

MESA

EL CAUCA GRANDE, SIGLOS XIX Y XX

Ilustración basada en obras de A. Delarue y Martín Tovar y Tovar

XLIX

Congreso
Colombiano de Historia
Armenia 1 al 4 de Octubre de 2019

Colombia 200 años
de vida republicana

Armenia 130 años
de gesta colonizadora

MESA

El Cauca Grande, siglos XIX y XX

Armenia: enclave exportador de café 1927-1959

Gonzalo Alberto Valencia Barrera
Academia de Historia del Quindío

Ilustración basada en obras de A. Delarue y Martín Tovar y Tovar

Economista.
gvalenba@gmail.com

Armenia: enclave exportador de café 1927-1959

Gonzalo Alberto Valencia Barrera

Academia de Historia del Quindío

Resumen

En el 2012, el Ministerio de Cultura otorgó la beca de investigación El ferrocarril y las economías regionales con el objeto de identificar y documentar procesos generados en torno a actividades económicas en las cuales el ferrocarril fue componente integral de las acciones productivas. Específicamente, la investigación se encaminó a precisar cómo la exportación de café colombiano se reafirmó con la creación de la Estación del ferrocarril de Armenia en la que confluyeron las líneas provenientes de Zarzal (Ferrocarril del Pacífico) y de Nacederos (ferrocarril de Caldas) y que convirtió esta ciudad en un pequeño enclave exportador al concentrarse en sus alrededores la actividad industrial de la trilla del café, el asiento de las casas exportadoras y la logística del transporte. Ello favoreció la expansión del cultivo del café en el Quindío, que para el año 1959 tuvo un área sembrada de 54.377 hectáreas, equivalente a 5 veces la de 1925. Esta dinámica llevó a la inversión de capitales en otras actividades económicas, en particular la agroindustria, el comercio y la renovación urbana y arquitectónica de Armenia, convirtiéndola en una importante ciudad intermedia del país. Este año de 1959 fue significativo, también, por el levantamiento de los rieles en Pereira, lo que en adelante imposibilitó la operación comercial de los ferrocarriles en la zona cafetera.

Palabras clave: ferrocarril, café, exportación, trilla, enclave, arquitectura

Armenia: enclave exportador de café

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.

Junto con el desarrollo de la cafcultura 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. Todo ello hizo que la actividad de la cafcultura 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 cafcultura 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 actividades 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.

1. 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 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

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.

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.

