



Itinerario **Ferrocaldas** **Guia**

TATIANA RIVERA PABÓN



BOGOTÁ, 2026

MINISTERIO DE CIENCIA, TECNOLOGÍA E INNOVACIÓN

Angela Yesenia Olaya Requene
Ministra

Kevin Fernando Henao Martínez
Viceministro de Talento y Apropiación Social del Conocimiento

Guillermo Muñoz Ávila
Director Gestión de Recursos para la Ciencia, Tecnología e Innovación

Diana Rua Patiño
Directora de Vocaciones y Formación

UNIVERSIDAD NACIONAL DE COLOMBIA

José Ismael Peña Reyes
Rector

Olga Janneth Gomez Ramirez
Vicerrectora de Investigación

Olivia Lorena Chaparro Díaz
Vicerrectora Sede Bogotá

Miguel Antonio Huertas Sánchez
Decano Facultad de Artes

Jenny Astrid Vargas Sánchez
Vicedecana de Investigación y Extensión Facultad de Artes

EQUIPO REDACTOR

DIRECCIÓN
Tatiana Rivera Pabón

SUPERVISIÓN
Jenny Astrid Vargas Sánchez

INVESTIGACIÓN Y TEXTOS
Tatiana Rivera Pabón, Heidy Vanesa Nuñez Naeder

ASISTENTE DE INVESTIGACIÓN
Juan Camilo Ortiz Ardila

CARTOGRAFÍA Y DIBUJO
Heidy Vanesa Nuñez Naeder

FOTOGRAFIA
PRINCIPAL: Tatiana Rivera Pabón, Heidy Vanesa Nuñez Naeder, Andrés Publicidad
COMPLEMENTARIA: Jeison Gordon, Santiago Angel, Sebastián Ramírez , O.M. Loaiza, R.Garzón, J. Garcia, F. Castaño

INSTITUCIONES Y COLECCIONES PARTICULARES QUE HAN COLABORADO PARA REUNIR LA ICONOGRAFÍA DE ESTA OBRA
Archivo General de la Nación AGN / Archivo de Patrimonio Universidad Nacional de Colombia - Sede Manizales AP-UNM / Instituto Geográfico Agustín Codazzi IGAC/ Archivo Fotográfico Manuel García AFMG / Archivo Fotográfico Álvaro Camacho Andrade AFAC/ Archivo Fotográfico Pedro Felipe Hoyos Körbel AFPHK/ Laboratorio de Ecología Histórica y Patrimonio Cultural -Universidad Tecnológica de Pereira LEHPC-UTP / Archivo Fotográfico Gabriel Jaime Cano AFGC / Archivo Fotográfico Familiar Beatriz Parra de Rivas ABPR/ Archivo Fotográfico Alberto Bermúdez Carvajal AABC/ Archivo Fotográfico Facebook Fotos Antiguas de Pereira AFAP/ AFSM Archivo Fotográfico Santiago Montoya / FNC Federación Nacional de Cafeteros/ Alcaldía de Pereira/ Alcaldía de Dosquebradas / Alcaldía de Chinchiná / La Ferro / CHEC Grupo EPM / Archivo Fotografico Facebook Villamaria Histórico AFVH/ Archivo Fotográfico Facebook Samuel Osorio AFSO / Fotos Antiguas Manizales FAM / Sociedad de Mejoras Públicas Manizales SOMEPU

EDICIÓN

Editorial Universidad Nacional de Colombia

Juanita Villaveces
Directora

Juan Francisco Poveda
Jefe de la Oficina de Edición

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxx
Edición y corrección de texto

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxx
Diagramación

IMPRESIÓN
Imprenta Panamericana

© Universidad Nacional de Colombia
ISBN:

Contenido

Introducción	2
Pereira	4
Dosquebradas	13
Santa Rosa de Cabal	19
Chinchiná	25
Villamaría	31
Manizales	38
Referencias	46

Introducción

Entre cafetales de montaña, ciudades y puertos, los ferrocarriles del Paisaje Cultural Cafetero (PCC) conformaron una enorme red de más de 700 km integrada por las líneas férreas de La Dorada, Pacífico, Quindío y Caldas, que transportaron el grano desde finales del siglo XIX hasta la década de 1980, permitiendo su industrialización en el país y su comercialización en el mundo. En este territorio se concentra el 20% del total del conjunto férreo protegido del país, pero a pesar de la magnitud de esta red y de su papel estructurador en la economía y en la configuración regional, la declaratoria del PCC como patrimonio de la humanidad (Unesco, 2011) la ha desconsiderado. Hoy en día este patrimonio ferroviario se encuentra, salvo casos excepcionales, en un lamentable proceso de abandono y deterioro, cuando no de desaparición, debido a la falta de políticas de protección integral, a la escasez de recursos para su salvaguardia y a la pérdida significativa de su memoria histórica.

