Dorada	n. a.	n. a.	12,50	n. a.	n. a.
Flete carretera Armenia-Ibagué	11,15	n. a.	n. a.	n. a.	n. a.
Flete férreo Ibagué-La Dorada	12,85	n. a.	n. a.	n. a.	n. a.
Flete fluvial desde La Dorada:					
- a Barranquilla	14,07	n. a.	14,07	n. a.	n. a.
- a Cartagena	14,47		14,07		
Cargue y descargue	2,20	0,46	2,20	0,23	0,23
Derechos de muelle en la costa:					
- en Buenaventura		2,50		2,50	2,50
- en Barranquilla	1,40		1,40		
- en Cartagena	1,00		1,40		
Derechos de exportación	3,57	3,57	3,57	3,57	3,57
Reposo	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
Gastos menores*	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20
Comisión marítima	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20
Totales	46,14	25,46	35,24	31,76	27,06

* Conocimiento, manifiesto y orden de embarque, factura consular, telegramas, portes, estampillas de correo (estimado por tonelada)

(Continuación)

Conceptos	Año 1948				
	Armenia a:		Manizales a:		Pereira a:
	Barranquilla/ Cartagena	Buena- ventura	Barranquilla/ Cartagena	Buena- ventura	Buena- ventura
Gastos de transporte:		30,73		37,05	31,59
- a Barranquilla	54,34	n. a.	42,82	n. a.	n. a.
- a Cartagena	55,26	n. a.	43,74	n. a.	n. a.
Acarreo trilladora a ferrocarril	1,20	1,20	0,84	0,70	0,70
Flete férreo Buenaventura	n. a.	29,53	n. a.	36,13	30,89
Flete férreo Armenia – Manizales	11,16	n. a.	n. a.	n. a.	n. a.
Flete férreo Manizales - La Dorada	16,50	n. a.	16,50	n. a.	n. a.
Comisión de cargue	n. a.	n. a.	n. a.	0,22	n. a.
Flete fluvial desde La Dorada		n. a.			n. a.
- a Barranquilla	15,98	n. a.	15,98	n. a.	n. a.
- a Cartagena	16,90	n. a.	16,90	n. a.	n. a.
Comisión recibo y reexpedición		n. a.		n. a.	n. a.
en puertos fluviales	0,50	n. a.	0,50	n. a.	n. a.
Cargue y descargue	9,00	n. a.	9,00	n. a.	n. a.
Gastos de exportación		9,07		9,07	9,07
- en Barranquilla	7,97		7,97		
- en Cartagena	7,57		7,50		
TOTALES		39,80		46,12	40,66
Barranquilla	62,31		50,79		
Cartagena	62,83		51,31		
Nota: De Calarcá a Buenaventura, en 1948 los despachos costaban \$ 40,60 la tonelada, y desde Cartago, \$ 39,33.					
Incremento porcentual tarifario 1944/1948		56,3		45,2	50,3
- a Barranquilla	35,0		44,1		
- a Cartagena	36,2		45,6		

n. a.: no aplica para la casilla según los rubros señalados.

Fuente: Federación Nacional de Cafeteros de Colombia, *Boletín de Estadística*.

Cuadro elaborado por los autores

Cabe anotar que las cifras de fletes en 1944 se vieron afectadas con un incremento del 20 %, lo que explica en buena medida el mayor valor existente en 1948, que promediada entre el 35 % (desde Armenia) y 45 % (desde Manizales) para los puertos del Atlántico, mientras que hacia Buenaventura dicho valor era 56 % más alto desde Armenia, 50 % desde Pereira y 45 % desde Manizales. No obstante este aumento tarifario, el puerto de Buenaventura seguía siendo el de mayor movilización en el país y, por ende, Armenia continuaba ejerciendo su condición estratégica y privilegiada de centro despachador de café.

La movilización férrea del café posibilitó tres desarrollos paralelos en el Quindío, a saber: el primero profundizó la expansión del cultivo del café, que se había iniciado a comienzos del siglo xx; el segundo, mediante la generación de excedentes de capital en la actividad cafetera, afianzó el desarrollo empresarial hasta formar conglomerados económicos con presencia diversa en la industria y el comercio; y el tercero consistió en el desplazamiento de las trilladoras hacia Armenia y su concentración en los alrededores de la estación ferroviaria, cuya localización favoreció la logística del transporte.

Este emplazamiento, sumado a la existencia de dos corredores férreos en la ciudad (uno que la atravesaba de occidente a oriente —en principio, el ramal proveniente de La Tebaida, y luego el tramo que partía de la estación hacia Boquía, en construcción iniciada en 1947—, y otro que venía del norte —desde Montenegro—), condicionaron el crecimiento urbanístico, que a su vez estuvo influido por la presencia de formas arquitectónicas diferentes a las de la cultura del bahareque, tales como el estilo republicano, característico de la estación.

El esquema de movilización férrea del café hacia Buenaventura comenzó a decaer en 1950, cuando la Misión Currie, contratada por el Gobierno colombiano con el Banco Mundial para hacer un plan de desarrollo nacional, recomendó estancar los ferrocarriles, al parecer para favorecer el transporte terrestre camionero.

El 4 de mayo de 1959, durante la administración del alcalde Octavio Marulanda, se dio el levantamiento de los rieles en Pereira por protesta cívica contra el centralismo ejercido desde Manizales, lo que evidentemente desvertebró el esquema férreo regional. A ello se sumó la interrupción del servicio

Montenegro y Armenia costaba \$ 19,73 y \$ 18,95, respectivamente. Además, todos los aforos de café tenían un recargo de \$ 0,46 por tonelada por concepto de cargue y descargue. (Fuente: Federación Nacional de Cafeteros de Colombia, *Boletín de Estadísticas*).

entre Pereira y Armenia en los años sesenta y el abandono parcial de la línea hacia Zarzal en los setenta, pese a lo cual se usó de manera discontinua hasta comienzos de los noventa.

En resumen, durante cerca de cuarenta años estuvo vigente el tren en el Quindío, modalidad de transporte que fue reemplazada por el parque automotor, que favoreció el uso de jeeps y camiones, cambio facilitado por la amplia red de caminos y carreteras que los comités departamentales de Caldas y el Quindío ayudaron a construir. La arriería, por su parte, desapareció como actividad económica de transporte.

El gremio cafetero y su intervencionismo en el mercado

Tanto la creciente importancia del café en Colombia desde comienzos del siglo xx, soportada en la ampliación del área cultivada en Antioquia y el Antiguo Caldas, como la vulnerabilidad de este producto básico debida a las fluctuaciones de los precios externos, que afectaban el ingreso de divisas e incidían en la economía nacional, estimularon entre los productores el deseo de organizarse. Era una época en la que no se contaba con asistencia técnica ni con líneas de crédito y facilidades de almacenamiento, y el poder de negociación era reducido frente al de las grandes casas extranjeras que dominaban la comercialización del grano, algo que se manifestaba en los bajos niveles del precio interno, pagado según las cotizaciones del grano en el mercado externo (Beyer, 1947).

Paralelamente, en el primer cuarto de ese siglo comenzaba a estructurarse la caficultura quindiana de tipo tradicional,¹¹ que se consolidaría bajo el amparo gremial y que alcanzaría su mayor expresión hacia comienzos de los años setenta, cuando empezó a ser desplazada por la variedad caturra en el marco de una caficultura tecnificada, intensiva, de libre exposición al sol y de mayor rendimiento por cafeto (Junguito y Pizano, 1991).

11 Caficultura de tecnología extensiva, con sombrío arbóreo, amigable con el medioambiente, generadora de muchos empleos y con producción orientada a la exportación.

Evolución institucional

El proceso organizacional comenzó a gestarse en el marco del II Congreso Nacional de Cafeteros, celebrado en Medellín en junio de 1927, con la creación de la Federación Nacional de Cafeteros como “entidad *sindical* (gremial) de los interesados en la industria del café de las diferentes secciones del país” y del Comité Nacional de Cafeteros para promover el desarrollo y defensa de la industria cafetera. En el plano regional se estructuraron los comités departamentales¹² y municipales de cafeteros, encargados de organizar y movilizar a los productores, de representarlos y de ejecutar las decisiones de las instancias directivas, al tiempo que debían adelantar programas de desarrollo e inversiones en las regiones productoras.

Esta estructura organizativa sentó las bases de la futura política cafetera en materia de producción, comercialización, exportación, asistencia técnica y financiera, precios y desarrollo comunitario, lo que en conjunto redundó en el bienestar de los caficultores, el crecimiento de las regiones cafeteras y el progreso de la economía nacional (Junguito y Pizano, 1997).

Con miras a la definición del esquema de financiación, le correspondió al Comité Nacional convenir con el gobierno del presidente Miguel Abadía Méndez el proyecto sobre “protección y defensa del café” para establecer por ley el impuesto sobre las exportaciones del café, cuyo recaudo se entregaría contractualmente a la Federación para que pudiera cumplir con sus fines. Fue este el primer ejercicio de concertación de política cafetera, que dio lugar al concepto de *parafiscalidad*¹³ y permitió la sobrevivencia y autonomía del gremio.

12 El Comité Departamental de Cafeteros de Caldas fue constituido en agosto de 1927 y estaba conformado por Roberto Gutiérrez Vélez, Vicencio Upegui Gaviria (a nombre de la Sociedad de Agricultores), Gabriel Jaramillo Botero (Cámara de Comercio), Pedro Bernal Escobar y Justiniano Londoño Mejía (Gobierno departamental). Su presidente fue Pedro José Mejía Jaramillo.

13 Conforme a esta decisión, se expidió la Ley 76 del 16 de noviembre de 1927 y se firmó, el 16 de abril de 1928, el contrato de prestación de servicios que permitió empezar a recaudar el impuesto, con vigencia desde el 15 de octubre del mismo año. Este contrato fue pactado inicialmente por 10 años prorrogables por periodos iguales, y sería modificado y renovado sucesivamente en 1931, 1936, 1938, 1947, 1958 y 1967. A este impuesto a las exportaciones de café se sumó el de los giros (Ley 21 de 1935), cuyo recaudo también le fue cedido contractualmente a la Federación para que protegiera y defendiera la industria cafetera.

Con ocasión de la Segunda Guerra Mundial, que dificultó los despachos a los mercados europeos y originó una caída en el consumo, los países productores latinoamericanos firmaron el Convenio Interamericano del Café —o Pacto de Cuotas—, suscrito en Washington el 28 de noviembre de 1940 para promover la venta ordenada del grano mediante cuotas de exportación¹⁴ y la retención del excedente (Junguito y Pizano, 1993).

En Colombia, para comprar este excedente, la administración del Presidente Eduardo Santos constituyó, el 22 de noviembre de 1940, el Fondo Nacional del Café con los aportes de dos impuestos: uno que gravaba los giros al exterior y otro que asumía la forma de un diferencial cambiario que recaía sobre los ingresos en divisas por las exportaciones de café cuando el precio de estas excedía la cotización básica fijada por el Gobierno.

En términos jurídicos, el Fondo era una cuenta especial de la Tesorería General de la República, administrada contractualmente por la Federación de Cafeteros, a la que ingresaba el producto de los mencionados impuestos y de otros creados con el correr del tiempo para capitalizarlo, y cuya finalidad central era contribuir a la estabilización del sector cafetero.¹⁵ En sí, la constitución del Fondo fue el segundo esquema concertado de política cafetera con el gremio, partiendo de la base de que la política económica más efectiva era la defensa cafetera, dada la significativa incidencia del grano en la generación de divisas y en la actividad económica nacional (Junguito y Pizano, 1997).

El cuadro institucional se completó con la adopción del Convenio Internacional del Café de 1962, con una vigencia inicial de cinco años y renegociado luego por igual lapso a partir de 1968 (Junguito y Pizano, 1993). Ambos convenios establecieron cuotas anuales de exportación ajustables en función de la evolución de los precios y de la coyuntura del mercado mundial del grano. Además, contemplaron mecanismos económicos como la franja de precios, en la cual existirían cotizaciones remunerativas para los productores y equitativas para los consumidores. También se incorporaron

14 El convenio fue aprobado por el Congreso colombiano mediante la Ley 100 del 21 de diciembre de 1940.

15 Impuestos como los generados por la diferencia cambiaria sobre las divisas provenientes de las exportaciones de café, estatuido en 1951, y la retención cafetera, dispuesta por el decreto 80 de 1958, consistente en la obligación de entregar al Fondo, sin compensación alguna, un volumen dado de café pergamino por saco de exportación, y con cuyos recursos se financiarían las compras de café para cumplir los acuerdos internacionales, en particular el Convenio de Washington, firmado en 1958.

sistemas de regulación de las importaciones, metas de producción y promoción de la diversificación agrícola.

El intervencionismo de la Federación Nacional de Cafeteros

La vigencia de la Federación permitió las primeras acciones dirigidas al ordenamiento del mercado interno del grano, a saber: la normalización de las marcas y tipos de café, la operación de la red de los almacenes generales de depósito (llamada luego Almacafé), la regulación del mercado interno con los recursos contractuales del Fondo Nacional del Café, la operación exportadora y la determinación del precio interno de compra del café pergamino.

Este conjunto de acciones propició el montaje paulatino de una infraestructura operativa y comercial en toda la zona cafetera del país: comités, agencias y puestos de compra, almacenes de depósito, bodegas y trilladoras. Esto facilitó la intervención de la Federación en el mercado con miras a que los productores dispusieran de una fuente alterna de compra de su grano y a que los agentes privados contasen con unas reglas claras para la comercialización del café, cuya red de intermediación estaba conformada por las agencias particulares de compra de café, las trilladoras y los exportadores, aunque estos, por lo general, se encontraban vinculados con los dos agentes anteriores.

Marcas y tipos¹⁶

Como la producción interna tenía como destinatario final el mercado internacional, para facilitar sus transacciones la Federación procedió a la clasificación por marcas de las diversas calidades en cada departamento productor. Así, definió pormenorizadamente sus características y adoptó y generalizó los tipos estándar de café colombiano. Para la región de Caldas se establecieron las marcas Manizales, Armenia o Caldas, y para el área colindante con el Valle del Cauca, la marca Sevilla. En cuanto a los tipos, se podían exportar preferentemente los cafés supremo, extra o excelso especial y excelso, bajo las denominaciones que identificaban sus zonas de origen, tales como Manizales, Armenia y Sevilla.

16 Federación Nacional de Cafeteros, “marcas y tipos de café”, *Revista Cafetera de Colombia*, n.º 124, septiembre 1952, pp. 3920-3924.

**Cuadro n.º 26. Movimiento de café en los almacenes generales de depósito
(miles de bultos de 40 kilos de café pergamino)**

Año cafetero	Bultos de café	% producción	Año cafetero	Bultos de café	% producción	Año cafetero	Bultos de café	% producción
1932-33	181	2,9	1941-42	2020	25,0	1949-50	2311	21,5
1933-34	539	9,1	1942-43	1779	18,1	1950-51	895	9,5
1934-35	652	9,2	1943-44	1023	11,1	1951-52	1781	16,7
1935-36	721	9,7	1944-45	1908	19,8	1952-53	1051	8,6
1936-37	1147	15,1	1945-46	2036	19,8	1953-54	1093	7,5
1937-38	661	8,3	1946-47	2194	18,0	1954-55	2046	19,3
1938-39	741	10,5	1947-48	2232	20,6	1955-56	844	6,3
1939-40	1276	15,3	1948-49	2241	19,5	1955-57	947	9,0
1940-41	1934	35,4						

Nota: El año cafetero va de julio a junio

Fuente: Junguito y Pizano (1997), cuadro VII. 1, p. 327

Almacenes generales de depósito¹⁷

Estos almacenes ofrecían a los productores el servicio de consignación de su café a la espera de mejores precios en el mercado mediante la expedición de un bono de prenda contra el cual los caficultores podían recibir anticipos de hasta el 75 % del valor consignado a un interés del 3 % anual, bonos que eran descontados de preferencia por el Banco de la República y los bancos comerciales, en particular la Caja Agraria.

En el cuadro n.º 26 se observa el movimiento del grano en dichos almacenes desde 1932, que tuvo un comportamiento creciente durante las dos primeras décadas y que llegó a alcanzar una participación del 35,4 % de la producción en el año cafetero 1940-1941, debido a la puesta en marcha del Pacto de Cuotas en 1940. En promedio, estos almacenes de depósito movilizaron el 14,6 % de la producción nacional de café en el periodo 1932-1957.

¹⁷ Federación Nacional de Cafeteros, "Los almacenes generales de depósito", *Boletín de estadística*, n.º 16, febrero 1938, pp. 8-13.