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

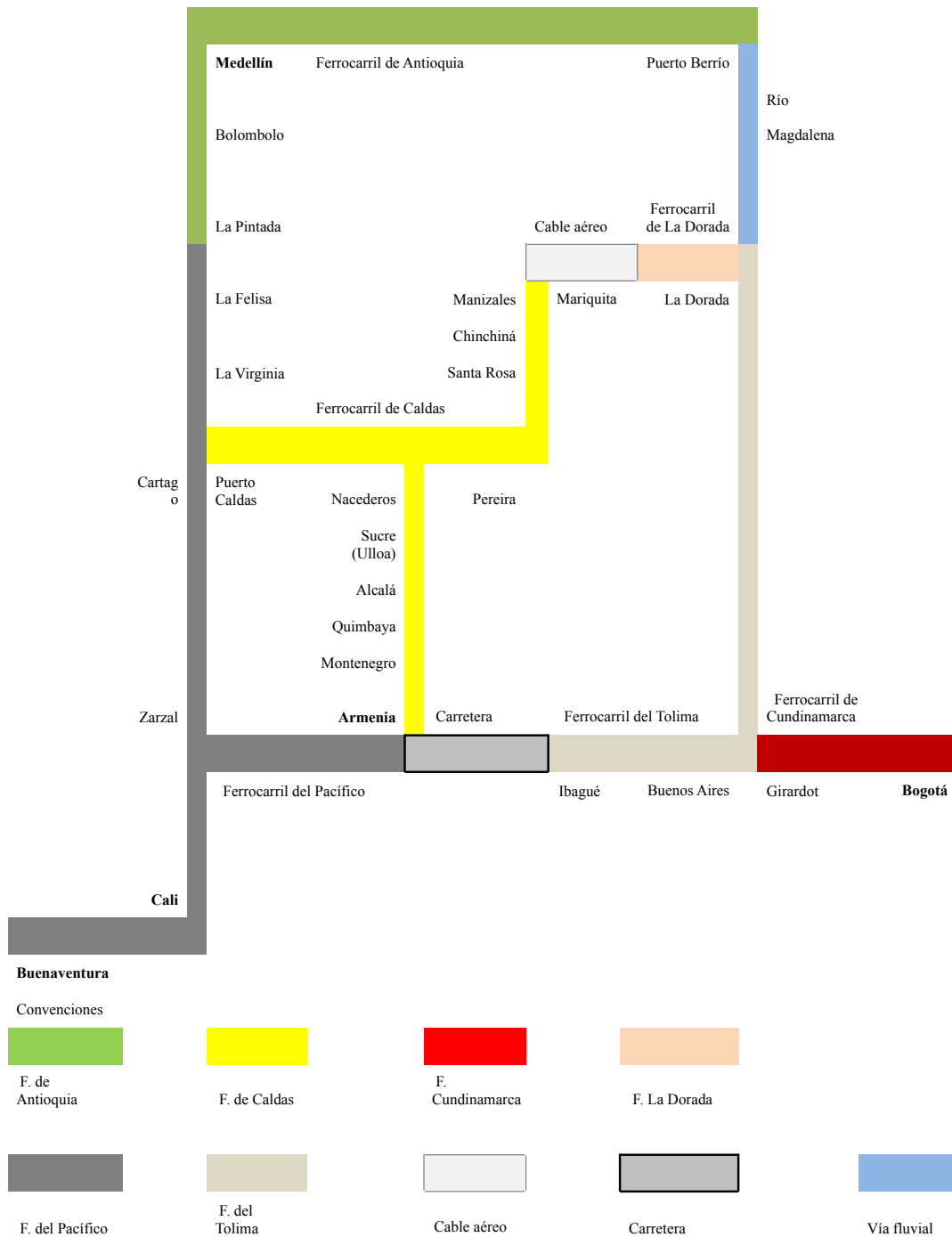
Además, Armenia se conectó con Bogotá y Medellín por medio de dos acciones: la primera, la construcción, entre 1926 y 1929, de la carretera que remontaba la cordillera Central para acceder a Ibagué, en consideración de la no disponibilidad del trazado del ferrocarril⁵ (Boquía-Ibagué) (Bateman, 2005); 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).

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), Villagas (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).

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 Tohecito, 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 1.
Integración del ferrocarril, cable aéreo, carretera y vía fluvial con referencia a Armenia



Fuente: elaborado por los autores.

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.

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 descargo 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 Alabrado, 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 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).

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.

En el cuadro n.º 1 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

Cuadro n.º 1. 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*. Tabla elaborada por los autores.

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.

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 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, panela, 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).

Cuadro n.º 2. 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.

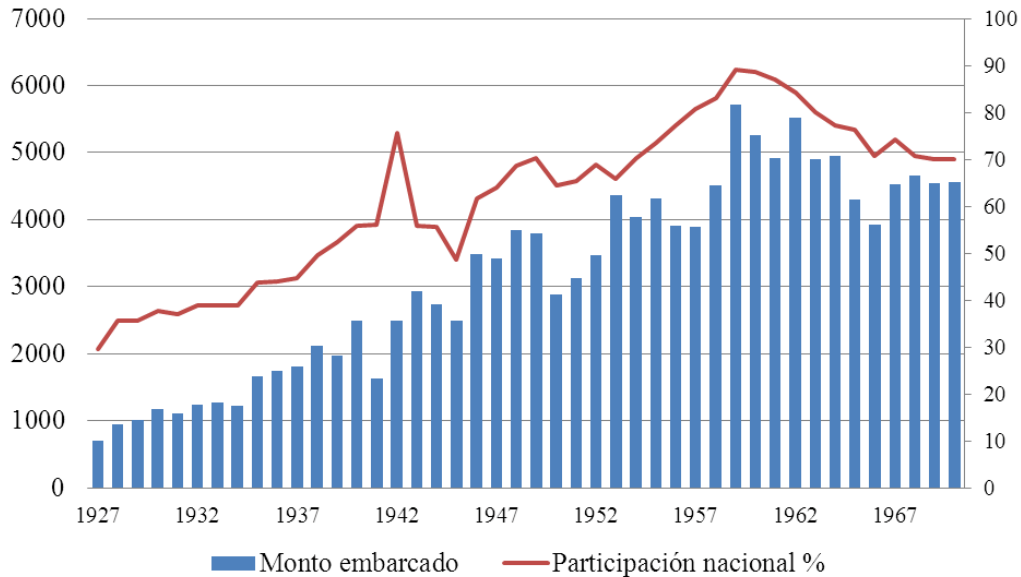
En términos de los despachos de café, en el cuadro n.º 2 se observa que en las últimas décadas del siglo XIX los puertos de Cúcuta y Barranquilla concentraron el mayor movimiento que provenía básicamente del oriente del país, la principal zona cafetera por entonces. Hacia comienzos del siglo XX, Barranquilla 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.