Ante la urgencia por su revalorización y su apropiación social surge el proyecto de investigación *Encarrilando el paisaje cafetero: Itinerario cultural por el corredor ambiental del antiguo Ferrocarril de Caldas*, ganador de la Convocatoria Orquídeas Mujeres en la Ciencia 2024 del Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación, que ve en estos caminos históricos una oportunidad para proponer itinerarios culturales o rutas con fuerte vocación para el uso recreativo local y el turismo, pues se trata de verdaderos corredores ambientales regionales definidos por cursos hídricos y caminos de montaña que articulan un sistema de espacios libres públicos de gran valor patrimonial entre campo y ciudad (Rivera, 2024). En esta medida, se defiende que estas ferrovías cafeteras cumplen con las tres condiciones básicas para ser consideradas itinerarios culturales (CIIC-ICOMOS, 2008): a) ser fenómenos culturales determinados por una vía de comunicación en torno a la cual se desarrolló una actividad específica por un lapso de tiempo considerable; b) estar enmarcados dentro de un ambiente natural determinante y que sufrió modificaciones debido a la creación de bienes patrimoniales materiales en torno al canal de comunicación; c) producir un intercambio cultural entre pueblos.

A partir de esta categoría patrimonial que conecta e interrelaciona geografía y bienes patrimoniales muy diversos en un todo unitario y, siguiendo las últimas tendencias en protección del patrimonio ferroviario a nivel mundial, se ha optado por la delimitación del estudio a una sola línea férrea, el Ferrocarril de Caldas, que conectó Pereira con Manizales entre 1927 y 1959. Esto permite una valoración sistémica del patrimonio completo de la línea, entendiendo que más allá del tradicional estudio de un inmueble monumental específico, se debe atender a un patrimonio a veces mucho más modesto, y valorar, por encima de todo, el conjunto ferroviario como un sistema sociotécnico territorial interrelacionado estética, constructiva y funcionalmente con la producción cafetera, donde cada elemento desempeña un papel importante y donde el valor del conjunto trasciende el cometido individual.

La **Guía del Itinerario del Ferrocarril de Caldas** se destaca como uno de los productos de esta investigación e integra un recorrido que parte del valle del río Cauca en el antiguo puerto fluvial de Puerto Caldas en Pereira hacia la estación final de alta montaña en Manizales sobre la Cordillera Central, atravesando paisajes rurales y urbanos de valle, piedemonte y montaña, en un ascenso de 117 km desde los 900 m hasta los 2.200 m. El itinerario integra elementos patrimoniales naturales y culturales y es guiado por las cuencas hidrográficas de los ríos La Vieja, Consota y Otún en el municipio de Pereira; la quebrada Dosquebradas en el municipio del mismo nombre; el río San Eugenio y Campoalegre en el municipio de Santa Rosa de Cabal; el río Chinchiná ubicado entre los municipios de Villamaría y Manizales; atravesando así seis municipios cafeteros, donde se implantaron 17 estaciones ferroviarias, 10 túneles, 6 puentes y numerosas obras de arte ferroviarias.

La definición de este itinerario cultural de escala regional ha tenido en cuenta las recomendaciones del Comité Internacional de Itinerarios Culturales y el Consejo Internacional de Monumentos y Sitios y se ha realizado bajo un modelo participativo que incluyó a más de 400 habitantes de los entornos ferroviarios en un proceso de cartografía social e inventario colaborativo, a partir de recorridos y talleres realizados en instituciones educativas, en los que se identificaron potenciales y conflictos del itinerario cultural. Además, se realizaron levantamientos del entorno con equipos especializados de captura (dron y cámara 360) y una caracterización compartimentada de unidades de paisaje. Además, se creó una herramienta web para la identificación, catalogación y consulta del patrimonio ferroviario y de iniciativas turísticas a lo largo de la ruta por parte de cualquier ciudadano, usando técnicas de registro interactivo basadas en la geolocalización (www.itinerarioferrocaldas.com).

