

## PIENDAMÓ EN LA HISTORIA

En la época de la colonia, los caminos principales o caminos reales que unían a las ciudades de Cali con Popayán, uno venía por Caloto, Santander de Quilichao, Pescador, Tunía, y el otro por la zona de Suárez a salir a Morales y Piendamó.

En la región, el camino venía por Pueblo Viejo Tunía, pasaba por lo que hoy se conoce como la vereda Alto Piendamó y bajaba para atravesar el río Piendamó a través del puente colonial denominado El Ragonessi (Apellido de un jerarca de la Iglesia católica de la época). Infortunadamente, este hermoso puente construido en ladrillo grande (40 centímetros de largo, 20 de ancho y 10 de altura) elaborado en arcilla maciza, unido por mortero de cal y cimientos en piedra, dicen que se lo llevó o destruyó el río Piendamó en un día de intensa lluvia que provocó una creciente y se fue el puente.

La realidad es que este histórico puente fue vandalizado por personas inescrupulosas que se robaban los ladrillos coloniales y hasta las piedras. Además de nunca haberle hecho un adecuado mantenimiento que debilitó su estructura y desapareció. Por este puente, desde la época colonial, se pasaba hacia la Aurelia, la población de Cajibío, la vereda del Rosario y conducía este camino a la ciudad de Popayán. Otro puente colonial de arco de ladrillo es el que aún sobrevive sobre el río Pescador para pasar a la vereda San Pedro, Piendamó.

El más importante de estos puentes es el puente de ladrillo colonial, ubicado sobre el río Piendamó, en el Barrio San José Bajo. Es un puente de arco o de mampostería que unía a Santa Fé de Bogotá con Quito y que facilitaba el paso hacia la ciudad de Popayán y era utilizado por comerciantes y transportadores. Este grandioso puente, que aún se conserva en aceptable estado, fue

reemplazado por un puente más moderno y resistente sobre la vía panamericana, (Ver historia de “Los puentes de ladrillo de Piendamó: huellas de nuestro pasado” en el artículo del Antropólogo Luis Gerardo Franco, en este mismo texto).

### **Breve historia del ferrocarril**

“El concepto de ferrocarril surgió cuando una antigua civilización abrió surcos paralelos en un camino y a través de ellos movió un vehículo. A pesar de su conveniencia para transportar pesadas cargas, el sistema flaqueaba cuando el vehículo se atoraba en el barro que se asentaba en los surcos. Esto se solucionó reemplazando los surcos por troncos de madera partidos a la mitad, por lo que luego se adaptaron las ruedas del vehículo. Así se originaron los primeros caminos compuestos por rieles de hierro o acero, que con el tiempo se hicieron imprescindibles para el transporte de cargas de la industria minera.

En 1804 Richard Trevithick puso a prueba la primera máquina a vapor sobre rieles. Luego emprendieron el ambicioso proyecto de desarrollar la primera locomotora de servicio regular en una vía permanente y abierta al transporte de pasajeros. Entre tanto, en 1835, el Congreso Colombiano expidió la primera ley que trataba de concesiones ferrocarrileras otorgadas a los cantones de Panamá y Portobello para desarrollar un ferrocarril interoceánico que inició su construcción en 1850.”

### **Ferrocarril del Pacífico**

“En 1878 se inició la construcción de la línea férrea que uniría a Buenaventura con Cali en el Valle del Cauca. Se detuvo la construcción por la Guerra de los Mil Días, año 1899. Luego se reiniciaron los trabajos de manera muy lenta, avanzando

saliendo de Cali, pasando por Jamundí, Suárez y atravesando el río Cauca, dirigirse a Popayán sin tocar otras poblaciones. Un segundo trazado, continuando por Suárez, llega hasta Morales, Cajibío y Popayán. Para el tercer trazado hubo una fuerte influencia de la clase política de la región de Silvia Cauca, pues el Doctor Ezequiel Hurtado, nativo de esa población y que estuvo de Presidente de la República hasta 1884, influyó para que, en el diseño del trazado, las líneas del ferrocarril pasaran lo más cercano a la población de Silvia y fue así como se aprobó el recorrido que tuvo el tren para llegar a Popayán, o sea, Cali, Jamundí, Suárez, Estación de Morales, Corrales, Piendamó, que a propósito no existía, pero así se le llamaba a ese sitio. Se planteó también en ese trazado que el tren pasara por Tunía, población que ya existía.

Cuentan los historiadores que la población de este sitio se opuso por la posible llegada de influencias y situaciones que perturbarían la paz y la tranquilidad del pueblo, influenciados por el Sacerdote Juan Bautista Gómez Astudillo, quien tampoco estuvo de acuerdo con la llegada de estas máquinas. Este cura fue el gestor para la construcción del templo de Tunía. Dice Ballesteros en su libro que Tunía, “vivía aferrado a sus costumbres, su prestigio, sus valores religiosos, su idiosincrasia y que se opusieron rotundamente a que los rieles pasaran por allí, por cuanto el tren trastocaría sus estructuras tradicionales, lo que afectaría la tranquilidad de sus gentes” (Ballesteros, Hugo, op.cit, pág. 40).

Para determinar la ruta definitiva del ferrocarril, además de la gestión del Ex Presidente Ezequiel Hurtado, nativo de Silvia, fue crucial la influencia del señor ministro Jorge de la Cruz. Este último ordenó que la línea pasara por el área de la estación de Morales y luego por el paraje conocido como Piendamó. La selección del lugar para la construcción definitiva de la estación