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.

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

En el gráfico 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.

Gráfico 2. 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)



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 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.

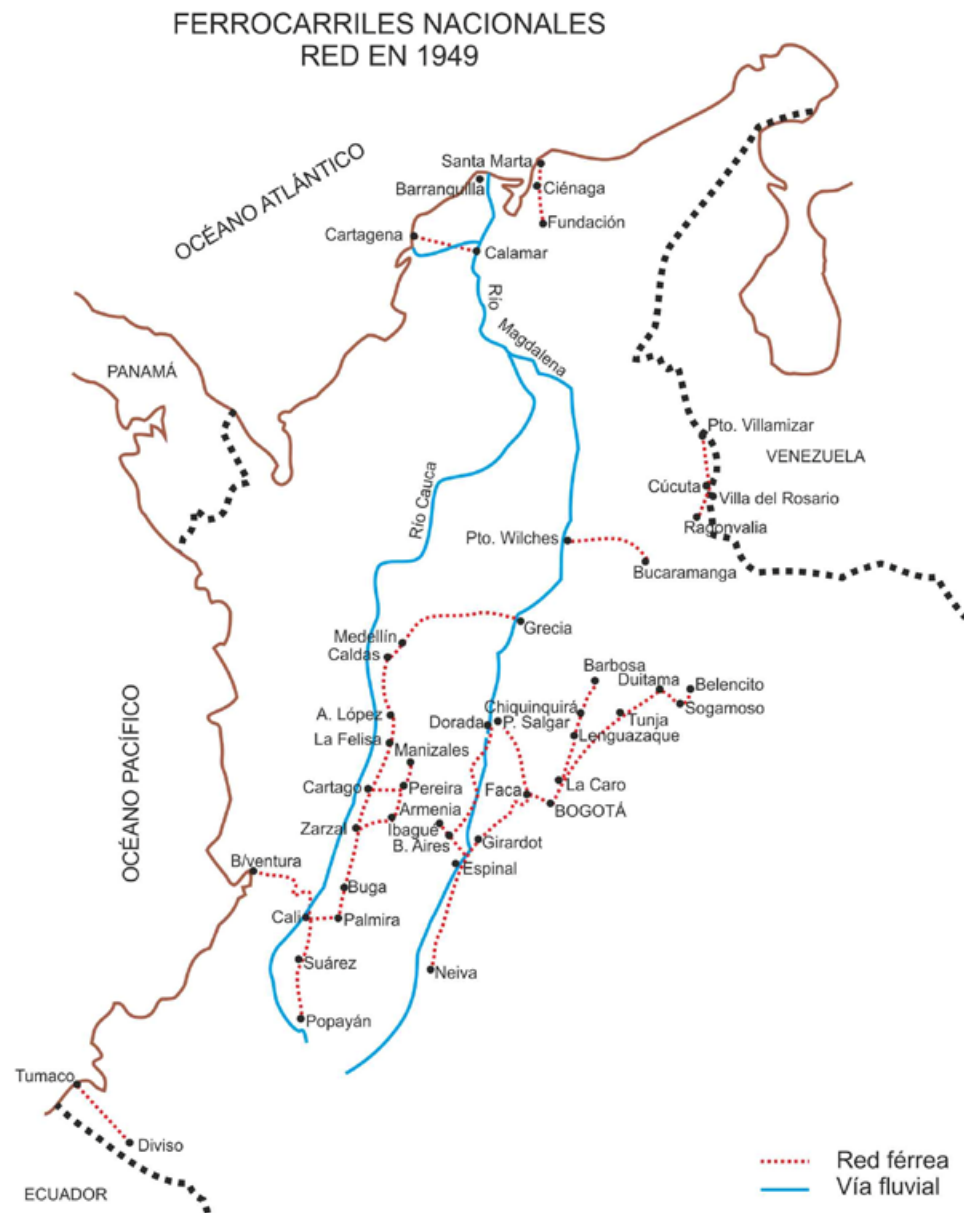
Con una distancia de 361 kilómetros, el medio vial más indicado y cercano para movilizar el café desde Armenia hasta Buenaventura era, sin lugar a dudas, el ferroviario. De hecho, constituía la tercera parte del recorrido que una carga debía hacer si se despachaba vía Manizales, o Ibagué o Medellín, 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 3, 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 acarrea 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.