Este proceso de co-creación dió como resultado la elaboración del guión del itinerario y de la cartografía georreferenciada que aquí se presentan, como es el Mapa general del Itinerario a escala regional 1:70.000, junto a Mapas Municipales a escala 1:30.000 y 1:10.000, correspondientes a las seis Unidades de Paisaje Ferroviario identificadas en los municipios atravesados por el tren. En cada municipio se proponen recorridos con atractivos y servicios turísticos diversos, se destacan los elementos de patrimonio férreo e industrial sobrevivientes o desaparecidos y se indica la forma de acceso, distancias, tiempos y nivel de dificultad de las rutas.

Invitamos a las comunidades locales y a los turistas a re-conocer y descubrir este corredor ambiental y patrimonial de la mano de esta guía, que presenta rutas ideales para el senderismo, el ciclismo, el turismo histórico, comunitario y de naturaleza. La ruta incluye espacios y actores urbanos y rurales del paisaje cafetero aún no reconocidos, cuya identificación, valoración y visibilización genera mayor conexión territorial entre las zonas rurales de cultivo del café más visitadas y las áreas metropolitanas, desconcentrado el turismo masivo de los pequeños centros históricos cafeteros.

Por otro lado, invitamos a las autoridades locales a usar esta guía para reflexionar sobre la posibilidad de construir participativamente un nuevo modelo de desarrollo territorial en el que la gestión inteligente de los recursos patrimoniales sea uno de los factores clave para su desarrollo económico, y en el que haya un compromiso político con la acción paisajística, que ayude a crear instrumentos jurídicos y de planeación para la defensa del derecho al paisaje y al patrimonio de todos. Finalmente, esperamos que esta investigación, que ha integrado saberes y actores diversos, abra las puertas para superar las visiones fragmentadas del patrimonio y posicionar al Ferrocarril de Caldas como eje articulador de un desarrollo territorial participativo y sostenible en el PCC.

Pereira

La construcción del Ferrocarril de Caldas fue emprendida en 1915 aprovechando la condición de Pereira como cruce de caminos de colonización española y antioqueña, además de su posición estratégica entre el valle del Río Cauca y las montañas cafeteras de la Cordillera Central. La empresa ferroviaria inició allí fundando su propio puerto fluvial, Puerto Caldas, con la intención de impulsar el poblamiento de la zona ribereña y competir con la ciudad colonial de Cartago, que para entonces controlaba las ganancias tributarias de todas las mercancías transportadas por el río navegable y además, esperaba la pronta llegada del Ferrocarril del Pacífico que la conectaría con Buenaventura. Fuera de esta estrategia económica, técnicamente las condiciones topográficas de pendiente leve hacia Pereira, facilitaron el trazado en ascenso (900-1350m) proyectado por ingenieros colombianos como Felipe Zapata, Jorge Paez, Julian Arango y Luis Isaza; y construido por Jorge Escobar, Carlos de la Cuesta, Eleuterio Serna, con asesoría estadounidense de los ingenieros militares AF Morris y John Lee en los tramos de mayor exigencia técnica. De esta manera, Pereira fue la primera ciudad a la que llegó el Ferrocarril de Caldas en 1921 y se consolidó como ciudad de conexión de líneas férreas con la llegada del Ferrocarril del Quindío en 1925 y del Pacífico en 1931. Por eso, hoy en día concentra un rico patrimonio ferroviario que constituye un caso excepcional en el país, pues alberga en total doce estaciones férreas en su jurisdicción, ocupando el segundo lugar a nivel nacional (Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes, 2026)

RECORRIDO 1.1 Riberas ferroviarias entre antiguos puertos fluviales del Cauca



2h



1h



30min



900msnm



baja

Trecho ferroviario que seguía a los ríos Cauca y La Vieja entre cañaduzales del costado opuesto a Cartago, y que se conectó con los puertos fluviales que funcionaron entre 1880 y 1930 para movilizar barcos a vapor con cargas de café hacia Cali. Actualmente es una vía destapada y transitable que comprende una gran área residencial popular limitada por haciendas azucareras y ganaderas.