Comercialización interna y externa

La intervención de la Federación estaba garantizada con los recursos del Fondo Nacional del Café para favorecer a los productores y buscar la estabilización de los precios, bien a través del manejo de las cotizaciones internas o mediante la absorción de las cosechas en situaciones de baja en el mercado internacional.

Las compras que la Federación efectuaba por intermedio de los almacenes de depósito y de sus agencias fueron significativas durante la vigencia del Pacto de Cuotas (1941-1945), en la bonanza de comienzos de la década de los cincuenta y debido a los compromisos de retención previstos en los Convenios de 1958 y 1959 (véase el anexo estadístico n.º 4). En 1965 se reorganizaron los almacenes generales de depósito como Almacafé para el manejo de la comercialización, el almacenamiento y conservación del grano. Sus compras comenzaron a representar cifras superiores al 50 % de la producción, canalizada por la red de las cooperativas de caficultores.¹⁸

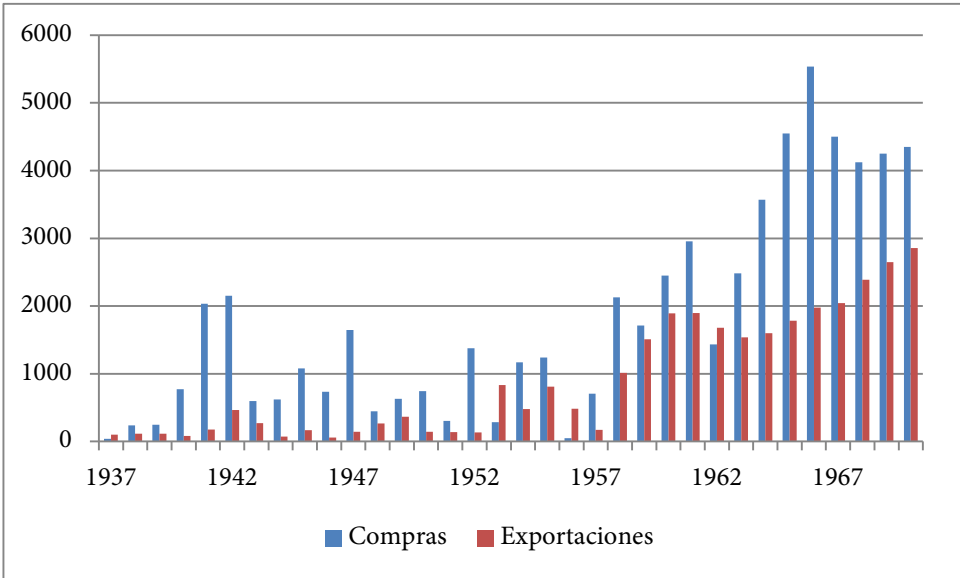
Esta acción de la compra de la cosecha se complementaba con la operación exportadora, que comenzó a darse desde 1941, aunque previamente la Federación la había ejercido por medio de su red de almacenes generales de depósito, con un volumen movilizado equivalente a un 2 % de la exportación total de café en el lapso 1933-1940, como se refleja en el gráfico n.º 5. Entre 1941 y 1953 dicha participación se había incrementado a un promedio anual de 5 %, periodo en el que se destacó el año 1942, cuando la Federación exportó 463 000 sacos, volumen correspondiente al 10,8 % de los despachos totales al exterior; también sobresalió el año 1953, cuando colocó el 12,5 % de las exportaciones. En el periodo 1954-1970, además de canalizar una participación promedio anual del 25,8 % de las exportaciones cafeteras del país, la Federación comenzó a exportar más de un millón de sacos a partir de 1958, y más de dos millones desde 1967.

Es de anotar que todo el café comprado por la Federación a los productores no necesariamente se exportaba. Existían situaciones de retención de la oferta nacional para cumplir los compromisos internacionales, al igual que excesos de producción que superaban las cuotas asignadas al país. También se daba el caso de ventas a los exportadores privados, para que pudiesen efectuar sus despachos ante la escasez de grano en el mercado nacional.

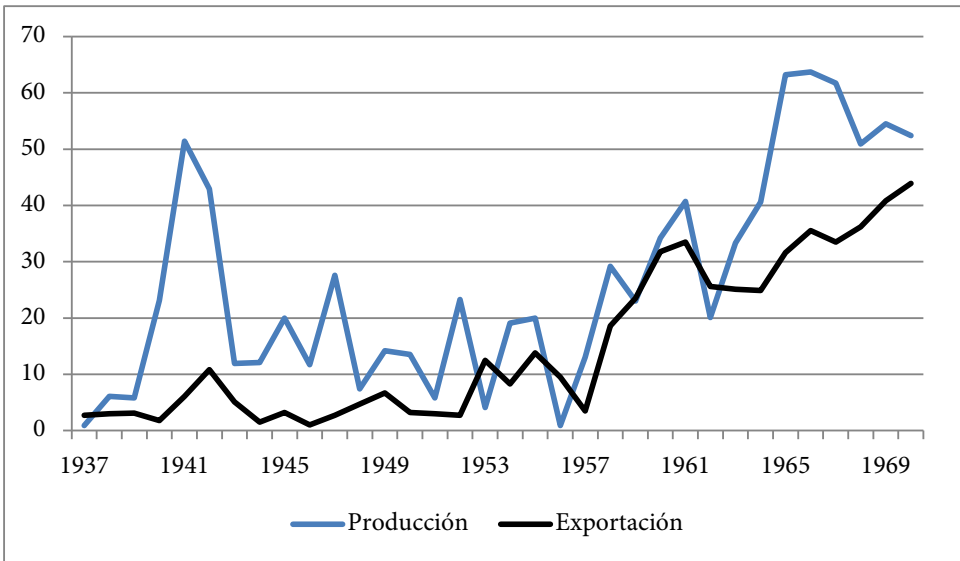
18 El 3 de octubre de 1961 el Comité Municipal de Cafeteros de Armenia creó la Cooperativa de Caficultores de Armenia, con sucursales en Montenegro y Quimbaya.

Gráfico n.º 5. La comercialización interna y externa por la Federación Nacional de Cafeteros y su participación relativa en la producción y exportación de café

(Sacos de 60 kilos)



Participación relativa (%)



Fuente: Anexo estadístico n.º 4

El régimen del precio interno de compra

Antes de 1951, el precio interno de compra era fijado por la Federación a cada uno de sus almacenes y agencias ubicados en todo el país, según las calidades pergamino corriente y limpio y pilado lavado. Las diferencias observadas en los precios por calidades similares dependían de si las ciudades eran centros productores, o de acopio o puntos de embarque. También se tenía en cuenta el tipo de marca, dado por el nombre de la ciudad, aspecto que garantizaba una determinada calidad (Junguito y Pizano, 1997).

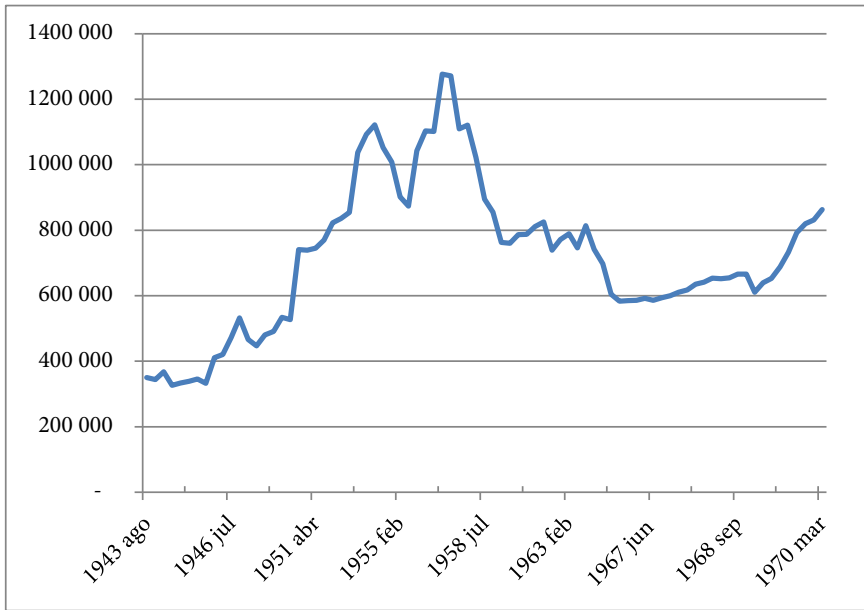
A partir del 26 de octubre de 1950 la Federación procedió a unificar los precios de compra en todas las plazas para la calidad pergamino limpio, y desde el 16 de marzo de 1951 para las dos calidades restantes: pergamino corriente y pilado lavado. La garantía al productor de un precio mínimo o de sustentación por su café, pagado de inmediato y en efectivo, se alcanzó en febrero de 1955, cuando el Gobierno nacional determinó la obligatoriedad de toda persona que comprase café (para entrega inmediata o futura, fuese para beneficiarlo, para su consumo interno o para su exportación) de pagar el precio mínimo que para la respectiva calidad de café fijase periódicamente el Comité Nacional de Cafeteros con la aprobación del mismo Gobierno. Además, estableció que el precio fijado por la Federación para la compra de café en todas sus agencias sería superior al fijado por los compradores particulares, sin que este sobreprecio excediera del 10 %.

El 21 de julio de 1958 la Federación determinó presentar cotizaciones para dos tipos de café, el pilado lavado y el pergamino corriente tipo federación,¹⁹ unificados luego desde el 2 de mayo de 1967, cuando se determinó que el precio de sustentación sería fijado periódicamente solo para el café tipo federación en todos sus puntos de compra.

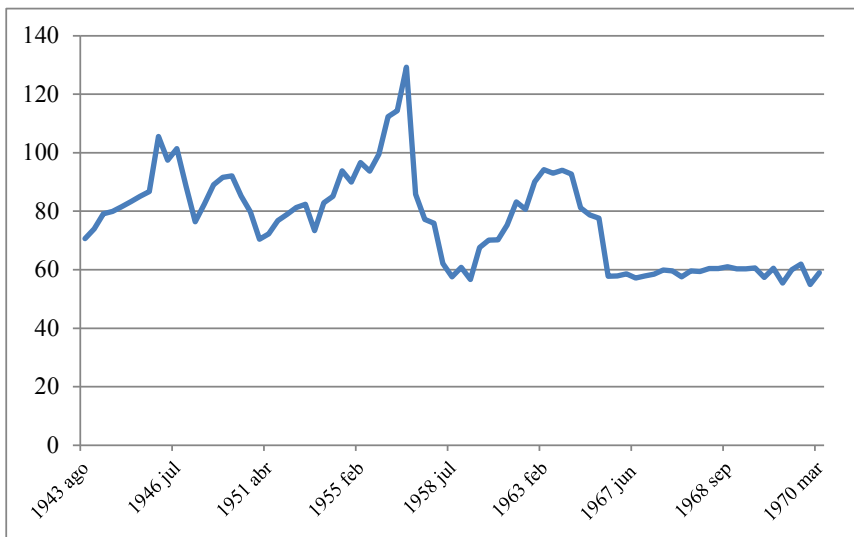
En el anexo estadístico n.º 5 se presenta la evolución del precio interno de compra de café pergamino fijado por las autoridades cafeteras, que desde 1943 hasta su homologación, en julio de 1958, tuvo como referencia la calidad pergamino corriente. Además, se consideró la plaza de Manizales como representativa hasta 1951, cuando se unificó el precio para todos los sitios de compra. Durante el periodo comprendido entre agosto de 1943 y enero de 1970, los precios internos nominales crecieron en forma compuesta el 17,1 % promedio anual, mientras que la inflación lo hizo en un 15,1 % promedio compuesto anual.

19 Definido como pergamino seco, con un 3 % o menos de guayaba y media cara, un 5,5 % máximo entre pasilla y granos varios y una humedad máxima del 12 %.

Gráfico n.º 6
Precio interno real
Base: julio de 2012: 100 - \$ 648 540 la carga



Relación de precios interno y externo (%)



Fuente: Basado en Junguito y Pizano (1997), cuadro VII.6, pp. 336-338.

Tomando como punto de comparación el precio nominal fijado en julio de 2012, es decir, \$ 648 540 la carga de café, en el gráfico n.º 6 se señala que, a valores constantes de ese momento, su nivel real había sido superado solo en aquellas épocas en que existieron precios externos remunerativos y bonanzas, a saber, desde diciembre de 1949 a enero de 1966, y durante la recuperación observada a partir de febrero de 1968. Además, para todo el periodo graficado —1943-1970—, el productor recibió en forma de precio interno, en promedio, el 76,6 % del precio externo, lo que señala que al productor se le trasladó gran parte de la cotización externa en épocas como la bonanza de mediados de los cincuenta, mientras que en otras ocasiones la proporción menor de transferencia se justificaba por la necesidad de capitalizar el Fondo Nacional del Café.

CAPÍTULO 5

DE LA CIUDAD DE
BAHAREQUE A LA
URBE NEOCLÁSICA
Y MODERNA

Como población del centro de Colombia, Armenia se localizaba al sur del departamento de Caldas, y a comienzos del siglo xx estaba débilmente comunicada con el resto del país debido a lo agreste del territorio. Mayormente se relacionaba con la vecindad, en particular con el Valle del Cauca. Precisamente de allí provino el tren, cuando se hizo realidad el ramal del Ferrocarril del Pacífico que unía a Zarzal con Armenia, circunstancia que le dio un giro radical al papel inicial de la ciudad como núcleo de servicios enfocados en una economía cerrada y sustentada en la actividad agropecuaria para pasar a otro de una economía abierta y conectada con el mundo mediante el comercio exterior, basado particularmente en la exportación del café producido en la zona de influencia regional de Armenia.

Armenia antes de la llegada del tren

Armenia nació en 1889 en una pequeña colina donde se ubicó la plaza principal, alrededor de la cual se construyeron las primeras casas de bahareque.¹ Desde esa plaza, el damero fundacional en expansión por los cuatro puntos cardinales tuvo limitaciones naturales por accidentes geológicos y geográficos. A menos de 300 metros al oriente, la quebrada La Florida condicionó su crecimiento; hacia el norte solo logró avanzar, en las primeras tres décadas, unos seiscientos metros, pues halló un barranco que se elevaba como barrera infranqueable para las técnicas constructivas de ese momento; al occidente se extendió cuatrocientos metros, pues la quebrada Armenia y la falla geológica del mismo

1 La palabra *bahareque* se utiliza para denominar la técnica constructiva sismorresistente que empleaba la madera y la guadua en las edificaciones propias de las poblaciones fundadas durante los procesos de colonización, en particular la antioqueña. Se utilizaban la esterilla de guadua y rellenos de cagajón para reafirmar las paredes, cerchas de cuarterones y techo de teja de barro. Los pueblos de bahareque se caracterizan externamente por sus unidades de fachada y de cubierta, continuas una tras otra, e individualmente resaltadas por los colores de las puertas y ventanas, balcones individuales y corridos, zócalos y aleros.

Foto n.º 2. Llegada del tren a Armenia



Fotógrafo: R. Jaime.

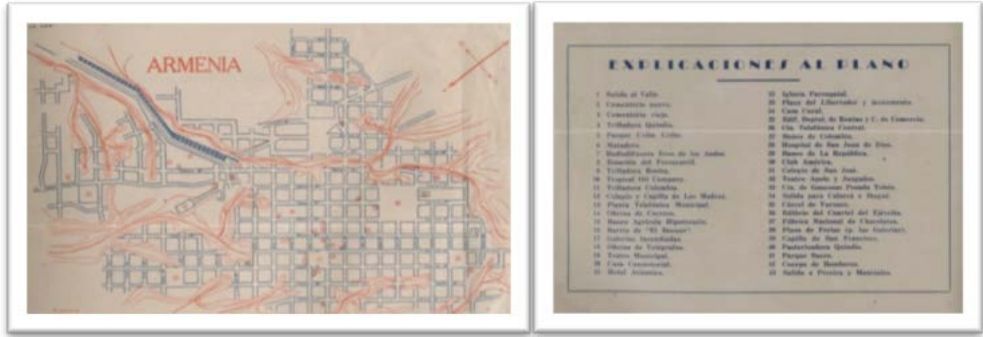
Contenida en Congreso Nacional (1989) y en Loaiza (2004)

nombre detuvieron la expansión; y el sur quedaba expedito, en dirección de la margen derecha del río Quindío, topografía que los colonos aprovecharon para salirse del tradicional damero que se había definido en el centro de la ciudad.