Cuadro n.º 3. 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)
	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
Armenia	Puerto Colombia	Armenia-Nacederos-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
	Buenaventura	454 km por ferrocarril	454
Manizales	Puerto Colombia	Ídem Manizales-Mariquita-La Dorada-Barranquilla-Puerto Colombia	1044
	Cartagena	Ídem Manizales-Mariquita-La Dorada-Calamar (canal del Dique)-Cartagena	1025
		376 kilómetros por ferrocarril	376
Pereira	Buenaventura	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. Tabla elaborada por los autores.



Mapa de la red ferroviaria de Colombia en 1949 (Bateman, 2005)

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 4, 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 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*).

Cuadro n.º 4. 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	Buenaventura	Barranquilla/ Cartagena	Buenaventura	Buenaventura
Acarreo trilladora a ferrocarril	n. d.	0,45	0,60	0,70	0,70
Flete férreo Buenaventura		17,58		23,86	19,16
Flete férreo Manizales-La Dorada			12,50		
Flete carretera Armenia-Ibagué	11,15				
Flete férreo Ibagué- La Dorada	12,85				
Flete fluvial desde La Dorada:					
- a Barranquilla	14,07				
- a Cartagena	14,47	14,07			
		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
Repeso	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)

Conceptos	Año 1948				
	Armenia a:		Manizales a:		Pereira a:
	Barranquilla/ Cartagena	Buenaventura	Barranquilla/ Cartagena	Buenaventura	Buenaventura
Gastos de transporte:		30,73		37,05	31,59
- a Barranquilla	54,34	.	42,82		
- a Cartagena	55,26		43,74		
. Acarreo trilladora a ferrocarril	1,20	1,20	0,84	0,70	0,70
. Flete férreo Buenaventura		29,53	.	36,13	30,89
. Flete férreo Armenia – Manizales	11,16				
. Flete férreo Manizales - La Dorada	16,50	.	16,50		
. Comisión cargue	n. d.	n. d.	n. d.	0,22	n. d.
. Flete fluvial desde La Dorada					
- a Barranquilla	15,98		15,98		
- a Cartagena	16,90		16,90		
. Comisión recibo y reexpedición en puerto fluvial	0,50		0,50		
. Cargue y descargue	9,00	n. d.	9,00	n. d.	n. d.
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 tarifario 1944/1948		56,3	45,2	50,3
- a Barranquilla	35,0		44,1	
- a Cartagena	36,2		45,6	

n. d.: cifra no disponible para la casilla según los rubros señalados. En las casillas en blanco la información no es pertinente para el puerto referido conforme al tipo del gasto mencionado.

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

2. El cultivo del café y la Federación Nacional de Cafeteros de Colombia

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 (18.843 hectáreas), la que a su vez se triplicó, según la información aportada por el DANE sobre 1959. Comenzaba a estructurarse la caficultura quindiana de tipo tradicional, que se consolidaría bajo el amparo gremial y que alcanzaría hacia los finales de los años sesenta un área sembrada de 54.377 hectáreas. 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 aledaño al río de La Vieja (La Tebaida, Montenegro y Quimbaya) y por los cordilleranos (Buenavista, Córdoba, Génova y Pijao).

La vigencia de la Federación permitió las primeras acciones dirigidas al ordenamiento del mercado interno del grano y el montaje paulatino de una infraestructura operativa y comercial en toda la zona cafetera del país, y en particular en la del Quindío: comités, agencias y puestos de compra, almacenes de depósito, bodegas y trilladoras. Todo este entramado institucional permitió el acompañamiento constante al caficultor, a quien se le brindaba la estabilidad requerida por el cultivo, circunstancia que mantuvo a los colonos quindianos siempre en la mira de ir incrementando el área de café en sus tierras, alternando con otros usos agrícolas y pecuarios que ayudaron a la diversificación de su economía doméstica. 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.