El recorrido inicia en el actual asentamiento de Puerto Caldas (B4), importante nodo industrial donde se implantó la fábrica de Papeles Nacionales en cercanías de la antigua Estación La Marina (3). Siguiendo la ribera oriental del río La Vieja, avanza entre barrios informales que crecieron en la franja ferroviaria y se extienden por casi 4 km hasta el sector de San Isidro, donde existe un bello centro comunitario y popular de artes y oficios de destacada arquitectura (A4). A partir de allí, el camino es delimitado por haciendas que ofrecen cabalgatas entre senderos rodeados de naturaleza exuberante y vistas panorámicas. En dirección a la desembocadura del río La Vieja en el Cauca, se encuentra el antiguo conjunto férreo de Puerto Caldas (1), hoy en predio de propiedad privada sin acceso al público.

Recientemente, los rieles se han reinstalado en este último trecho y existe la posibilidad de continuar por la vía férrea para conectarse con el antiguo Ferrocarril del Pacífico, pasando por el gran conjunto férreo de Caimalito y avanzando hasta llegar a la desembocadura del río Otún en el Cauca, hasta la llamada Estación Pereira. Allí se ha habilitado el transporte por rieles con “marranitas” a lo largo de una gran área de bosque seco tropical conservada, que pasa por los municipios de Marsella, Risaralda; Chinchiná y Manizales, Caldas, donde existe una oferta variada de turismo comunitario.



Alcaldía de Pereira



T. Rivera

RECORRIDO 1.2 Del valle al piedemonte por la cuenca del río Consota



2h45min



1h30min



20min



900-1250msnm



media

Abarca el tramo en ascenso que recorre la vertiente norte de la cuenca de los ríos La Vieja y Consota, desde el barrio El Progreso de Puerto Caldas (B4) hasta el sector de Galicia en Cerritos (D3). En este sector se encuentran infraestructuras férreas instaladas para el almacenamiento de productos agrícolas y el abastecimiento técnico del tren en su camino entre la ciudad y el puerto.

El primer tramo es transitable incluso en carro por al menos 2 km, atravesando El Progreso en dirección a la Hacienda La Herradura, llegando al borde del río La Vieja. A partir de ahí, el camino férreo entra en propiedades privadas y se vuelve inaccesible. Por tanto, se recomienda recorrer este tramo más bien por la carretera paralela Cartago-Pereira, desde donde se aprecian hermosas panorámicas de la cuenca del río La Vieja y del Valle del Cauca. Sin embargo, existen accesos puntuales para conocer algunas de las infraestructuras férreas: por La Hacienda La Hoya, se tiene acceso al parador férreo (5) y a la hidroeléctrica (6) del mismo nombre aún en pie; mientras por el Centro Recreativo Atraer, se puede ingresar al túnel Consota (7).

Una vez se llega a la entrada 11 de la Vía Cartago-Pereira, se recupera el acceso a la antigua ferrovía en el sector de la Estación Villegas (8), que conserva varias edificaciones férreas, y se prosigue hasta Galicia. Hoy en día esta es una zona de urbanización dispersa donde se mezclan haciendas, condominios campestres y centros poblados rurales, además de malls, parques turísticos y haciendas históricas como el Bioparque Ukumari y la Hacienda Castilla.



RECORRIDO 1.3 De las laderas suburbanas del Otún al centro urbano del valle del Egoyá

				
2h 20min	1h	20min	1250-1400msnm	baja

Trecho que recorre la ladera sur de la cuenca del río Otún y atraviesa el valle de la quebrada Egoyá para ingresar al área urbana de Pereira. En su primera parte suburbana, el camino férreo define la vía principal del barrio Belmonte Bajo en Cerritos, donde se encuentra aún en pie la estación férrea del mismo nombre (9) y desde donde se observa el histórico edificio de la Hidroeléctrica Belmonte (10) sobre el río Otún. Posteriormente, la ferrovía entra a fincas y otros predios privados, volviéndose inaccesible hasta llegar a la altura del aeropuerto.

Ya en el barrio Nacederos, la antigua ferrovía se ha consolidado en los últimos años como un corredor turístico, con ruta de arte urbano, artistas en escena, gastronomía popular, entre otras actividades lideradas por jóvenes que con cultura y el arte enfrentan la violencia que opacaba a su comunidad. Sobre este corredor se encuentra el Parador Férreo Nacederos (11) y la Casa del Jefe de Estación (12).