La llegada del tren del Ferrocarril del Pacífico a Armenia (foto n.º 2), el 24 de abril de 1927, provocó notables transformaciones arquitectónicas por la afluencia de capitales y las facilidades de importar materiales diferentes a los que se usaban en la región. Y fue por el sur por donde llegó el tren. Las redes del ferrocarril se extendieron desde Zarzal, en el Valle, hasta muy cerca del centro de Armenia, al lado de la quebrada del mismo nombre, que, como ya se dijo, limitaba el avance del poblado hacia el occidente. Incluso mucho antes de la llegada del tren, la principal ruta de comunicación que los vecinos tenían para sus negocios era la que comunicaba con Zarzal. Por esta ruta salían de Armenia 20 000 toneladas de mercancías al año, especialmente de café, cacao y pieles. Por tal razón, en 1923 el Concejo municipal la declaró “carretera automovilística” y dispuso un presupuesto para asegurar su mantenimiento.² La carretera era importante porque el Ferrocarril del Pacífico llegó inicialmente hasta Cartago, pasando por Zarzal, sitio que se convertiría en puerto para el flujo comercial de doble vía con Armenia.

Ocho años después del inicio de operaciones del tren desde esta pequeña población hacia Buenaventura, la Cámara de Comercio de Armenia (1936)

² Acuerdo 052 de 1923, libro de acuerdos de 1923, archivo de Armenia.



Croquis n.º 1. Plano de Armenia. Cámara de Comercio (1936)

publicó un folleto turístico-comercial en el que incluyó un plano descriptivo de la ciudad, uno de los primeros conocidos en la historiografía local (véase el croquis n.º 1). Según se detalla en este croquis,³ en 1935 la ciudad tenía 39 edificaciones de trascendencia. En dicho plano se incluyeron plazas, parques y edificios públicos, entre los que se destacan la estación del ferrocarril y la Casa Consistorial, empresas industriales y comerciales, templos y cementerios católicos, colegios, hoteles, teatro, bancos, cuerpo de bomberos, lugar de sacrificio de ganado, cárcel, cuartel del ejército, hospital y un club social. También figuran los principales trazados de las vías hacia Ibagué, Pereira y el Valle del Cauca. El único barrio que se puede apreciar es El Bosque, si bien en esa época ya existían otros en la periferia.

Si bien es cierto que la ciudad se transformó económica, urbanística y socialmente con la llegada del tren, antes del mismo ya manifestaba una dinámica de cambio en su arquitectura y en su infraestructura de servicios públicos. De hecho, nueve años antes, en 1918, el geógrafo Rufino Gutiérrez apuntaba sobre el rápido progreso de Armenia: “Progresó con tal rapidez que hoy, a los 29 años, consta de 266 manzanas, de 64 metros en cuadro las de la parte alta y de 80 las de la baja, la mayor parte de ellas bastante compactamente edificadas” (Gutiérrez, 1921). Esta descripción ratifica el modelo de damero español adoptado por los colonos fundadores.

De acuerdo con el mismo informe de Gutiérrez, el pueblo tenía 788 casas construidas, la gran mayoría (646) de un solo piso; 140 se habían levantado de

3 El primer plano de la ciudad fue ordenado en 1909 por el Concejo Municipal. Se presume su existencia porque en 1921, por Acuerdo n.º 27, se ordenó hacer ‘variaciones al plano sobre el área de la población’.

dos pisos y solo dos tenían tres plantas. Además, estaban en construcción 30 casas más: siete de tres pisos, tres de dos niveles y veinte de uno solo. Todas estas casas eran de bahareque. El propio autor citado lo confirma: “Los edificios son en general de madera y de guadua, como las de Manizales, dicen que porque aquí se sienten frecuentes y fuertes temblores, pero quizá influya más en ello la economía y, sobre todo, el ejemplo de la capital, que en muchos casos es moda imperiosa”.

Para ese año, 1918, la ciudad aún no tenía alcantarillado, pero sí un incipiente acueducto: había algunos desagües residuales a cielo abierto, en pocas manzanas, que iban a dar a la cercana quebrada La Florida. Había un acueducto de hierro, de construcción reciente, de 776 metros que llevaba el agua de la misma quebrada hasta un desarenador, y de este se conducía a doce pilas, de las que se surtía la gran mayoría de la población. Solo había 293 derivaciones a las casas, por las que se pagaba una buena suma de dinero (Gutiérrez, 1921). Este autor también hizo referencia al contrato del acueducto con la Mutualidad de Medellín, obra que tomaba el agua del río Quindío, a una distancia de 22 kilómetros y que constaba de cinco túneles.

En 1892 se había creado en la ciudad la Sociedad Hidrográfica, que dio después lugar a la Sociedad de Mejoras Públicas, con el propósito de trabajar el tema del acueducto (Valencia, 1981). Esta sociedad fue responsable de la construcción del primer suministro en “canoas” (guadua), como también de la conducción de hierro y del nuevo proyecto de una bocatoma con cinco túneles, de los que hablaba Rufino Gutiérrez, proyectos que se concretaron en 1923.

Ninguna de las calles estaba pavimentada en 1918:

Las calles son rectas, algunas de ellas poco llanas, de 8 metros de anchura las de la parte alta y de 12 las de la baja. Casi todas tienen empedrados con guijarros, zonas anchas laterales con caños especiales al pie de las aceras, por donde corren las aguas lluvias y desagües de las casas; el centro es de tierra apisonada formando lomo moderado. Las aceras por lo común eran angostas e incómodas, de malísimo ladrillo o de guijarros. [Gutiérrez, 1921].

En 1923, don Carlos Lobo Guerrero⁴ había levantado en Armenia la primera casa “de fachada” (Valencia, 1981), que fue la única referencia en la his-

4 Todo indica que Carlos Lobo Guerrero era hermano o pariente muy cercano de Luis Lobo Guerrero, uno de los ingenieros bajo las órdenes de Francisco Cisneros que construyeron los trayectos del Ferrocarril del Pacífico entre Buenaventura y Cali, y luego hacia Zarzal y de allí a Armenia.

torioografía local de una casa de este tipo⁵ antes de la llegada del tren. Estaba construida de forma diferente, en lo que respecta a estilo y materiales, a las de bahareque, prevalecientes antes de la llegada del tren. Las casas “de fachada” se popularizaron en las décadas de los treinta y cuarenta, dadas las facilidades que por entonces había para ingresar materiales como hierro y cemento por la vía férrea.

Luego de la construcción de la casa de don Carlos Lobo Guerrero se erigió la estación del ferrocarril (foto n.º 3), edificación inaugurada el 14 de octubre de 1930,⁶ evento al que asistió casi toda la población de Armenia, como lo reseñan las fotografías y los relatos consignados en el imaginario popular. La estación se convirtió, desde entonces, en el referente arquitectónico tanto de las empresas establecidas en sus alrededores como de las nuevas construcciones de vivienda y de edificaciones públicas y privadas.

La estación del ferrocarril

El lote donde se levantó la estación se encontraba en uno de los bordes de la ciudad, pero al mismo tiempo era un punto muerto. Se trataba de una depresión geográfica limitada por dos barrancos de gran altura, que daban la sensación de control del territorio, pero impedían la expansión. A este punto llegaba el tren por un recorrido casi invisible, pues su banca fue construida en la margen derecha de la quebrada Miraflores.

La estación fue diseñada por el ingeniero Alfredo Vásquez Cobo, gerente de Ferrocarriles Nacionales. La construcción de la estructura fue asignada al ingeniero constructor italiano Antonio Bernardi.⁷ La obra blanca, decoración

5 Las casas “de fachada” se caracterizaban por tener un frente visible, diferente a todas las demás, que, como lo dice Rufino Gutiérrez (1921) eran todas iguales. Esa fachada se hizo con nuevos materiales, los principales de los cuales eran el cemento, el ladrillo y el hierro, utilizado en algunos reforzamientos.

6 La fecha de la inauguración, con una fotografía de la misma, aparece en Jansen (1930).

7 Antonio Bernardi nació en 1900 en Ponte Nelli Alpi, provincia de Belluno, Italia. Su familia estaba vinculada a la construcción de caminos en la zona donde vivía. Participó como soldado en la Primera Guerra Mundial y luego ingresó a la Escuela Oficial de Caminos y Puentes de los Alpes. Con la depresión económica europea, su familia se trasladó a América. Trabajó en los ferrocarriles de Bolivia, Chile, Perú y Ecuador. Luego vino a Colombia para trabajar en el tramo del ferrocarril que conducía al puerto de Tumaco, en la costa pacífica de

Foto n.º 3. Edificio de la estación del ferrocarril



Foto Linder, de propiedad de Julio González.
Contenida en Loiza (2004)

Croquis n.º 2. Localización de las instalaciones de la estación de ferrocarril de Armenia



Croquis elaborado por los autores

y ornamento la desarrolló el arquitecto Mauricio Ramelli (Arango, 1989). El edificio tenía un área aproximada de 907 metros cuadrados y una altura promedio de 12 metros.

La estación quedó conformada, como puede verse en el croquis n.º 2, por una edificación principal y las bodegas norte y sur. Localizada de forma paralela a la línea férrea, configuraba un conjunto armónico frente al patio de maniobras de las viejas máquinas de vapor. Posteriormente se levantó una bodega central, que partió el patio en dos. Se continuó con la construcción de los talleres de mantenimiento y la báscula. La casa del jefe de la estación fue ubicada en una de las alas en el segundo piso del edificio central. En el extremo sur se construyó la vivienda del ingeniero jefe del ferrocarril, en la que habitaron también algunos empleados de confianza de la misma obra. En el extremo norte se levantó otra construcción de dos pisos que se usó como casa de hospedaje de las tripulaciones del tren.⁸

El edificio principal constaba de una planta rectangular, con acceso por un vestíbulo que definía la simetría y dividía los espacios en el primero y segundo piso (Beltrán, 2010). En el vestíbulo se localizaban las taquillas para la venta de tiquetes; en el primer piso se encontraban las salas de espera y la plataforma de embarque, y en las esquinas se localizaban las bodegas de equipaje; el segundo piso se acondicionaron las oficinas de la Administración.

El estilo arquitectónico del edificio corresponde al neoclásico, característico del periodo republicano que se desarrolló en Colombia a finales del siglo XIX (Arango, 1989). La edificación fue construida con estructura de ferrocemento, ladrillo y revoque de cemento. Las puertas, ventanas y balcones se hicieron con forja de hierro. Los muros interiores se levantaron con armadura de madera forrada con lámina metálica, adornados con capiteles, vigas y cielos. Los diseños de la baldosa del piso en las salas de espera y en los espacios de estancia de pasajeros contrastaban bien con la austeridad de la construcción de las bodegas que acompañaban al edificio republicano. En sus salas principales se destacaban los capiteles. El decorado de los pisos, especialmente en la

Colombia. De allí pasó a Cali y luego a Manizales. Vivía en Manizales cuando se vinculó a Armenia con la construcción del acueducto y el alcantarillado. Por entonces se le encargó el cálculo estructural y la construcción de la estación del ferrocarril de esta ciudad, donde residiría por un largo periodo. Falleció en Cali el 25 de marzo de 1977.

8 Entrevista al señor Humberto Aristizábal Salazar, funcionario de los ferrocarriles entre 1944 y 1976 y quien fue jefe de estación de Armenia. Conversación realizada el 14 de enero de 2013.



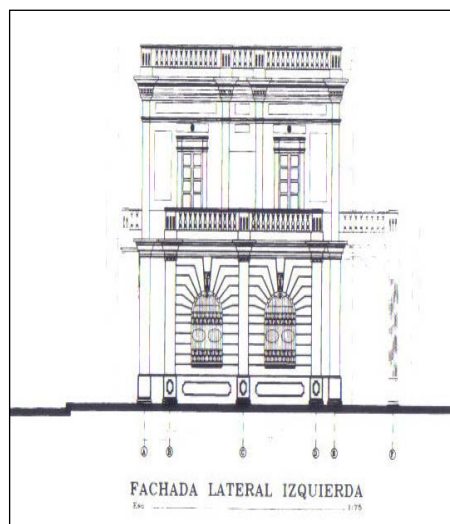
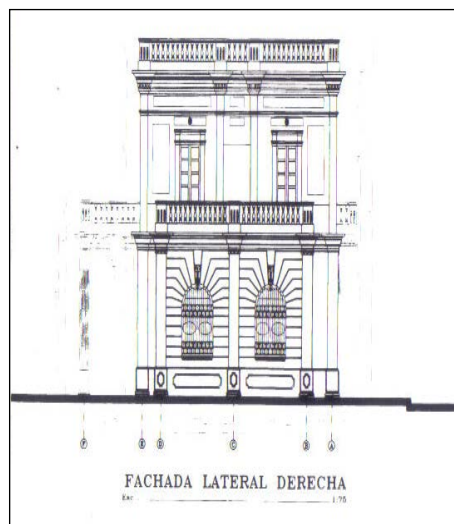
Fotos n.ºs 4, 5 y 6: Aspectos exteriores del edificio de la estación.

Fuente: Beltrán y Ossa (2010: 70)

entrada principal, tenía una alegoría de la época republicana, lo mismo que las dos grandes puertas centrales, también de hierro, con remaches. La terraza estaba adornada en sus esquinas con caracoles de concreto y yeso (fotos n.ºs 4, 5 y 6).

Las bodegas fueron espacios diseñados y construidos para almacenamiento de mercancías. Presentaban una arquitectura clara y sencilla, sin adornos, que armonizaba con el edificio principal en altura y proporciones. La bodega sur fue la primera que se construyó, y contaba con cerchas metálicas para sostener su cubierta de zinc. En la bodega norte se cambió la cercha

Plano n.º 1



metálica por madera con cubierta de teja de barro. La bodega central fue construida en dos épocas diferentes, algo que se evidencia en el cambio en la modulación de las columnas y el diseño de las cerchas, aunque contaba con una sola cubierta de zinc.

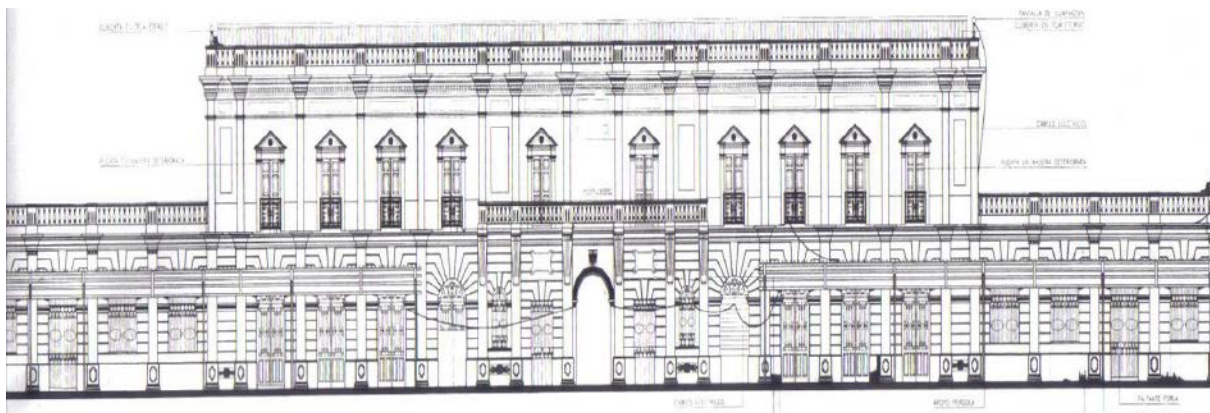
Como se puede ver en la información planimétrica⁹ (planos n.ºs 1 a 5), las fachadas frontales y laterales y los cortes longitudinal y transversal de la edificación principal presentaban una clara expresión de modernidad en su distribución espacial y en el tema de ornamentación exterior e interior, novedades para la época, en que imperaba el bahareque como elemento característico de las construcciones existentes en Armenia.

⁹ Elaborada por los arquitectos Juan Carlos Olivares y Juan José Botero en 1998, con motivo de la intervención realizada por el Ministerio de Cultura para habilitar los espacios del edificio principal de la estación para su ocupación posterior. Cabe anotar que esta planimetría fue rescatada de planos físicos existentes en la Oficina de Planeación Municipal de Armenia, con ocasión de la búsqueda de información para los estudios previos para la preparación del PEMP (plan especial de manejo y protección de un bien del ámbito nacional). Esta planimetría está contenida en Beltrán y Ossa (2010: 67-70).