3. El auge y declive de la industrialización

El dinamismo de la actividad cafetera suscitó una creciente demanda por bienes de consumo e industriales para la actividad agrícola: despulpadoras, arietes, trapiches, tostadoras, etc. Se conformaron, así, las casas comerciales para la venta de mercancías importadas y nacionales, las que a su vez se convirtieron en fuentes de acumulación de capital destinado a compra de tierras, producción y exportación de café e industrialización. En general se fomentó la diversidad de las inversiones y la multiplicidad de funciones de los inversionistas como propietarios rurales y urbanos, importadores y exportadores, comerciantes e industriales¹¹. Un prototipo de este empresario fue don Vicente Giraldo Gutiérrez, quien a partir de sus almacenes “*La Campana*” y “*El Buen Gusto*” diversificó su portafolio de inversiones y gestó un conglomerado industrial bajo el acrónimo VIGIG integrado por talleres de metalmecánica y fundición (despulpadoras, trapiches, arietes, etc.) y fábricas de chocolate, jabón, champú, crema de afeitar, velas, tipografía, fécula de maíz (fábrica de maizena “*La Mariposa*”), entre otros productos¹². Además de estos rubros industriales, en las décadas de 1920 a 1940 en la región se instalaron, entre otras, empresas de gaseosas, cervecerías¹³, vinos, tostadoras de café, pastelerías, manufacturas de cueros (entre ellas, Industrias *Triánón* en 1940), confecciones, aceites vegetales, editorial (publicación del periódico *El Día*). Esta dinámica industrial fue posible, en gran parte, a la situación estratégica de Armenia que se había favorecido por la red vial nacional (férrea y terrestre) y que propició la configuración de un centro de prestación de servicios, atractivo para la migración y el establecimiento de nuevas actividades comerciales y productivas¹⁴.

Sin embargo, este proceso de industrialización comienza a frustrarse hacia finales de los años 40, aduciéndose como razones el fenómeno de la violencia, la competencia proveniente de otros centros en proceso de industrialización: Bogotá, Cali, Manizales, Medellín y Pereira, la afluencia de capitales extranjeros durante la Posguerra que propició cambios en la propiedad de las industrias y que aceleró el proceso de centralización de la producción manufacturera, el fortalecimiento del comercio de importación, la carencia de una infraestructura de servicios (en particular, energía eléctrica), restricciones crediticias, la inexistencia de personal calificado y la extrema dependencia del café que limitaba la liberación de mano de obra, la utilización de la tierra para otros tipos de explotación y la vinculación de capitales en otras actividades o regiones a pesar de estar en contacto con el mercado internacional.

11. Cadena Corrales, Olga y Pérez Bravo, José Manuel, *El café y el desarrollo de la región*. En: Historia de nuestra región: Historia del Quindío, La Crónica, Armenia, 2000, p.p. 129 - 136.

12. Otro ejemplo de este tipo de empresario fue la Casa Comercial *Francisco Luis Gómez & Hermanos Limitada*, fundada en Armenia en 1925 con un capital de \$500. En 1936 adoptaron el nombre “*El Lobo*” para denominar a sus dos almacenes: Armenia y su sucursal de Cali, al igual que para sus fábricas de jabón, velas, chocolate y café y trilladora de café.

13. En 1922 se instaló en Circasia la Cervecería Colombo Alemana “*Fábrica de Cerveza Imperial*”, que es considerada como uno de los primeros antecedentes de inversión conjunta extranjera en el sector industrial en el Quindío. Su montaje fue adquirido más tarde por la empresa *Bavaria S.A.* que se instaló en Armenia en 1942. Citado en Hincapié Silva, César, *Inmigrantes extranjeros en el desarrollo del Quindío*, Editorial QuinGráficas, Armenia, 1995, páginas 120 - 121.

14. Martínez Salazar, Betty, *Evolución de la empresa en la zona cafetera y el Valle*, Universidad del Quindío, mimeo, abril 1998.

Referencias bibliográficas

- 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.
- 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.
- 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 (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: Opgráfica 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.

- 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.
- McCreevey, 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.
- 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.
- 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.
- Santos Forero, Jorge (1930). “Armenia 1889 —14 de octubre— 1929”, en *Libro histórico: Homenaje al Libertador Simón Bolívar*. Manizales: Tipografía Cervantes.
- 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