Posteriormente, la ferrovía continuaba paralela a la actual Avenida 30 de Agosto y a la quebrada Egoyá (hoy canalizada) hasta llegar al Parque Olaya Herrera, donde se encuentra recién restaurada la Estación Pereira (13) junto a uno de los vagones del tren, donde funciona la escuela de gastronomía del SENA con uno de los mejores cafés de la ciudad. Finalmente, el tren tomaba la hoy llamada Avenida del Ferrocarril para descender frente a la antigua fábrica de Bavaria y cruzar el río Otún por el Puente de La Máquina (14). Esta parte del recorrido es recomendado para hacerlo un domingo o festivo de ciclovía, caminando o en bicicleta.

1. ESTACIÓN TERMINAL PUERTO CALDAS (Km0)

Los restos del conjunto férreo portuario se encuentran hoy dentro de una hacienda ganadera, totalmente aislados y desconectados de la red vial pública. Sin embargo, de acuerdo a documentos de la época de su inauguración (1917) estaba compuesto por “dos estaciones de un piso con cubierta a dos aguas que se disponían linealmente frente al río Cauca...están cubiertas con teja metálica y tienen muros de adobe...hay además tres bodegas de carga, una casa para los ingenieros, un pequeño hotel y un almacén” (El Gráfico, 1919), además de “una fragua y un tejear” (AGN Informe Ortega, 1917), talleres y campamentos.



Muchas de estas edificaciones han sido destruidas por las inundaciones del río Cauca y otros, como las bodegas de carga construidas en estructura metálica, fueron desmontadas y trasladadas a otras ciudades (Ramirez, 2016). De acuerdo a aerofotografías actuales y entrevistas podemos afirmar que se conserva un edificio férreo de un piso de planta rectangular (22x7m), habitado por trabajadores de la hacienda, además de ruinas de una mesa ferroviaria giratoria de unos 25m de diámetro.



2. PONTÓN CHAPAS (Km3)

Puente metálico ubicado en el Km7 sobre la Quebrada Chapas, de 12m de luz y 5,5m de altura. Fabricado en Estados Unidos en el año 1916. Descansa sobre estribos de mampostería y hormigón. Los rieles fueron levantados y se adecuó para paso vehicular



3. ESTACIÓN RURAL LA MARINA (Km8)

Estación de conexión de las líneas de Caldas y del Pacífico, usada para el depósito de café, transporte de mercancías y pasajeros, e incluso vivienda para ingenieros. Fue construida en 1917 y demolida en la década de 1970 para construir el colegio Carlos Castro Saavedra.

Se trataba de una edificación de un piso, en forma de barra con corredores perimetrales y cubierta a cuatro aguas. Era construida en bahareque, con piederechos y estructura de cubierta en madera y teja de barro.



4. PUENTE RÍO LA VIEJA

Puente metálico de 70m de luz sobre el río La Vieja, que hacía parte del ramal de conexión de la línea de Caldas y del Pacífico, entre La Marina y Cartago. Fue inaugurado y puesto al servicio público el 17 de abril de 1921 y reconocido como uno de los más grandes del país en su época.

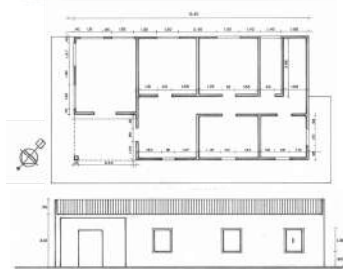


5. PARADOR LA HOYA (Km15)

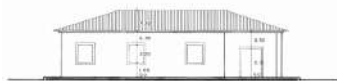
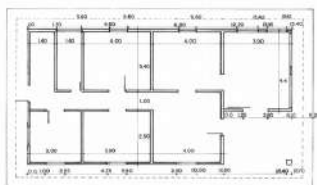
Los paraderos eran inmuebles pequeños puramente operativos, construidos sobretodo para carga y descarga de mercancías, en particular café almendra, y en menor medida para pasajeros.

El parador de La Hoya es un edificio de un piso en forma de barra construido en 1919, originalmente en adobe y madera como casa de ingenieros y recientemente reconstruido con muros confinados de ladrillo para albergar a trabajadores de la hacienda La Hoya.