Plano n.º 2. Fachada principal



Plano n.º 3. Fachada posterior



Plano n.º 4. Corte longitudinal



Plano n.º 5. Corte transversal

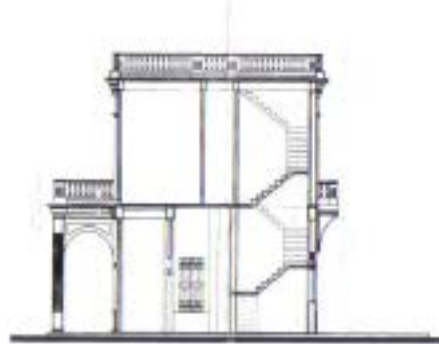


Foto n.º 7. Trilladora Quindío



(Cámara de Comercio, 1936)

Foto n.º 8. Trilladora Rosita



(Cámara de Comercio, 1936)

La infraestructura asociada a la estación del ferrocarril

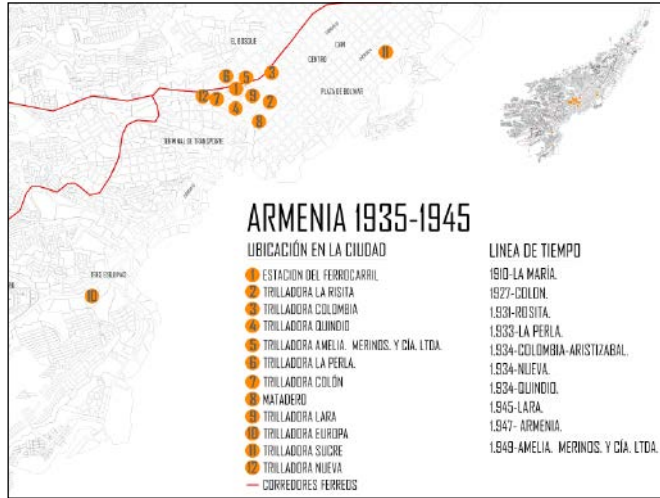
112

El sector inmediato a la estación se consolidó como zona de servicios de transporte, bodegaje y parqueadero. Cuando llegó el ferrocarril a la ciudad ya existían en los alrededores dos de las principales trilladoras: Quindío (creada en 1934. Foto n.º 7) y Rosita (establecida en 1931. Foto n.º 8).

Otras trilladoras de la época fueron La María, Unión, Colón (constituida en 1927) y Sucre, distantes de la zona de la estación, que con el tiempo se convirtió en un enclave económico para la exportación de café de la región y del país, sobre todo durante las décadas de los treinta y cuarenta, cuando se instaló la gran mayoría de las empresas (croquis n.º 3).

Las dos trilladoras mencionadas inicialmente funcionaban en edificaciones que se convirtieron en muestra de la arquitectura industrial construida con bahareque. La trilladora Quindío fue diseñada para operar un solo piso con los montajes tradicionales. Estaba ubicada en la vía a Montenegro, a pocos metros de la estación. Sus paredes eran de bahareque tradicional embutido con boñiga y protegido por un zócalo de madera parada. Tenía grandes

Croquis n.º 3. Localización espacial de las trilladoras en Armenia



Fuente: croquis elaborado por los autores

ventanales que permitían el asoleo y la ventilación requeridos para los oficios de trilla y selección del grano. Lucía aleros y tejas de barro crudo, y en los sectores donde se encontraban las tolvas se desarrolló un segundo piso, a modo de *mezzanine*, que facilitaba la manipulación de las bandas que movían el café en el proceso de beneficio.

La trilladora Rosita se levantó en la carrera 8.^a,¹⁰ y era una construcción de mayor dimensión, de arquitectura moderna y con una estructura de tres pisos en algunos sectores. Se destacaban adornos en sus ventanas, con recuadros de madera con baranda sencilla de macana para tener mayor control sobre la privacidad del lugar. Tenía cubierta de teja de barro crudo, con ventilación en su parte más alta para impedir la acumulación de calor en los procesos de beneficio del café.

También se encontraban, en el área de la estación, las trilladoras Colombia (1934) y Amelia (1945). La primera era propiedad de A. Aristizábal & Cía. y Villegas Hermanos, y fue construida por el ingeniero italiano Antonio Bernardi. La segunda fue una edificación de gran tamaño de propiedad de Merinos y Cía. Ltda., firma tolimense exportadora de café.

10 Carrera 18 de hoy, con calle 26, sector conocido como La Cejita.

El área total del predio de la trilladora Colombia era de 307 m², y contaba con sótano, que era utilizado como bodega, y dos pisos más, donde se realizaban las labores de secado, trilla y escogencia del grano, para un área total construida cercana a los 500 m². Tenía un embarcadero directo desde su edificio a los vagones del ferrocarril, y el acceso peatonal se hacía por la carrera 8 (actual carrera 18), pero la cara principal de la edificación miraba hacia la estación del ferrocarril.

El edificio de la trilladora Colombia consistía de una estructura basada en placa y columnas aporricadas construidas con ferrocemento. La bodega estaba constituida por un espacio de doble altura con *mezzanine* para oficinas y sótanos de almacenamiento. Este edificio fue construido en 1936, época en la que la arquitectura pasaba por un momento de transición entre el periodo republicano y el moderno (Arango, 1989). Este inmueble se convirtió en expresión de la arquitectura industrial de la región y fue el prototipo de edificación y el modelo de distribución y construcción que se replicó en todo el territorio del Antiguo Caldas, la mayoría de las veces porque los exportadores eran los mismos en las diferentes ciudades.

La trilladora Amelia quedaba en el lado occidental de la quebrada Armenia, pero su cercanía a los rieles de la estación la puso en posición estratégica con acceso directo a los vagones del tren y a la base del talud que permitía la comunicación por vía hacia la loma del barrio Berlín, en donde se ubicó otra de las grandes trilladoras de la época: la Lara. La edificación era de planta libre con *mezzanine* de dos pisos en el fondo, donde se ubicaban las oficinas, que tenían control directo sobre el bodegaje y la operación de cargue y descargue. De una altura de al menos 12 metros, contaba con un montaje interior que se basaba en una torre-grúa con banda que corría a todo lo largo de la planta y permitía apilar verticalmente los bultos de café antes de movilizarlos hacia los vagones del tren en la operación de cargue.

Con la canalización de la quebrada Armenia, en la década de los sesenta del siglo pasado, la edificación de esta trilladora quedó en el mismo terraplén de las bodegas del ferrocarril, lo que la integró al conjunto patrimonial declarado de la estación del ferrocarril de Armenia y la habilitó como un inmueble con potencial de reúso para fines culturales o comerciales en el marco de la formulación del plan especial de manejo y protección.

A pesar de las limitaciones topográficas del lote donde se construyó la estación de ferrocarril, en este sitio se concentró la operación de beneficio, trilla y empaque del grano de varias trilladoras, como las arriba mencionadas.

Asimismo, se localizaron servicios colaterales, como el que se prestó con la construcción del parador de camioneros en el acceso norte de la estación.

Se trató de un edificio de dos pisos situado al frente de la bodega norte, que contaba con una serie de garajes individuales para que la carrocería y, por supuesto, la carga del camión quedaran protegidas.¹¹ En el segundo nivel funcionaba un hotel para los conductores y ayudantes del ferrocarril. Este edificio y el complejo general de las construcciones del ferrocarril y trilladoras propició el desarrollo rápido de servicios de hospedaje y, por consiguiente, el avance de una zona que incluía bares, prostíbulos y pensiones u hospederías.

Resulta evidente que el sector de la estación del ferrocarril se convirtió en un referente urbano de características particulares. Fue el sitio más importante de la actividad comercial de la región, pero al mismo tiempo, cuna de las transformaciones de la estética en la construcción, que introdujeron la modernidad en la ciudad. Esto se dio no solo por la llegada de materiales nuevos, como el hierro, el latón y el cemento importados y transportados en el ferrocarril, sino porque la construcción del edificio central, de estilo republicano, generó una nueva tendencia estilística e hizo aportes a la estética de las edificaciones, tanto en las obras destinadas a la industria naciente como en los nuevos estilos de vida manifestados en las viviendas.

La modernización de la ciudad

La dinámica económica de Armenia tuvo no solo un gran empuje con la llegada del ferrocarril, sino también con la construcción de edificaciones para el adecuado funcionamiento de la estación, lo que motivó una paralela transformación arquitectónica e imprimió una nueva imagen a la ciudad.

Desde la primera década del siglo xx se venía planeando la construcción de la plaza de mercado Cervantes, 200 metros al occidente de la plaza del Libertador, el eje del inicio de la fundación.¹² Todo indica que cuando Rufino Gutiérrez visitó la ciudad en 1916, la plaza Cervantes existía como un centro de mercado,

11 Entrevista a Humberto Aristizábal Salazar, jefe de la Estación entre 1944 y 1976, realizada el 14 de enero de 2013. El edificio de camioneros aún existe, pero en deplorables condiciones.

12 Concejo Municipal de Armenia. Acuerdo 23 de 1907, por medio del cual se ordena crear la plaza Cervantes.

pero sin edificación. Esta se empezó a construir en 1924 y se terminó en 1929,¹³ y su construcción fue simultánea con la de la estación del ferrocarril. La plaza de mercado cubierto, llamada más tarde plaza Cervantes, se erigió con un pórtico de estilo republicano en la mitad; sus columnas eran de concreto y las paredes de ladrillo. Se levantó en la zona central, en la denominada calle del Chispero,¹⁴ hoy calle 21. Fue una de las primeras edificaciones de la ciudad.

Los rieles modernizaron las calles de la ciudad adonde llegaron. La pavimentación de las vías de Armenia se inició en 1934. La mayoría de las calles presentaron un nuevo aspecto, que se extendió a la ruta que conducía a la estación del ferrocarril y a las que comunicaban con las troncales nacionales, especialmente hacia el sur, para la conexión con el Valle del Cauca. La modernización de las vías incentivó de inmediato el auge del automóvil en la ciudad. En 1935 había 409 automóviles, 34 buses, 79 camiones, 486 bicicletas, 264 carros de resorte, 14 carros de cuatro ruedas y seis carros mortuorios (Cámara de Comercio, 1936).

También en la década de los treinta se construyó un alcantarillado moderno, subterráneo, con materiales importados, que se extendió por las vías que se iban pavimentando. De esta forma se propició la ampliación de la cobertura del alcantarillado, que tuvo dos desfuegos principales: la quebrada La Florida, al oriente, y la quebrada Armenia en el centro.

La modernización del acueducto empezó en 1923, cuando el Ministerio de Gobierno autorizó al alcalde para obtener un crédito por \$ 100 000 para tal fin. Se contrató al ingeniero José Ramírez Johns¹⁵ para que realizara los planos de distribución, que fueron entregados oficialmente en 1925 (Valencia, 1981). La red terminó de extenderse en 1928. Como la bocatoma de captación se encontraba aproximadamente a 20 kilómetros sobre el río Quindío, se dificultó la conducción del agua. La acequia, descubierta y sin protección para el

13 Concejo Municipal de Armenia. Véanse los acuerdos de 1924 a 1929, en los que se ordena la construcción de la plaza de mercado cubierto, la contratación de obras y materiales, el arriendo de los locales a empresas como la Compañía Nacional de Chocolates (Acuerdo 31 de 1926) o a personas naturales como José María Mejía G. para una tienda de abarrotes (Acuerdo 38 de 1926), y el pago de indemnizaciones a arrendatarios por daños ocasionados en función de la terminación de la construcción del edificio.

14 La plaza se quemó en un incendio ocurrido el 8 de septiembre de 1935. En ese lote, situado entre las actuales calles 21 y 23 con carreras 16 y 17, se construyeron luego el edificio del Banco de la República y las sedes de la Alcaldía y el Concejo municipales.

15 Concejo Municipal de Armenia, Acuerdo 1, de enero de 1923, *Libro de acuerdos de 1923*, Archivo Municipal.

agua almacenada, presentó inconvenientes y elevó el costo de mantenimiento. Aún no había tanques de decantación y clorhidración.

En este proceso de cambio de lo rural a lo urbano, la ciudad recibió influencias de la arquitectura regional de referencia de Manizales, capital del departamento de Caldas. Casi todos los ingenieros contratados para las nuevas obras con materiales modernos llegaban de Manizales, y plasmaron su influencia en gran parte de las edificaciones levantadas en las décadas de los treinta y cuarenta.

La modernidad ofreció nuevos conceptos de diseño. Se pasaba de la unidad de imagen de la cuadra o de manzana homogénea, dada por el lenguaje arquitectónico de puerta-ventana que caracterizaba a los pueblos de bahareque, a calles en las que se destacaban edificios únicos de fácil identificación y que rápidamente se convirtieron en referentes de lugares de la ciudad. Las medidas y las proporciones parecían carecer de límites, o los únicos límites eran los previstos en los diseños arquitectónicos y las medidas que recomendaban los cálculos estructurales, que eran desarrollados por profesionales extranjeros que comenzaban a trabajar en obras públicas y privadas.

Así, la arquitectura de Armenia empezó a distinguirse porque introdujo una nueva concepción plasmada en expresiones europeas, sobre todo italianas y francesas, como barrios con edificaciones tipo casa-quinta y edificaciones de cemento en las calles centrales, que se distinguían por sus adornos de yesería tanto en sus fachadas como en su interior. También surgieron las rejas de forja y comenzó a utilizarse el vidrio.

Aunque las primeras edificaciones que emularon a la estación del ferrocarril fueron las instalaciones para la trilla del café de exportación, la transformación de la ciudad se notó en la construcción de edificios modernos con ascensores, lámparas y puertas de bronce, y trabajos de forja. La presencia de estos nuevos inmuebles corrobora la hipótesis de que la construcción de la estación generó una fuerte influencia estilística y constructiva en la arquitectura vernácula e institucional contemporánea en el municipio de Armenia

Teniendo en cuenta la localización de la estación del ferrocarril y la infraestructura asociada a ella se podría afirmar que se escogió un lugar estratégico por su cercanía a las actividades gubernamentales y al mercado local. Pero en realidad su presencia en este sitio estuvo definida por la necesidad del sistema de transporte férreo, que requería de pendientes mínimas para su operación. Las directivas de los Ferrocarriles diseñaron para Armenia un acceso lo más próximo al corazón de la ciudad, sin mayores pretensiones de

prolongar su recorrido más allá. El espacio abierto que ofreció el lote permitió la adecuación de un gran patio de maniobras para la movilización de los vagones y de las locomotoras, que podían dar la vuelta para su retorno. En resumen, la red del ferrocarril corría paralela a la quebrada Miraflores, hasta llegar muy cerca a la quebrada Armenia, que ha sido un referente urbano de primera línea.

En esa época de modernización de la ciudad también se puso en evidencia un elemento esencial en la vida local: el catolicismo, que como religión fue un factor articulador de la población. Para 1936, Armenia, a pesar de ser un municipio de 52 000 habitantes, contaba con dos cementerios. El primero de ellos, el Cementerio Fundacional o Viejo, creado por la viceparroquia de la Virgen de la Inmaculada Concepción, y en donde fueron enterrados los primeros pobladores de la ciudad, se localizó en la ruta a Tres Esquinas, por la calle 8, en su margen izquierda¹⁶ (Valencia, 1981).

Ese mismo año el segundo cementerio ya estaba en construcción, enfrente del anterior, y que llevaría el nombre de San Sebastián. Este nuevo cementerio se construyó sobre planos que imitaban la usanza de las grandes ciudades, y en él también se haría manifiesta la influencia de la nueva arquitectura republicana característica de la estación del ferrocarril. En él se dispusieron socialmente los servicios, y a los mausoleos de familias importantes y de autoridades se les reservó la primera fila. El cementerio cerraba con una rotonda de servicio popular caracterizada por los modernos nichos organizados en pisos de hasta cuatro niveles sobre los bloques que los contenían.¹⁷

El primer templo de Armenia se instaló en la plaza del Libertador —el sitio de la fundación— y fue puesto bajo la advocación de la Virgen de la Inmaculada Concepción. Esta iglesia se empezó a construir cuando terminaba el siglo XIX, y solo se concluiría finalizando la década de los veinte del siguiente siglo. Era un templo de madera y guadua forrado de lata, una técnica que recibió el nombre de *bahareque metálico* y que permitió el desarrollo del estilo republicano con características del neoclásico, con predominio románico en construcciones de bahareque, pero con apariencia moderna en su exterior (foto n.º 9).

16 Este cementerio estuvo ubicado en un lote situado en la actual carrera 18 con calle 36, que después sería ocupado por el colegio San Solano y, enseguida de este se encontraba el templo de la Virgen del Carmen. Ambas edificaciones se derrumbaron con el terremoto del 25 de enero de 1999.

17 El Cementerio de San Sebastián surgió en la década de los treinta, pero con la ampliación de la carrera 19 hacia el sur, se corrió, en el mismo lote, por lo menos doscientos metros hacia el occidente. Allí estuvo hasta finales de la década de los setenta, cuando fue demolido para dar paso a la Terminal de Transporte.

