

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

solamente en promedio un kilómetro y medio por año. En 1909 llegó a Dagua, tres años después a Yumbo y en 1915 a Cali. De allí se construyeron ramales por Cartago hasta Armenia, procurando unirlo con el ferrocarril del Tolima. Desde 1914 se trabajó en la línea férrea hasta Popayán, a donde llegó a finales de 1926. Este ferrocarril del Pacífico en 1930 era el más desarrollado del país y en 1940 pasó a hacer una división de los ferrocarriles nacionales”. (Referencia Bibliográfica: LIBRO / Imagen del ferrocarril en la numismática colombiana, curaduría Alberto Escovar Wilson-White ; numismática Ignacio Alberto Henao Jaramillo. Exposición Casa de la Moneda, Banco de la República, Bogotá, 2006)

La llegada del ferrocarril a Piendamó

Analiza Hugo Ballesteros en su libro Monografía Municipal de Piendamó, 1994: “La construcción de las vías férreas obedecieron a políticas nacionales e internacionales, ofrecer un transporte ágil y económico para regiones cuya producción agropecuaria ameritara mover cantidades de carga. Fue el caso del café que empezó a tener auge en 1870 cuando se empezó a exportar. Para el Cauca, este ferrocarril del Pacífico se inició a gestar a mediados del siglo XIX y se inician los contactos entre el Gobierno Nacional y el Estado Soberano del Cauca y compañías extranjeras, quienes estaban interesadas en construir una línea férrea a lo largo de América Latina, partiendo de México, pasando por Guatemala y Panamá, que atravesara Colombia y prosiguiera a los países del sur del continente”.

Según la ley 53 de 1909, con un capital de \$1.400.000 pesos en 1917, el presidente de la República José Vicente Concha autoriza la construcción de 116 kilómetros de línea del ferrocarril desde Cali a Popayán. Para ello se estudiaron tres trazados. Primero,

ferroviaria en esta región fue el resultado de la evaluación de tres ingenieros, quienes consideraron la conveniencia de su ubicación debido a su posición estratégica en la intersección de importantes caminos y vías de comunicación que conectaban con Silvia, Popayán, Morales, Tunía y el norte del Cauca. Estos ingenieros fueron Reinaldo Cajiao W, Primo Pardo B y Manuel María Mosquera, según los datos proporcionados por Damián Trochez.

Hasta la vereda Alto Piendamó, ubicada en el cruce de la vía hacia veredas como San Isidro, El Carmen y otras, llegaron los primeros rieles entre el 14 y el 20 de enero de 1924. Dice otra versión que toda la loma o montaña desde Piendamó hasta la salida a Morales, la llamaban, “El Alto Piendamó”, puesto que, pasando el río, viniendo de Popayán, se veía una gran montaña a lo alto el camino. Algunas versiones de historiadores atribuyen que el nombre de Piendamó fue tomado del río cercano que lleva su nombre, y a su vez este fue llamado así en honor de un líder o cacique indígena de la época de la conquista llamado Piendamú.

El centro Poblado de Tunía fue aldea parroquial, prefectura, distrito, y a partir de 1915 se convirtió en municipio. Para la época ya se conocía el paraje de Piendamó que tomó el nombre del río que lo identificaba y que luego de ser vereda se convirtió en corregimiento. El departamento del Cauca fue creado en 1907 y la actual denominación de la división política administrativa se logró por la expedición de la reforma constitucional de 1936.

Luego se empiezan a construir unas instalaciones ferrocarrileras como la Estación y La Bodega, en el sitio que definitivamente tomó el nombre de Piendamó. Esta era una pequeña vereda con escasas 4 o 5 viviendas y pocos habitantes, que por su topografía se decidió instalar el centro de operaciones de esta zona, para el manejo de todas las operaciones ferrocarrilera. El señor Sandoval vendió muchos otros lotes a la misma empresa y a particulares.

La llegada de entre 200 y 300 trabajadores y luego muchos pasajeros que pretendían arribar hasta Popayán, pero que no pudieron pasar por la construcción de un monumental puente metálico sobre el río Piendamó, además de un túnel de 130 metros, ya en inmediaciones del municipio de Cajibío, provocó que en Piendamó se dieran todas las condiciones para la creación de un pueblo. En un libro publicado en 1945 por el Señor Leónidas Pardo, se destaca que el surgimiento, consolidación y crecimiento de Piendamó se atribuyen principalmente a la llegada del Ferrocarril y todas sus influencias, incluyendo a los trabajadores, visitantes, construcciones y líderes de la época. Se establece el 7 de agosto de 1924 como la fecha acordada o consensuada para marcar el inicio o fundación de Piendamó, un momento que rápidamente posicionó a esta localidad por encima de Tunía, la cual era la cabecera municipal hasta 1934. Numerosa infraestructura se construyó: estaciones de paso en Corrales y en lo que luego se llamó el Barrio Nacional, la estación principal para el ferrocarril en Piendamó, una inmensa bodega para el acopio de productos agropecuarios e industriales, un “corral” o “coso” para el ganado que traía el tren, un triángulo de vía férrea adecuado para el retorno de las locomotoras a Cali, un enorme tanque metálico para surtir de agua a las mismas, un acueducto para el uso de las máquinas, pero que prestó servicio a los primeros pobladores, una planta eléctrica que generaba energía para las instalaciones del tren y servía a algunas viviendas, unas casas para funcionarios y trabajadores de esta magna obra.

En la estación de Piendamó, aún se conserva un tanque de concreto, una plazoleta entre la estación y la bodega, que sirve como espacio para el comercio callejero y el disfrute de los habitantes locales. Además, se pueden observar los rieles de acero sobre polines o trozos de madera de mangle que soportaban el peso del tren. Este tren solía estar compuesto principalmente por