Foto n.º 9. Catedral antigua



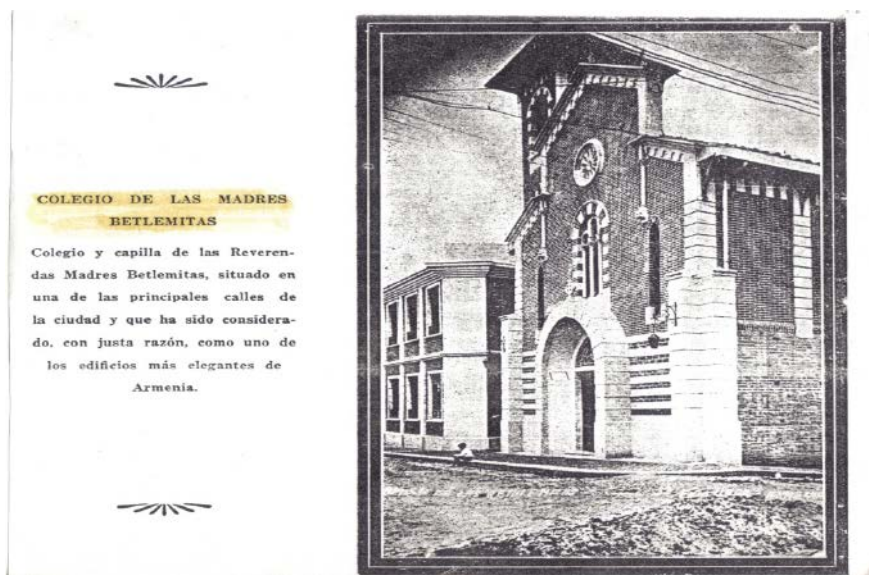
Fuente: Tomada de Alcaldía de Armenia (2003)

Esta edificación tenía tres puertas de acceso en su fachada principal. Sobre la puerta central descansaba la torre, que comenzaba en un arco ojival, encima del cual había una superficie de madera, cuadrada, a modo de capitel, donde se ubicaron, a cada lado, los relojes. La torre continuaba con el campanario, que mostraba ventanas en las caras laterales y frontal, también de arcos ojivales, y en cada esquina remataba con pequeñas torres coronadas por pináculos. La torre culminaba con la clásica pirámide románica, hecha de tablas, sobre la cual se había instalado una cruz metálica (Rojas, 2004).

El segundo centro religioso construido en la década de los treinta, y que evidencia influencias de la arquitectura republicana de la estación, fue la capilla del Colegio del Sagrado Corazón de Jesús, regentado por la comunidad bethlemita y localizada sobre la carrera 3 con calle 14.¹⁸ La capilla fue obra del

18 Hoy carrera 13 con calle 24.

Foto n.º 10. Capilla del Colegio de las Bethlemitas



COLEGIO DE LAS MADRES BETLEMITAS

Colegio y capilla de las Reverendas Madres Betlemitas, situado en una de las principales calles de la ciudad y que ha sido considerado, con justa razón, como uno de los edificios más elegantes de Armenia.

Cámara de Comercio (1936)

120

ingeniero italiano Antonio Bernardi, y se caracterizaba por su volumetría asimétrica, que le daba un valor visual agregado, ya que rompía con los esquemas tradicionales; además, un vitral adornaba su fachada principal al tiempo que garantizaba la penetración de abundante luz, que complementaba la calidad espacial y le añadía un toque de espiritualidad a la edificación, muy adecuado al uso que recibía. En cuanto a su tamaño, no sobrepasaba los 80 m². El proyecto se desarrolló en un solo piso y alcanzó una altura máxima de 20 metros en la parte del campanario (foto n.º 10).

En 1929, en vísperas de la inauguración de la estación del ferrocarril, la Orden Tercera Franciscana construyó una pequeña capilla en un lote de la plaza de Ferias, donde más tarde se erigiría la nueva plaza de mercado, que reemplazaría a la que se había incendiado. En un lote vecino a esta capilla, los franciscanos construyeron un convento que ocuparían en 1937 y comenzaron las obras de un nuevo templo, en el mismo lugar de la primera capilla. Su edificación se inició sobre planos elaborados por la firma Robledo Hermanos de Bogotá y donados por el entonces cura párroco de Cáqueza (Cundinamarca). Dichos planos fueron modificados levemente por el director interventor de la obra, el ingeniero calculista armenio Enrique Velásquez Jaramillo, y los

trabajos fueron dirigidos por fray Bernardo Alfonso Otero. El templo, que había empezado a construirse en 1945, se inauguró en 1949 bajo la dirección de fray Antonio Velandia (Rojas, 2004).

Este templo es de estilo republicano, con predominio románico y con una planta rectangular en forma de cruz latina. Se construyó con mampostería de ladrillos procedentes de Tuluá, Cartago, Caicedonia y Armenia. Contaba con una nave central de 9,93 metros y dos laterales de 3,31 metros, formadas por arcos formeros y arcos fajones. La nave izquierda, o del evangelio, tenía un acceso por la carrera 18, y a la nave de la epístola (derecha) se accedía desde el convento. Sobre el crucero, y apoyado en cuatro arcos torales, se encontraba el cimborrio, que recibía la cúpula de ladrillo elevada a una altura de 12 metros.

Junto al templo quedó el convento de San Francisco de Asís, construido por la misma época con especificaciones técnicas similares y con arcos románicos. El convento era el sitio de habitación de los sacerdotes y servía de hogar de paso a ancianos indigentes, lo mismo que de casa cural. Allí funcionó durante mucho tiempo el Colegio San Luis Rey.

Otra construcción religiosa que da fe de los cambios urbanos y arquitectónicos de la ciudad auspiciados por la llegada del tren fue el templo del Sagrado Corazón de Jesús. La población lo ha designado como la iglesia de Piedra, pues sus muros son en su mayoría de piedra traída del río Quindío por los fieles de la parroquia. Es la iglesia más grande de Armenia, diseñada por el arquitecto italiano Albano Germanetti y construida por el ingeniero quindiano Carlos Augusto Agudelo.

En sus comienzos cumplía sus funciones la pequeña capilla del castillo Getsemaní con la anuencia de su propietario, Domingo A. Quintero. Luego se pasó a una enorme casa de arquitectura de bahareque en el mismo sitio donde luego se levantaría el actual templo. Allí se construyó inicialmente un sótano, donde ofició la parroquia por varios años, mientras se levantaba el templo en la parte superior, a nivel con la carrera 21, entre calles 19 y 20, donde comienza a empinarse la ciudad hacia el sitio conocido como El Bosque.

Casi simultáneamente se levantó la iglesia de la Virgen del Carmen, en terrenos del primer cementerio. Estaba ubicada en la carrera 18, entre las calles 33 y 34, sobre el costado oriental.¹⁹ En los años cuarenta, a raíz de una misión dirigida en el sector por fray Samuel Botero Restrepo, se decidió la construcción del templo dedicado a la Virgen del Carmen, que se inició en

19 La estructura del templo resultó dañada por el terremoto de 1999, lo que obligó a demolerlo, ante el peligro que representaba.

1942 y terminaría en 1965. De estilo románico, este templo regentado por la comunidad franciscana fue una de las más importantes obras arquitectónicas del patrimonio cultural de la ciudad. Estaba hecho de mampostería de ladrillos, como el de San Francisco, y contaba con una nave central y dos laterales hechas con arcos formeros y arcos fajones (Rojas, 2004).

Un poco más adelante, en la década de los cincuenta, se construyó la iglesia presbiteriana Cumberland, uno de los edificios más pintorescos de la ciudad, de estilo gótico, incrustado entre dos edificaciones contemporáneas en la carrera 15 entre calles 16 y 17. Fue construido en el año de 1955 por arquitectos de la Misión Cumberland en Colombia, dirigida por el reverendo Eduardo Clyne, de origen escocés. Tiene dos entradas laterales y un gran ventanal en triángulo con vitrales que muestran a Jesús llamando a la puerta de una casa para pedir hospedaje.

Con los templos de mampostería de ladrillo, ferroconcreto y piedra empezaron a aparecer los edificios modernos en Armenia. Alrededor de la nueva plaza de mercado se levantaron edificios de cinco y seis pisos, como el Santafé y El Lobo, de concreto y ladrillo, con espacios generosos y en puntos estratégicos que colindaban no solo con la galería, sino también con los principales lugares comerciales y administrativos de la ciudad, al igual que el ya mencionado templo de San Francisco y su convento.

Lo mismo sucedió en la plaza de Bolívar. Las edificaciones que la enmarcaban, hechas con bahareque, fueron cayendo y acabarían reemplazadas por edificios de seis y siete pisos, como el de la Compañía Colombiana de Seguros, en la esquina suroccidental de la plaza, erigido en 1947, y luego conocido como edificio de Valorización. Este inmueble aún conserva los materiales originales, como el mármol en la fachada y el piso de baldosa. En los años cincuenta la instalación del ascensor suizo Otis lo convirtió en el primer edificio con dicha comodidad en la ciudad.

En la esquina sureste de la misma plaza, el Municipio construyó en 1940 el teatro Bolívar, justo en el sitio donde había funcionado la Casa Consistorial (foto n.º 11), un edificio de bahareque de tres pisos que albergó desde la fundación de la ciudad la Alcaldía, el Concejo y el Teatro Municipal, además de la cárcel, en su patio interior.

Construido con concreto y ladrillo, durante mucho tiempo fue el único teatro de la ciudad. Allí no solo se proyectaban películas, sino que se presentaban famosos artistas nacionales e internacionales. El edificio fue vendido en los años cincuenta al señor Luis Horacio Gómez Escobar. Una década después

Foto n.º 11. Casa consistorial



Tomada de Loaiza (2004)

fue remodelado por el ingeniero Gabriel Eduardo Bernal Gómez, quién lo alquiló a Duván Rojas Santa, empresario que lo usó como sala de cine hasta 1998, cuando cedió el local para otros usos (Rojas, 2004), pero al poco tiempo tuvo que ser demolido, tras verse seriamente afectado por el terremoto de enero de 1999.

Con el mismo estilo moderno se levantó en los años cincuenta, en la esquina noroccidental de la plaza, pasando la calle, el edificio Bolívar. Una cuadra más abajo, en orientación oriente-occidente, el Banco de Colombia construyó por la misma época un edificio moderno de dos pisos, de ferroconcreto y placas cubiertas de asbesto-cemento sobre estructura de madera, ventanería de lámina y algunos recuadros sobre las mismas, a manera de decoración de fachada (Beltrán, 2006; y Ríos y Duque, 2008). Este edificio se caracterizaba por su planta rectangular, con patio interior y fachada principal ochavada, de arquitectura moderna, con adornos de concreto a manera de recuadros sobre la puerta principal de acceso al edificio y ventanas en el primer y segundo piso. El arquitecto se cuidó de que hubiese un remate vertical de fachada para evitar la vista de las tejas con un ático de concreto adornado con recuadros de cemento. Como elemento de seguridad, las ventanas del primer piso tenían

rejas de forja; la puerta principal del edificio era de lámina, con incrustaciones de hierro forjado y chapas de seguridad elaboradas con figuras alegóricas al sector bancario.²⁰

Enfrente de este edificio se había establecido, desde 1938, otra de las edificaciones más emblemáticas de Armenia: el teatro Yanuba. Este inmueble constaba de tres pisos, el primero destinado a locales comerciales, donde además se encontraba el acceso al teatro; en el segundo se hallaban la platea y la tramoya, mientras que el tercero funcionaba como palco. El edificio tenía un área total de 450 m², aproximadamente, y una altura máxima de 8,65 metros. Los dos primeros pisos ocupaban el lote en su totalidad, mientras que en el tercero se generaba un vacío que contribuía a la propagación del sonido.

En cuanto a técnica constructiva, esta edificación perteneció a la época de transición del bahareque a las estructuras conformadas por columnas y placas de ferroconcreto. La fachada original era de granito sin pulir y presentaba ventanas de lámina y puertas de hierro forjado enmarcadas por recuadros de concreto.

Este cambio en la técnica constructiva es el inicio de las casas de habitación al mejor estilo europeo, como el castillo de Getsemaní, de propiedad de Domingo A. Quintero, quien fue un empresario de la construcción que incurrió también en negocios de café y chocolate en el Quindío. Quintero escogió un lote en uno de los barrancos de la estación, un montículo que le permitía divisar toda la ciudad, por un lado, y ser visto desde cualquier lugar de ella.²¹

El castillo fue una bella y elegante quinta construida en 1937 por el ingeniero Bernardi (Beltrán, 2010), y dio inicio al barrio Cincuentenario. Fue inaugurado en 1939, con motivo de los cincuenta años de fundación de la ciudad. El castillo fue catalogado como la construcción más rica en decorados y ornamentaciones de Armenia. Su valor comercial fue por muchos años el más elevado entre las residencias particulares que se hicieron en la nueva urbe.

El área construida fue de 2335 m². Su altura máxima de 15 metros dotó a la edificación de gran imponencia en el perfil urbano. En su construcción se empleó el sistema de pórticos de concreto reforzado. Se ha inferido que la

20 El banco vendió el edificio en la década de los sesenta, en la que fue objeto de remodelación. Producto de esta, se retrocedió su muro de fachada para ampliar el andén. No obstante este recorte, pudo ampliar su segundo piso conservando las columnas aporricadas originales. Hoy funciona allí un pequeño centro comercial con el nombre de El Cairo.

21 El castillo Getsemaní estuvo ubicado entre las carreras 19 y 20 con calles 28 y 29, después de los puentes de La Cejita.

**Fotos n.ºs 12 y 13. Castillo de Getsemaní:
frente y vista desde la estación del ferrocarril**



Contenidas en Alcaldía de Armenia (2003), Loaiza (2004) y Beltrán y Ossa (2010)

cúpula desde el comienzo fue pensada como el techo de un lugar de doble altura que permitiera la sensación producida por las villas italianas. Para su interior, el propietario encargó pinturas al fresco con representaciones religiosas (fotos n.ºs 12 y 13).

El castillo fue vendido en la década de los setenta y fue transformado, especialmente en su parte exterior con un muro construido a su alrededor. Esta fue la primera sede del colegio nacional Jesús María Ocampo, y luego se convertiría en un inquilinato que perduraría hasta el terremoto del 25 de enero de 1999, que afectó tan profundamente a la edificación que fue necesario demolerla.

Su localización supuso el futuro desarrollo en la zona de casas-quinta, una tendencia que se impuso en ese momento (1937) y que encontró en ese entorno un lugar inmejorable. Sin embargo, la canalización de la quebrada Armenia y la ampliación de la carrera 19 hicieron que el Castillo quedara muy próximo del trazado de la vía hacia el Valle del Cauca, lo que le dio otra vocación a la zona e hizo que el edificio quedara en medio de actividades comerciales y de bodegaje.

El castillo Getsemaní fue un santo y seña para la construcción de vivienda moderna diferente de las casas de bahareque en la ciudad. Se había inaugurado el periodo de las casas-quinta en Armenia. Se construyeron cuatro lugares destinados a alojar edificaciones de esta naturaleza: dos de estrato alto y dos

Foto n.º 14. Casa-quinta en el parque Uribe, en Armenia



Cámara de Comercio (1936)

de estrato medio. Así, nacieron el barrio Las Quintas,²² hacia el norte de la ciudad, sobre la proyectada avenida Bolívar, y otro conjunto en el suroriente, en el reconocido barrio Rafael Uribe Uribe, donde se construyó un parque en homenaje al jefe liberal sacrificado en 1914; los otros dos desarrollos urbanos fueron los barrios Berlín y Cincuentenario, ambos en las vecindades de la estación del ferrocarril.

Eran barrios con casas al mejor estilo europeo, con antejardín, puertas de forja, barandas y yesería italiana. En Las Quintas, barrio que reproducía a otra escala la arquitectura republicana, sobresalieron las viviendas de los empresarios Alfonso Echeverri y Pedro J. Osorio, propietarios de grandes almacenes de importación. En el Uribe lo hicieron la vivienda de Wolf Konietzko, comerciante e importador (foto n.º 14), lo mismo que la casa del propio Antonio Bernardi.

La casa de este constructor italiano es un buen ejemplo de lo que fueron estas edificaciones: el inmueble tenía 159,66 m² construidos en el primer piso y 156,12 m² en el segundo. La obra tenía planta regular, con decorados en yesería en sus fachadas y estaba rodeada de jardines. Su acceso se realizaba por

22 Las quintas se ubican en lo que hoy se conoce como el sector del parque Los Fundadores hasta la calle 10N, sobre la avenida Bolívar.

una de las esquinas. El primer piso era independiente del segundo, y a este se llegaba por otra puerta localizada en la parte posterior de la vivienda. Ambas plantas estaban distribuidas por igual, con excepción del *hall* de la primera, espacio que se convertía en balcón en la segunda.

La casa fue diseñada a partir de una mezcla de materiales, como el baha-
reque encementado, y algunas con nuevas estructuras de ferroconcreto y mantenía sus características originales (como los grandes patios internos y jardines que la rodeaban), a pesar de haber sufrido varias remodelaciones en su fachada, cubierta y en detalles interiores²³ (Beltrán y Ossa 2010).

En el barrio Berlín se levantaron casas de menor dimensión y de un solo piso, pero con las mismas condiciones estéticas. Famosa fue la quinta Magnolia, de Rubelio Rodríguez L., médico cirujano de la región. La casa tenía una placa que notificaba que era obra del ingeniero Antonio Bernardi, y que estaba hecha toda de cemento.

Otro edificio emblemático de los cambios que experimentó la ciudad con la llegada del tren fue la nueva Plaza Central de Mercado. Al quemarse la plaza de mercado cubierto (Cervantes) en 1935, se convocó a un concurso público para el diseño de una nueva plaza en los terrenos de la antigua plaza de ferias, sobre la carrera 8, al norte. El diseño ganador fue el realizado por los ingenieros Antonio Bernardi y Luis Jaramillo, en compañía del escultor Roberto Henao Buriticá. La construcción se comenzó con los dineros de la indemnización del seguro de incendio (Cámara de Comercio, 1936).

La nueva plaza de mercado presentaba un diseño interior basado en los postulados del movimiento moderno, según los cuales la planta libre permite el desarrollo del espacio. El edificio constaba de cuatro pabellones, correspondientes a carnes, verduras, granos y miscelánea, cuyas fachadas sobre las calles 15 y 17 y las carreras 16 y 18 se encontraban rodeadas por locales comerciales que abrían sus puertas hacia las vías. Sobre la calle 17 se ubicaba una torre de cinco pisos que acogía el área administrativa y fraccionaba en dos el volumen de tres pisos que complementaba la fachada (foto n.º 15).

Los rasgos característicos del *art déco* se manifestaban en la volumetría y en los elementos decorativos de la torre de acceso. El tratamiento del espacio abierto interior de los pabellones estableció una franca y novedosa diferencia con la construcción regional tradicional, y aun con instalaciones industriales y comerciales contemporáneas. Su localización dentro de la malla urbana y su proximidad a los centros administrativos y cívicos de la ciudad respondió a las

23 Esta casa aún existe y allí funciona el Centro de Documentación Musical del Quindío.

Foto n.º 15: Nueva plaza de mercado



Tomada de Loaiza (2004)

necesidades de las relaciones económicas y sociales de la comunidad. El área del predio, 27 889 m², correspondientes a cuatro manzanas tradicionales con sus vías internas, mantuvo libre de edificaciones unos 2500 m² representados en vías internas de servicio y circulación peatonal para el abastecimiento del mercado. Se empleó el sistema de pórticos abovedados de concreto reforzado, que para la época fue todo un logro y una innovación constructiva, no solo en la región, sino en el país entero.

Diseñada con un espíritu moderno, al parecer inspirada en el pabellón de la Feria Internacional de París, la construcción se inició en 1936 como una de las obras que deberían estar listas para la celebración del cincuentenario de la ciudad. La nueva localización del edificio de las galerías generó un viraje en el desarrollo urbano de la ciudad. Por más de medio siglo, esta edificación fue la más grande de Armenia, además del más recurrente lugar de referencia.

La influencia modernista en Armenia a partir de la estación del ferrocarril del Pacífico se dejó ver también en los edificios públicos de la época. Un ejemplo fue el edificio de Rentas Departamentales de Caldas, construido por la Gobernación de ese departamento en el centro de Armenia durante la primera mitad de la década de los treinta. El bien inmueble se localizó a dos cuadras de la plaza Bolívar, y su acceso principal se encontraba en la carrera 16 de la nomenclatura actual, en la esquina que forma el cruce de esta vía con la calle 20.

El volumen interior de este edificio era amplio y la escalera de acceso y los corredores internos estaban previstos para el servicio público. Su estructura de ferroconcreto fue diseñada con pórticos y vigas que permitían grandes luces. Antiguamente compartía estructura con el edificio contiguo, pero después del terremoto de 1999 se independizaron. Entre sus características físicas y funcionales resaltaban su simetría y el hecho de que contaba con cuatro pisos que lo proveían de un área total de 1345 m².

Este edificio fue pionero en el uso de nuevos materiales, y sus planos y cálculos estructurales fueron realizados por el ingeniero italiano Antonio Bernardi y el constructor armenio Lino Jaramillo. Ellos resolvieron todos los detalles de paredes de mampostería de ladrillo común de arcilla, cubierta con estructura de madera y teja de lámina de asbesto-cemento, canales de latón, ventanería de lámina galvanizada, puerta exterior de hierro forjado y cerraduras de seguridad. Su interior sencillo y funcional estaba coronado por una marquesina de vitral estilo francés de buena factura, que le daba carácter al gran *hall* que conservaba la unidad central de las oficinas que en distintas épocas lo ocuparon²⁴ (Beltrán y Ossa, 2010).

Los pasajes peatonales Yanuba y Bolívar, que fueron producto de las transformaciones del centro de la ciudad, no solo aportaron un aspecto de modernidad a Armenia, sino que se convirtieron en lugares de referencia. Muy cerca de ellos se levantó el edificio Vigig, del empresario Vicente Giraldo Gutiérrez, en el que funcionó, en el primer piso, su almacén y depósito de materiales Vigig, que luego pasaría a llamarse El Buen Gusto, y en la parte superior su vivienda. Después, los niveles superiores —el segundo y tercer piso— fueron convertidos en el hotel Atlántico. En la misma década de los treinta empezó a construirse el primer hotel con especificaciones técnicas para tal fin. El edificio tomó el apellido de sus propietarios, Tobón, y al hotel fue llamado Embajador. De seis pisos, fue durante mucho tiempo el edificio más alto de Armenia.²⁵

La influencia del ferrocarril se hizo sentir en todo el centro de la ciudad, que se ocupó con nuevas edificaciones, construidas sobre todo en las esquinas de las calles, mientras en la mitad de las cuadras persistirían las casas de baha-

24 Este edificio ha sido uno de los más conservados de Armenia. Primero estuvo ocupado por la Oficina de Rentas de Caldas, luego por la Alcaldía de Armenia, más tarde funcionó como primera sede de la Universidad del Quindío, después como Palacio de Justicia. Hoy alberga el Instituto de Bellas Artes de la Universidad del Quindío.

25 El Edificio Tobón aún subsiste con su función de hotel, administrado por los herederos de la misma familia Tobón.

reque hasta los años setenta. Hoy, la ciudad de bahareque solo se reconoce en una área muy reducida del centro de Armenia, en la carrera 18 entre calles 18 y 19, costado derecho en orientación sur-norte. En la periferia también se levantaron algunos edificios públicos importantes, diferentes de las trilladoras, como el aeropuerto El Edén, inaugurado en 1948, y la plaza de toros El Bosque, abierta al público en 1950²⁶ (Rojas, 2004).

La evolución urbanística

Hasta 1927, como se ha dicho, la ciudad había sido levantada con materiales locales, especialmente guadua y madera, y las viviendas se erigieron siguiendo el ordenamiento de las casas rurales. Los pueblos de la Colombia de entonces, como Armenia, eran rurales y se habían construido sobre la base de la sabiduría popular. Los maestros constructores mantuvieron centros de manzana vacíos de construcción, pero verdes, como los que existían en las fincas.

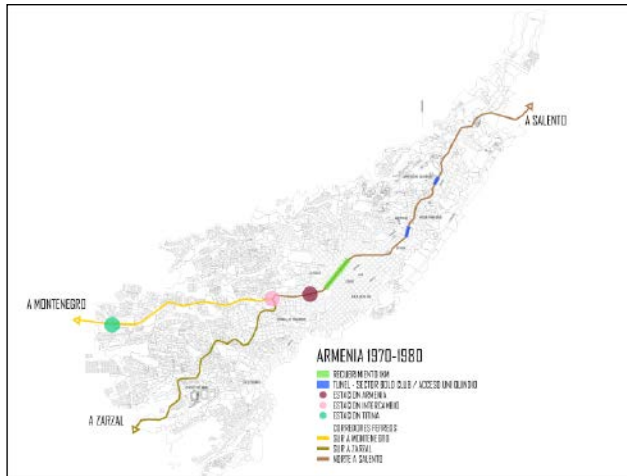
Hasta la década de los treinta se construyó con la técnica del bahareque, que modulaba la construcción según la medida de las varas de guadua de tres y cuatro metros. Las alturas se salvaron con las técnicas de los maestros locales del “bahareque temblorero” y de la tabla. Luego se pasó al bahareque de lata o metálico, con el que se construyeron los templos (Beltrán, 2007) y muchas edificaciones con apariencia de edificios europeos, y finalmente se llegó al bahareque encementado, que daba la apariencia de edificaciones de concreto, como las iniciadas con la llegada del ferrocarril.

La arquitectura transformó el pueblo de bahareque en ciudad moderna, algo ya visible en la década de los treinta, y cambió los códigos de construcción y de estética de manera radical. Se introdujo una nueva mejora en el aspecto físico de la ciudad, aprovechando los materiales nuevos y la experiencia de los profesionales residentes.

La estación del ferrocarril del Pacífico y su función económica exportadora e importadora ejercieron una gran influencia en el desarrollo urbanístico de Armenia, especialmente en el centro fundacional, como se ha mencionado.

26 El antiguo edificio del aeropuerto fue demolido en 1999 debido al estado en que quedó después del terremoto. La plaza de toros, en cambio, se conserva casi como la original, con algunas variaciones que la han mejorado.

Croquis n.º 4: Trayectos férreos intraurbanos en Armenia



Croquis elaborado por los autores

En cambio, el trazado de los tres ramales de la ruta del tren tuvo características diferentes en la malla urbana.

El primero de ellos (línea sur) (croquis n.º 4), fue el trazado Armenia-Zarzal del Ferrocarril del Pacífico. Por la salida sur del tren de la estación de Armenia apenas si se establecieron algunas viviendas, que a unos pocos metros desaparecían convirtiendo toda la carrilera en una vía esencialmente rural, hasta encontrarse con los municipios de La Tebaida y Zarzal. La propia estación de Caicedonia estuvo ubicada en un paraje distante del casco urbano.

El barrio Jazmín, luego llamado Santander, tuvo un sector (La Cola) cercano a los rieles, que se asemejaba al tipo de vivienda informal predominante hacia la década de los sesenta del siglo pasado, cuando el ferrocarril llevaba más de treinta años en operación. Más tarde, en los setenta y ochenta, urbanizaciones emprendidas por los gobiernos, como Belén, El Placer, La Mirada, Las Acacias y Los Quindos, quedaron cercanas a las líneas férreas, pero la decisión de construir en esos terrenos no obedeció a una lógica del desarrollo del tren mismo, sino a la escogencia de lotes para satisfacer la gran demanda de vivienda en la ciudad.²⁷

27 Entrevista al arquitecto Edilberto Godoy, exgerente del Inscredial.

El segundo trazado (línea noroccidental) correspondió al Ferrocarril de Caldas, y se originaba en Nacederos (Pereira) para pasar por los municipios de Ulloa, Alcalá, Quimbaya y Montenegro, y finalmente llegar a Armenia. Esta carrilera, hasta su levantamiento, se quedó en la ruralidad, y excepto por pequeños tramos urbanos en cada uno de los municipios mencionados, jamás propició un desarrollo urbanístico colindante.²⁸

En 1945, el Gobierno decidió continuar el proyecto de unir el puerto de Buenaventura con Bogotá por vía férrea, que saldría de la estación de Armenia para dirigirse a la estación de Ibagué, en el Tolima, y que obligaba a construir el túnel de La Línea para atravesar la cordillera Central. En el caso de la capital quindiana se diseñaron y pusieron los rieles desde la estación hasta el corregimiento de Boquía, en el municipio de Salento, para constituirse así en el tercer trazado (línea nororiente) que dividió plenamente la ciudad en dos zonas: centro-oriente y occidente.

Los rieles del ferrocarril fragmentaron, en estas zonas, los desarrollos urbanos, no solo por el tráfico, que hizo riesgoso el paso peatonal, sino por su condición topográfica, ya que su trazado siguió los lugares de menor pendiente. Como era de esperarse, en muchos sitios se generaron aludes al partirse las colinas para dar paso a los rieles. Como se mencionó, la ciudad quedó partida en dos zonas: el centro-oriente, desde la carrera 19, en muchos tramos también interrumpida por la quebrada Armenia, hacia la plaza Bolívar, en todo el sector llamado *centro fundacional*; y la otra, el occidente, tras los nuevos desarrollos que surgieron a partir del parque El Bosque y el asentamiento que se desplazó a esta zona, tras la construcción del estadio San José (1950) y el batallón Cisneros (1953).

Esta partición física de la malla urbana causó un trauma en la comunicación del centro-oriente con el occidente, especialmente en el centro de la ciudad, a partir de la calle 26, sector de La Cejita y la calle 15, límite de la nueva plaza de mercado. Por eso, todo indica que lo que hoy se conoce como “el túnel del ferrocarril”, en el límite del centro y el occidente, entre las calles 17 y 26, fue más un revestimiento, a manera de falso túnel, que se hizo para permitir el libre tránsito de vehículos entre las dos áreas fragmentadas de la ciudad.²⁹

La cimentación del templo del Sagrado Corazón de Jesús, del que hicimos mención atrás, ha contado con un acceso al túnel, lo que ratifica la tesis del

28 Entrevistas a antiguos empleados del Ferrocarril, antiguos usuarios y propietarios de predios cercanos al trazado (entre diciembre de 2012 y enero 2013).

29 Conclusión a la que llegaron los autores después de comparaciones de fotografías y levantamientos topográficos, así como visitas al sitio.

revestimiento. Los muros de contención que conformaron el túnel no tuvieron reforzamientos ni contrafuertes, como se suelen utilizar en túneles de excavación; fueron básicamente muros-pantalla con un recubrimiento superior abovedado.

La primera gran expansión de la ciudad, luego de los límites naturales de los accidentes geográficos como la quebrada Armenia, y luego de superarlos con la extensión de los rieles hacia Salento, se reflejó hacia el occidente, pasando las paralelas del ferrocarril.

Inicialmente, el revestimiento de la carrilera por más de un kilómetro para hacer un falso túnel dio origen a la expansión, en los años cincuenta y sesenta, de barrios como El Bosque, San José, Las Américas y Corbones. Después de suspendidos los trabajos y clausurado el proyecto del tren hacia Ibagué, nacieron otros barrios, como El Recreo, El Paraíso, Granada y Álamos, entre otros, todos al occidente, por las mismas fechas.

Como se puede inferir, la línea del ferrocarril Armenia-Salento cruzó la ciudad en el sentido sur-norte y marcó una gran influencia en su desarrollo urbano, hecho que se evidencia aún en la ciudad de hoy. Aun cuando ya no circule el tren y los rieles se hayan levantado, para muchos su recorrido sigue siendo un referente.

En conclusión, la llegada del tren a Armenia, en 1927, le imprimió una dinámica urbanística a la ciudad, la transformó arquitectónicamente y la expandió en diferentes puntos. La acumulación de capitales en las actividades de ganadería y café, y la aparición de nuevas fuentes de financiación, tras la constitución de un enclave económico cafetero alrededor de la estación del ferrocarril, provocaron la natural renovación del pueblo de bahareque para convertirlo en una ciudad de ferroconcreto y ladrillo, con estilos republicano y neoclásico, al principio, y después con edificaciones modernas, de varios pisos de altura, que no solo perduraron en el tiempo, sino que impusieron su marca en las construcciones contemporáneas.

CAPÍTULO 6

CONSIDERACIONES FINALES

Aunque la búsqueda de la titulación de las tierras baldías fue el principal móvil de la colonización del Quindío, muy prontamente el cultivo del café se constituyó en el producto que afianzó los nuevos asentamientos debido al conocimiento previo que de su manejo cultural o agronómico tenían los colonos, así como al fácil almacenamiento y conservación de las cosechas, de las opciones de comercialización y, quizá lo más importante, debido a su capacidad de generar valor monetario y excedentes económicos. Es así como los colonizadores empezaron a priorizar el cultivo del café en sus plantaciones mediante la ampliación de sus áreas sembradas, la roturación o incorporación de nuevas tierras y la vinculación de todos los miembros de la familia al trabajo.

En el momento en que llegó el tren a Armenia y en que se creó la Federación Nacional de Cafeteros de Colombia, hechos acaecidos en 1927, la economía de la región quindiana se basaba en la actividad agropecuaria: el café era el producto de exportación, al que se sumaban los cultivos de maíz, caña panelera, frijol y papa, así como la ganadería, para abastecer el mercado interno, con la excepción de los excedentes de maíz, que se vendían al Valle del Cauca. A la vez, la región se abastecía en los mercados vecinos de trigo, papa, harina y tabaco. La principal actividad industrial era la trilla del café, mientras que las otras actividades procesadoras se orientaban al mercado local, con énfasis en la producción de aceites vegetales, café molido, chocolate, leche pasteurizada, bebidas gaseosas, jabón, hielo, velas, productos de panadería, colchonería, baldosines y mosaicos para pisos, servicios de tipografía y talleres de fundición (Valencia y Agudelo, 2002).

Por esa época Armenia tenía 33 318 habitantes (censo del 17 de noviembre de 1928), y en los siete municipios restantes (Calarcá, Circasia, Filandia, Quimbaya, Montenegro, Pijao y Salento) se contabilizaron 77 925 pobladores (Arango, 1931). Además, Armenia comenzó a modernizar sus servicios públicos de energía eléctrica, alcantarillado, acueducto y plaza de mercado, con cargo a un empréstito por \$ 450 000 contratado con el Banco Hipotecario de Colombia en febrero de 1929, a 20 años de plazo, suma significativa si se compara con el monto de su presupuesto de ese mismo año (\$ 443 132) o con el

valor de las letras al cobro que los bancos de Colombia (\$ 395 000) y Alemán Antioqueño (\$ 350 000) poseyeron en la plaza como garantías de inversiones en café, ganadería y comercio (Banco de la República, 1929).

El arribo del tren a Armenia, procedente de Zarzal (1927), y el que provenía de Nacederos (1929) posibilitó dos hechos impactantes, uno para la economía regional y el otro para la propia ciudad. El primero recayó sobre la actividad cafetera, que por estar orientada hacia la exportación, reforzó la expansión del cultivo, por considerarse que la movilización y comercialización del grano se garantizaban con la presencia del ferrocarril. También propició la concentración de la trilla en la propia ciudad de Armenia, en particular en las inmediaciones de la terminal férrea, que devino un centro logístico de operaciones de carga.

En cuanto al segundo hecho impactante, el ferrocarril cambió rotundamente la vocación de Armenia, que pasó de ser una población relativamente aislada en el concierto de Caldas y del occidente colombiano, y con una economía basada en un limitado mercado interno, a otra con orientación a los mercados del exterior. El café atrajo las casas compradoras y exportadoras de grano, los bancos y a los importadores de mercancías, al igual que los capitales nacional y extranjero. También propició que los excedentes generados en las actividades sectoriales se utilizaran en la adquisición de tierras y en montar y conformar empresas comerciales e industriales. De cierta manera, el tren estructuró una nueva Armenia, tanto en su vocación comercial, industrial y de servicios como en la adaptación a la modernidad, plasmada singularmente en la arquitectura de la ciudad.

La caficultura quindiana inicial fue enteramente de corte tradicional y extensiva, siempre creciente en su área sembrada y coexistía con otras actividades agropecuarias como parte de los esquemas de diversificación vigentes en las fincas con vocación cafetera. Los caficultores preferían ampliar las áreas cultivadas a emprender labores de renovación en sus propios cafetales. Es más, la ampliación de la frontera cafetera se hizo también a expensas de las áreas que estuvieron dedicadas a la ganadería, caña de azúcar, tabaco, cacao y maíz, que en su momento fueron actividades de especial relevancia para la economía regional, no tanto por su mercado interno como por las opciones de comercialización en otras zonas del país, como el Valle del Cauca.

Junto con el desarrollo de la caficultura quindiana se dio el intervencionismo cafetero, iniciado en 1927 con la creación de la Federación Nacional de Cafeteros de Colombia, que estableció todo un marco institucional de apoyo al productor. Las autoridades cafeteras construyeron los sistemas de protección,

regulación y control del mercado nacional, y conforme a los acuerdos internacionales suscritos, adelantaron los esquemas de retención de la oferta e intervinieron en la evolución de las cotizaciones, particularmente durante la vigencia de los acuerdos de cuotas de exportación. Todo ello tuvo una finalidad: la protección del productor, a quien se le garantizaba un precio mínimo por la adquisición de su cosecha en cualquier sitio del país y pagado de inmediato en efectivo.

Colateralmente, la Federación intervenía en el mercado, primero como agente comercializador y exportador; segundo, como agente regulador en cuanto a la instauración de medidas que tendían a preservar la calidad, el precio de compra, el control y supervisión de las exportaciones, el rol de los agentes privados y su injerencia en el mercado internacional, y tercero, como agente acompañante, por cuanto propiciaba esquemas de asistencia técnica y promoción del cultivo, ejecutaba programas de desarrollo social y económico en las áreas productoras y aseguraba la representatividad delegada de los productores de manera democrática. Además, se gestó la consolidación de una red amplia de comercialización, transporte y servicios en torno del café. Todo ello hizo que la actividad de la caficultura en el Quindío fuese económicamente segura, institucionalmente estable y permanentemente garantista.

Tanto el tren, que aseguraba la movilización de la cosecha, como el gremio, que protegía la actividad productora, permitieron que la caficultura en el Quindío creciera hasta convertirse en una de las principales de Colombia. También favoreció su democratización, por cuanto posibilitó la conformación de una estructura de mediana y pequeña propiedad, y expandió la actividad económica de las poblaciones.

La presencia del tren fortaleció igualmente las actividades no cafeteras, pues permitió conexiones hacia el occidente, norte y centro del país, en particular mediante rutas que combinaban varios tipos de transporte —férreo, carretero, cable, fluvial y marítimo— y que obligaban al uso de distintos esquemas tarifarios de fletes. Se desarrolló tanto el comercio interno como el internacional con la presencia de almacenes, casas comerciales y empresas procesadoras y manufactureras, en particular de productos agropecuarios, que favorecieron la industrialización temprana del Quindío en la primera mitad del siglo pasado.

Fueron característicos los esquemas de diversificación del portafolio de inversiones y de conformación de conglomerados de empresas por los capitalistas, cuyo dinero provenía de los excedentes generados por las distintas acti-

vidades agropecuarias, entre ellas la ganadería y el cultivo del café, y de otras como la arriería y la guaquería. Fue una etapa en la que el capital pudo ser invertido en muchos frentes, tales como la adquisición de tierras, compraventas de finca raíz, comercio, industria, servicios y construcción de inmuebles.

Pero la estrechez del mercado interno, la falta de mano de obra especializada, una inadecuada prestación de los servicios públicos, una costosa estructura tarifaria de los fletes y el escaso suministro de materias primas, sumados al fenómeno de la violencia partidista desatada en los años cuarenta del siglo XX, se constituyeron en los principales factores del estancamiento de la industrialización en el Quindío. A ellos se sumó la decisión política de no seguir fortaleciendo el sistema férreo del país y de dar, en cambio, prelación a las carreteras. La suspensión del proyecto del ferrocarril Armenia-Ibagué, en 1950, y, en especial, el levantamiento de los rieles en Pereira en 1959, hicieron que la operación férrea desde Manizales se interrumpiera. Fueron señales manifiestas de que la era del tren había llegado a su fin.

Quedaba para el Quindío y Armenia el recuerdo de una época, plasmada en las manifestaciones arquitectónicas derivadas del conjunto de edificaciones de la estación, en la presencia del túnel revestido en la zona central y de los trayectos de los corredores férreos, que para entonces eran preponderantemente rurales. En sí, Armenia no se fracturó ni se segmentó con los corredores férreos que la cruzaban, aunque de hecho se segmentó con los corredores férreos que la surcaban desde el sur y noroccidente hasta el centro, donde se localizaba la estación, y de allí al nororiente. La ciudad apenas estaba en el inicio de su expansión urbanística hacia el sur y el occidente. Debido a la suspensión del servicio ferroviario desde 1959 y el posterior levantamiento de los rieles, con el tiempo dichos corredores se fueron acondicionando como vías para el uso del tráfico automotor; así, terminarían por facilitar, a su vez, la re-integración de la malla urbana.

Puede decirse que la llegada del tren generó una etapa de prosperidad, y su retiro hizo que las economías regional y local se resintieran. No obstante, la caficultura finalmente impidió que la actividad económica se estancase del todo, debido al grado de expansión que tuvo el cultivo, de sus altos niveles de productividad, de su rentabilidad derivada del proteccionismo aplicado al café y del desarrollo estimulado por el mismo gremio cafetero con los recursos parafiscales del Fondo Nacional del Café. El tren, con su llegada al Quindío, reforzó la actividad cafetera a tal punto que esta subsistió a pesar del retiro de las vías férreas y del ocaso de esta modalidad de transporte 32 años más tarde.

ANEXOS ESTADÍSTICOS

Anexo estadístico n.º 1. Colombia: estadísticas cafeteras 1929-1970

Años	Producción	Exportación	Precios		Años	Producción	Exportación	Precios	
	Millones de sacos de 60 kilos		Interno \$ carga	Externo/libra centavos USD		Millones de sacos de 60 kilos		Interno \$ carga	Externo/libra centavos USD
1929	2,8	2,8	30	22,8	1950	5,5	4,5	185	53,2
1930	3,1	3,1	20	17,2	1951	5,2	4,8	228	58,7
1931	3,1	3,0	24	15,5	1952	5,9	5,0	260	57,0
1932	3,3	3,2	20	11,4	1953	6,9	6,6	260	59,8
1933	3,2	3,3	21	10,5	1954	6,1	5,7	340	80,0
1934	3,6	3,1	36	13,7	1955	6,2	5,9	310	64,6
1935	3,9	3,8	29	10,3	1956	5,5	5,1	317	74,0
1936	4,0	4,0	32	11,3	1957	5,4	4,8	484	63,9
1937	4,2	4,1	34	11,6	1958	7,3	5,4	468	52,3
1938	3,9	4,3	31	11,0	1959	7,4	6,4	388	45,2
1939	4,3	3,8	31	11,7	1960	7,2	5,9	430	44,9
1940	3,3	4,4	23	8,4	1961	7,3	5,7	471	43,6
1941	4,0	2,9	35	14,7	1962	7,1	6,6	478	40,8
1942	5,0	4,3	37	15,9	1963	7,5	6,1	556	39,5
1943	5,0	5,3	40	15,9	1964	8,6	6,4	718	48,8
1944	5,1	4,8	48	15,9	1965	7,2	5,7	717	47,4
1945	5,4	5,2	53	16,2	1966	8,7	5,6	757	44,1
1946	6,2	5,7	73	22,5	1967	7,3	6,1	759	41,1
1947	6,0	5,3	92	30,1	1968	8,1	6,6	889	41,3
1948	6,1	5,6	103	32,6	1969	7,8	6,5	982	41,8
1949	5,8	5,4	129	37,6	1970	8,3	6,5	1304	54,0

Fuente: Junguito y Pizano (1997), cuadros VIII-1 y VIII-2, pp. 377 y 382

Cuadro elaborado por los autores

**Anexo estadístico n.º 2. Estimativos de área sembrada
y de producción de café en Colombia y el Quindío**

Años	Área sembrada (hectáreas)			Rendimiento sacos de 60 kilos por ha	Producción miles de sacos de 60 kilos	Participación del Quindío en Colombia (%)
	Colombia	Quindío	% partici- pación			
1923	162 746	7733	4,8	23,4	181	8,8
1924	195 868	8883	4,5	20,9	186	8,4
1925	235 730	10 203	4,3	15,3	156	8,0
1926	248 911	11 090	4,5	18,2	202	8,2
1927	262 829	12 054	4,6	16,6	200	8,5
1928	277 526	13 102	4,7	17,7	232	8,7
1929	293 044	14 241	4,9	17,9	255	9,0
1930	309 430	15 479	5,0	18,6	288	9,2
1931	332 013	17 078	5,1	15,7	268	9,5
1932	356 245	18 843	5,3	13,7	257	9,8
1933	368 006	19 597	5,3	9,7	190	9,8
1934	380 156	20 381	5,4	9,4	191	9,9
1935	392 707	21 196	5,4	9,1	193	10,0
1936	405 672	22 044	5,4	8,8	194	10,0
1937	419 066	22 926	5,5	18,1	415	10,1
1938	432 901	23 843	5,5	16,6	396	10,2
1939	447 193	24 797	5,5	17,7	439	10,2
1940	461 958	25 789	5,6	13,2	340	10,3
1941	477 209	26 820	5,6	15,3	411	10,4
1942	492 964	27 893	5,7	18,8	524	10,5
1943	509 240	29 009	5,7	18,2	527	10,5
1944	526 052	30 170	5,7	17,9	539	10,6
1945	543 420	31 377	5,8	18,3	575	10,7
1946	561 361	32 632	5,8	20,5	670	10,7
1947	579 894	33 937	5,9	19,0	644	10,8
1948	599 040	35 295	5,9	18,7	658	10,9
1949	618 817	36 707	5,9	17,4	640	11,0

(continúa)

(continuación)

Años	Área sembrada (hectáreas)			Rendimiento sacos de 60 kilos por ha	Producción miles de sacos de 60 kilos	Participación del Quindío en Colombia (%)
	Colombia	Quindío	% participación			
1950	639 247	38 175	6,0	15,9	607	11,0
1951	660 352	39 702	6,0	14,5	577	11,1
1952	682 154	41 291	6,1	16,0	660	11,2
1953	704 675	42 942	6,1	18,1	777	11,3
1954	727 940	44 660	6,1	15,5	691	11,3
1955	751 973	46 447	6,2	15,2	707	11,4
1956	776 800	48 305	6,2	13,1	632	11,5
1957	836 105	50 237	6,0	12,0	603	11,1
1958	899 937	52 247	5,8	15,0	781	10,7
1959	968 641	54 337	5,6	14,2	771	10,4
1960	977 480	55 038	5,6	13,6	746	10,4
1961	986 400	55 747	5,7	13,6	758	10,4
1962	995 401	56 466	5,7	13,2	747	10,5
1963	1 004 484	57 194	5,7	13,7	785	10,5
1964	1 013 650	57 931	5,7	15,8	913	10,6
1965	1 022 900	58 678	5,7	13,1	766	10,6
1966	1 032 234	59 434	5,8	15,5	921	10,6
1967	1 041 653	60 201	5,8	12,9	774	10,7
1968	1 051 159	60 977	5,8	14,2	863	10,7
1969	1 060 751	61 763	5,8	13,7	843	10,8
1970	1 070 430	62 559	5,8	14,3	892	10,8

Notas: Las cifras en negrilla se refieren a los datos registrados en los informes censales, conforme a los cuales se han estimado las tasas de crecimiento interanual.

Estimación conforme a la evolución de los rendimientos por hectárea en el país con aplicación en el Quindío y con referencia al registro del censo cafetero de 1970

Fuente: Cálculos hechos por los autores

Anexo estadístico n.º 3. Exportaciones de café por Buenaventura y su participación en el total nacional exportado

Años	Monto embarcado*	Participación nacional (%)	Años	Monto embarcado*	Participación nacional (%)
1927	700	29,7	1949	3801	70,3
1928	949	35,7	1950	2881	64,4
1929	1013	35,7	1951	3134	65,4
1930	1180	37,8	1952	3469	68,9
1931	1115	37,0	1953	4369	65,9
1932	1237	38,8	1954	4045	70,3
1933	1274	38,8	1955	4312	73,5
1934	1219	38,8	1956	3916	77,3
1935	1660	43,8	1957	3898	80,8
1936	1749	43,9	1958	4516	83,0
1937	1813	44,7	1959	5718	89,2
1938	2116	49,6	1960	5260	88,6
1939	1975	52,3	1961	4916	87,0
1940	2493	55,9	1962	5518	84,1
1941	1634	56,1	1963	4906	80,0
1942	2499	75,5	1964	4946	77,1
1943	2928	55,8	1965	4307	76,2
1944	2743	55,7	1966	3930	70,6
1945	2501	48,6	1967	4523	74,2
1946	3485	61,6	1968	4655	70,7
1947	3420	64,1	1969	4542	70,1
1948	3837	68,7	1970	4564	70,1

* Miles de sacos de 60 kilos de café verde.

Fuente: Federación Nacional de Cafeteros de Colombia, *Boletín de Información Estadística*.

Cuadro elaborado por los autores

**Anexo estadístico n.º 4. Comercialización interna y externa de café por la
Federación Nacional de Cafeteros (miles de sacos de 60 kilos)**

Años	Compras de café	% Producción	Exportación	% Exportación
1933	n. d.	n. d.	43	1,5
1934	n. d.	n. d.	20	0,7
1935	n. d.	n. d.	41	1,2
1936	n. d.	n. d.	70	2,0
1937	40	0,9	98	2,7
1938	239	6,1	115	3,0
1939	248	5,8	115	3,1
1940	772	23,1	80	1,8
1941	2035	51,4	178	6,1
1942	2152	42,9	463	10,8
1943	597	11,9	268	5,1
1944	618	12,1	72	1,5
1945	1077	20,0	164	3,2
1946	732	11,7	57	1,0
1947	1647	27,6	143	2,7
1948	446	7,4	265	4,7
1949	628	14,2	364	6,7
1950	741	13,5	145	3,2
1951	303	5,8	Nd	nd
1952	1376	23,3	133	2,7
1953	283	4,1	831	12,5
1954	1167	19,1	476	8,3
1955	1240	20,0	810	13,8
1956	47	0,9	484	9,5
1957	705	13,0	171	3,5
1958	2130	29,2	1013	18,6
1959	1713	23,0	1508	23,5
1960	2450	34,2	1890	31,8
1961	2955	40,7	1895	33,5
1962	1432	20,1	1677	25,6
1963	2483	33,3	1538	25,1
1964	3570	40,6	1598	24,9
1965	4549	63,2	1785	31,6
1966	5538	63,7	1976	35,5
1967	4501	61,7	2042	33,5
1968	4125	50,9	2388	36,2
1969	4252	54,5	2646	40,8
1970	4350	52,4	2857	43,9

n. d.: cifra no disponible.
Fuente: Junguito y Pizano (1997),
cuadros VII-2, VII-3 y VII-4,
pp. 328, 330 y 331

**Anexo estadístico n.º 5. Evolución del precio interno nominal
de compra de café pergamino (pesos por carga de 125 kilos)**

Fecha de vigencia	Precio nominal	Fecha de vigencia	Precio nominal	Fecha de vigencia	Precio nominal
1943 agosto 31	42	1954 mayo 18	390	1966 enero 27	763
noviembre 18	44	octubre 9	365	diciembre 1	738
1944 febrero 28	47	octubre 23	350	1967 enero 23	715
junio 15	48	1955 febrero 7	315	mayo 2	736
junio 23	49	febrero 21	305	mayo 15	738
agosto 11	50	1956 nov. 21	400	mayo 24	745
agosto 24	51	diciembre 14	425	junio 6	750
1945 enero 19	52	1957 febrero 21	435	junio 13	760
noviembre 19	63	junio 18	550	junio 24	768
1946 junio 27	70	agosto 21	570	septiembre 26	785
julio 25	80	septiembre 28	500	octubre 19	800
octubre 31	92	1958 enero 15	520	noviembre 14	828
1947 dicbre. 12	94	abril 11	490	1968 febrero 22	848
1948 abril 22	98	julio 21	440	marzo 12	873
junio 10	105	1958 octubre 3	425	mayo 3	890
julio 29	108	noviembre 28	380	julio 20	905
diciembre 9	123	1959 sept. 12	405	septiembre 18	920
1949 septbre. 9	128	1960 mayo 14	437	octubre 18	929
diciembre 1	185	mayo 16	438	1969 abril 18	880
1951 marzo 16	225	noviembre 10	465	agosto 30	943
abril 12	230	1961 octubre 28	500	septiembre 11	968
junio 7	240	1962 abril 6	465	septiembre 19	1020
octubre 5	251	noviembre 24	500	octubre 3	1100
octubre 27	255	1963 febrero 22	565	octubre 22	1190
1952 enero 11	260	1964 enero 10	655	octubre 29	1230
1954 abril 21	360	marzo 7	735	1970 enero 28	1260
mayo 6	380	1965 marzo 12	713	marzo 25	1320

Fuente: Junguito y Pizano (1997), cuadro VII.6, pp. 336-338

BIBLIOGRAFÍA

- Alcaldía de Armenia (2003). *Así es Armenia*. Bogotá: Printer Colombiana S.A.
- Alzate Villegas, Jesús Alberto (1984). *Fundación de Quimbaya*. Armenia: Impresora Comercial.
- Arango Londoño, Gilberto (2005). *Estructura económica colombiana*. Bogotá: McGraw Hill.
- Arango, Mariano (1977). *Café e industria 1850-1930*. Bogotá: Carlos Valencia editores.
- Arango, Mariano (1982). *El café en Colombia 1830-1958: producción, circulación y política*. CIE, Universidad de Antioquia. Bogotá: Carlos Valencia Editores.
- Arango Collazos, Otoniel (2013). “El ferrocarril de Caldas”, en *El Diario del Otún*, Pereira, 29 de mayo.
- Arango Villegas, Rafael (1931). *Los municipios de Caldas en 1930*. Manizales: Ediciones de la Imprenta Departamental.
- Arango, Silvia (1989). *Historia de la arquitectura en Colombia*. Bogotá: Centro Editorial Facultad de Artes de la Universidad Nacional de Colombia.
- Banco de la República (1929). “Informe económico trimestral: enero-marzo de 1929”. Armenia, inédito
- Banco de la República (1947). *Mapa cafetero de Colombia*. Bogotá.
- Bateman Quijano, Alfredo (2005). *Historia de los ferrocarriles en Colombia*. Bogotá: Cargraphics S. A.
- Beltrán, María Eugenia (2006). *Armenia, testimonio de una ciudad en permanente evolución*. Bogotá: Servigraphic.
- Beltrán, María Eugenia (2007). *El templo en los pueblos de bahareque*. Armenia: Corpocultura.
- Beltrán, María Eugenia y Laura Ossa Sánchez (2010). *Fragmentos de memoria de la ciudad de Armenia, años 30 al 36 del siglo XX. Obra de Antonio Bernardi*. Armenia: s. e.
- Beltrán, Pedro Pablo y Londoño G., Eduardo (1927). *Armenia o la Ciudad Milagro*. Bogotá: Editorial Cromos.
- Beyer, Robert (1947). *The Colombian Coffee Industry: Origins and Major Trends, 1740-1940*. Ph. D. dissertation, University of Minnesota, Print.
- Buitrago, Jaime (1943). *Hombres trasplantados: Novela de colonizaje*. Manizales: Imprenta Departamental.

- Cadena Corrales, Olga y José Manuel Pérez Bravo (2000). Capítulos “Periodo caldense” y “El café en el Quindío”, en *La historia del Quindío*. Armenia: Editorial Diario La Crónica del Quindío.
- Cadena Corrales, Olga (2003). “Colonización del Quindío, 1842-1930”. En *Compendio de historia del Quindío*. Armenia: Editorial Universitaria de Colombia.
- Cadena Corrales, Olga (2008). “Importancia de la colonización empresarial en el Quindío”. En Alexander Betancourt Mendieta (ed.), *Policromías de una región: procesos históricos y construcción del pasado local en el eje cafetero*. Pereira: Publiprint Ltda.
- Cámara de Comercio de Armenia (1936). *Álbum de Armenia 1935-36*. Armenia: Editorial Talleres Vigig.
- Cardona Tobón, Alfredo (2012). “Las rutas del café”, en *El Diario del Otún*, Pereira, 17 de octubre.
- Castro, Yesid (1982). *Distribución del ingreso cafetero en 1972-1978*. Bogotá: Fedesarrollo, Inédito.
- Congreso Nacional de la República de Colombia (1989). *Quindío: Armenia, caminos y pueblos*. Bogotá: Opgtáfica Ltda.
- Contraloría General de la República (1924). *Ferrocarril del Pacífico, línea Zarzal-Armenia: aspecto legal del problema*. Bogotá: Minerva. Biblioteca Virtual Luis Ángel Arango.
- Currie, Lauchlin (1951). *Bases de un programa de fomento para Colombia: Informe de una misión*, 2.^a ed. Bogotá: Banco de la República.
- Federación Nacional de Cafeteros de Colombia (1932-1963). “Estadísticas”, en *Boletín de Estadística*, n.^{os} 1-39, Bogotá: Fedecafé.
- Federación Nacional de Cafeteros de Colombia (1933). *Mapa cafetero de la república de Colombia*. Bogotá: Litografía Colombia.
- Federación Nacional de Cafeteros de Colombia (1938). “Los almacenes generales de depósito”, en *Boletín de Estadística*, n.^o 16, pp. 8-13. Bogotá: Fedecafé.
- Federación Nacional de Cafeteros de Colombia (1944). “Lista de los principales productores de café en Colombia”, en *Boletín de Estadística* año XI, vol. V, n.^o 25, p. 175. Bogotá: Fedecafé.
- Federación Nacional de Cafeteros de Colombia (1946). “Censo cafetero 1932”, en *Revista Cafetera de Colombia*, vol. 4, n.^{os} 42-43, pp. 1546-1551. Bogotá: Fedecafé.
- Federación Nacional de Cafeteros de Colombia (1952). “Marcas y tipos de café”, en *Revista Cafetera de Colombia*, n.^o 124, pp. 3920-3924. Bogotá: Fedecafé.
- Federación Nacional de Cafeteros de Colombia (1966-1978). “Estadísticas”, en *Boletín de Información Estadística sobre Café*, n.^{os} 40-48. Bogotá: Fedecafé.

- Federación Nacional de Cafeteros de Colombia (1971). “El café en Colombia”, en *Economía cafetera*, vol. 1. Bogotá: Fedecafé.
- Federación Nacional de Cafeteros de Colombia (1978). “Estadísticas 1928-1978”, en *Boletín de Información Estadística sobre Café*, n.º 48, pp. 5-184. Bogotá: Fedecafé.
- Fenalco (1949). *Fenalco y el Quindío: V Congreso Nacional de Comerciantes*. Armenia, La Federación.
- Ferro Molina, Germán (2003). “Arrieros Antioqueños: empresarios de a pie”. En *Empresas y empresarios en la historia de Colombia, siglos XIX-XX*, t. II, pp. 1045-1072. Bogotá: Norma.
- García, Antonio (1978). *Geografía económica de Caldas*. Bogotá: Banco de la República.
- Gutiérrez, Rufino (1921). *Monografías de Rufino Gutiérrez*, t. II. Bogotá: Imprenta Nacional. Disponible en Biblioteca Virtual Luis Ángel Arango.
- Gutiérrez Villa, Piedad (1984). *Circasia: ensayos y documentos*. Armenia: Aries.
- Jansen, P. J. (1930). “Armenia”, en *Le vie d'Italie e dell'America Latina, Rivista mensile del Touring Club Italiano*, año 36, n.º 10, Milán.
- Jaramillo, Euclides (1949). *Fenalco y el Quindío*. Manizales: Editorial Cromos.
- Jaramillo Vallejo, José (1952). *El reloj de mis recuerdos*. Manizales: Antares.
- Junguito, Roberto y Diego Pizano (coords.) (1991). *Producción de café en Colombia*. Bogotá: Fondo Cultural Cafetero, Fedesarrollo.
- Junguito, Roberto y Diego Pizano (coords.) (1993). *El comercio exterior y la política internacional del Café*. Bogotá: Fedesarrollo, Fondo Cultural Cafetero.
- Junguito, Roberto y Diego Pizano (coords.) (1997). *Instituciones e instrumentos de la política cafetera en Colombia*. Bogotá: Fondo Cultural Cafetero, Fedesarrollo.
- Loaiza Piedrahita, Óscar (2004). *Los corredores del tiempo: guía turística por la tierra del Quindío*. Armenia: Pixel Publicidad.
- Londoño Motta, Jaime Eduardo (2012). “Vapores y ferrocarril en la configuración de una región económica, 1874-1974”. Cali: Universidad ICESI, inédito.
- Martínez Salazar, Betty (1998). “Evolución de la empresa en la zona cafetera y el Valle”. Armenia: Universidad del Quindío, mimeo.
- McGreevey, William Paul (1975). *Historia económica de Colombia, 1845-1930*. Bogotá: Tercer Mundo.
- Melo, Jorge Orlando (2001). *Arrieros y colonización: Antioquia y Viejo Caldas, 1850-1950*. Catálogo de la exposición itinerante homónima del Museo del Oro. Bogotá: Banco de la República.
- Naciones Unidas y Organización para la Agricultura y la Alimentación (1958). *El café en América Latina: Problemas de la productividad y perspectivas. I. Colombia y El Salvador*. México: Publicación de las Naciones Unidas.

- Monsalve, Diego (1927). *Colombia cafetera*. Barcelona: Artes Gráficas.
- Ocampo, José Antonio (1989). “Los orígenes de la industria cafetera”. En *Nueva historia de Colombia: economía, café, industria*. Tomo v. Bogotá: Editorial Planeta.
- Ortiz Sarmiento, Carlos Miguel (1980). *Historia de la diferenciación social: Quindío 1840-1950*. Armenia: Universidad del Quindío, mimeo.
- Ortiz, Carlos Miguel (1985). *Estado y subversión en Colombia: la violencia en el Quindío, años 50*. Bogotá: CEREC, Universidad de los Andes.
- Ortiz, Carlos Miguel, Miguel A. Rojas Arias y Germán Rojas Arias (1989). *Colonos, cafeteros y comerciantes: una historia social y económica de Armenia*. Mimeo.
- Palacios, Marco (1983). *El café en Colombia, 1850-1970: una historia económica, social y política*. Bogotá: El Áncora Editores.
- Parsons, James (1979). *La colonización antioqueña en el occidente de Colombia*. Bogotá: Carlos Valencia Editores.
- Pérgolis, Juan Carlos (1998). *Bogotá fragmentada: cultura y espacio urbano a fines del siglo xx*. Bogotá: TM Editores.
- Polanía R., Eddie (1998). “Evolución de la propiedad y descomposición de la pequeña caficultura en Armenia”, en *Voces Revista de Estudios Sociales*, vol. 5, p. 37. Armenia.
- Ríos, Barney y Gloria Inés Duque (2008). “Apuntes sobre la vida y obra del arquitecto constructor Antonio Bernardi”, tesis de grado. Universidad La Gran Colombia.
- Rojas Arias, Miguel Ángel (2004). “Edificios de Armenia”. Mimeo.
- Santos Forero, Jorge (1930). “Armenia 1889 —14 de octubre— 1929”, en *Libro histórico: Homenaje al Libertador Simón Bolívar*. Manizales: Tipografía Cervantes.
- Tobón, Néstor (1987). *Arquitectura de la colonización antioqueña*, t. III. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.
- Valencia Barrera, Gonzalo Alberto y Fabio Alberto Agudelo Vanegas (2002). *Banca y economía en Armenia y el Quindío 1929-2002: La visión del Banco de la República*. Armenia: Conceptos Gráficos.
- Valencia Zapata, Alfonso (1981). *Quindío histórico*. Armenia: Editorial Quingráficas.
- Valencia Zapata, Alfonso (1988). “Trilladoras de café en el Quindío”. Armenia. Mimeo.

Gonzalo Alberto Valencia Barrera

Representante del grupo constituido Tataquí. Nacido en Quimbaya (Quindío) el 28 de enero de 1947 y economista egresado de la Universidad Nacional de Colombia en 1965, realizó estudios de maestría en Economía en la Southern Illinois University at Carbondale, en los Estados Unidos, en 1977.

Fue funcionario del Departamento Nacional de Planeación, el Banco de la República, la Escuela Superior de Administración Pública (ESAP) y el Departamento Administrativo de Intendencias y Comisarías. Actualmente es miembro de número de la Academia de Historia del Quindío, de la cual es secretario, y columnista de *La Crónica del Quindío*.

Algunos de sus trabajos están publicados en la *Revista del Banco de la República*; en *Monetaria*, revista del Centro de Estudios Monetarios Latinoamericanos (CEMLA); en *Ensayos sobre Economía Cafetera*, de la Federación Nacional de Cafeteros; en *Economía Colombiana*, de la Contraloría General de la República; en el *Boletín de Estadística* del DANE y la Biblioteca de Autores Quindianos, de la Gobernación del Quindío.

Miguel Ángel Rojas Arias

Nacido en Armenia en 1958, es licenciado en Educación con especialización en Ciencias Sociales, área Historia, por la Universidad del Quindío. Terminó estudios de maestría en Historia e Investigación en la Universidad Tecnológica de Pereira. Desde 1978 su vida profesional se ha enfocado en el periodismo. Ha trabajado en diferentes medios de comunicación de la región, como RCN, Caracol, y los periódicos *Diario del Quindío*, *El Espectador*, *La Patria* y *El País*. Actualmente ejerce el cargo de director del periódico *La Crónica del Quindío*. Es profesor universitario en el área de redacción periodística en la Universidad del Quindío. Es autor de los libros *La Ñata Tulia y otras crónicas desde el Quindío*, *Historia de los 50 años de la Universidad del Quindío* y *La guadua en el Quindío*.

María Eugenia Beltrán Franco

Arquitecta por la Universidad Piloto de Colombia (1977), con maestría en Planeación del Desarrollo Regional y Urbano. Es especialista en restauración del patrimonio, miembro de la Academia de Historia del Quindío y vigía del patrimonio cultural de la nación. Es autora de las publicaciones *Armenia, testimonio de una ciudad*, *Museos de la ciudad para los municipios del Quindío*, *El templo en las ciudades de bahareque* y *Armenia década del 30 al 40: obra de Antonio Bernardi*.