Tiene su lado más largo de acceso retrocedido sobre el lado de la ferrovía, lo que configura un área externa cubierta. Su tipología es de doble crujía y cubierta a dos aguas, con espacios interiores dispuestos a lo largo de un eje de circulación central longitudinal. De acuerdo con Ortega(1920), adyacente a esta se encontraba “una bodega de 35x10m”, hoy desaparecida. Frente a las ruinas de la antigua bodega se conservan unos 100m de rieles y restos de las traviesas de madera de comino de 0.2x0.15x0.2m



AP-UNM, 1994



AP-UNM, 1994

6. HIDROELÉCTRICA LA HOYA

Para abastecer de energía a Cartago la General Electric Company construyó esta central en 1928 bajo la dirección del Ing. Alfonso Bernal, superintendente de la Empresa Ferrocarril de Caldas. La casa de máquinas está ubicada en la ribera del río La Vieja, pero el proyecto toma las aguas del río Consota y las conduce a través de un túnel de dos kilómetros hasta un tanque de descarga, aprovechando una caída de 87 metros. En su interior aún se encuentran una turbina Pelton (1929) y una turbina de reacción (1935). Fue clausurada en 1987 por la obsolescencia de las turbinas y la baja rentabilidad. Es propiedad de Emcartago.



7. TÚNEL CONSOTA

Túnel de ladera de 35 m de longitud construido en 1919 con el método belga en la zona conocida como Rocas del Consota. Tiene una sección en forma de herradura con ancho de vía de 4 metros, paredes rectas de 3 m y arco superior de 2 m de radio, con un revestimiento de 40 cm de concreto reforzado a lo largo de todo el contorno de la excavación. Hoy en día se encuentra en buen estado, salvo algunas fisuras, humedades y vegetación invasiva asociadas con su aislamiento y abandono.



8. ESTACIÓN VILLEGAS (Km21)

Estación férrea que lleva el nombre del entonces gobernador de Caldas José Ignacio Villegas. Servía para el almacenamiento de productos agropecuarios, la carga y descarga de pasajeros y mercancías, y el abastecimiento técnico del tren. Frente a ella, existía un embarcadero de ganado que fue demolido.

El edificio es de un piso con cubierta a cuatro aguas, y presenta la misma tipología en forma de barra de 7x15m del parador La Hoya. Fue construido originalmente en 1919 con muros de adobe y estructura de cubierta en madera y teja de barro, que se han ido cambiando por ladrillo y teja de zinc.

Campamento



Edificio de un piso de planta alargada (35x10m) y corredor frontal, construido como habitación de ingenieros y obreros ferroviarios. Conserva elementos originales que muestran semejanza con el repertorio de la arquitectura tradicional de colonización antioqueña: muros de adobe, corredores perimetrales con columnas y largos aleros de madera, cubierta en teja de barro.

Bodega



Edificio de un piso adyacente a la estación. Tiene una planta de 7x12m, con corredor frontal delimitado por pies derechos de madera y cubierta a cuatro aguas en teja de barro.

Acueducto y Tanque



Infraestructura necesaria para el abastecimiento de la caldera de la locomotora una vez alcanzaba la cima de la montaña. Consta de

una acequia que recoge las aguas de la quebrada Santa Rita y está conectada a un par de tanques elevados sobre estructuras metálicas. Ubicados a 30m de la estación, están en buen estado y aún funcionan como reservorio de agua del sector

9. ESTACIÓN BELMONTE (Km 29)

Edificación de un piso construida en 1920 entre el camino a Cartago y el río Otún, originalmente aislada en medio de cafetales y con la línea férrea sobre el costado sur. Tipología de planta cuadrada (10x10), doble crujía y cubierta a cuatro aguas. En sus muros de carga de ladrillo, sobresalen los marcos de vanos en cemento dispuestos simétricamente en la fachada. Está en buen estado de conservación a pesar de las sucesivas modificaciones realizadas. Se conserva una estructura construida con rieles que soportaba la campana que anunciaba la llegada del tren y las ruinas de un embarcadero de ganado



10. HIDROELÉCTRICA BELMONTE



Central hidroeléctrica de generación a filo de agua construida en 1939 para suministrar energía a veredas e industrias de la ciudad. Ubicada en el barrio José Hilario López, aproximadamente a cien metros bajo el nivel de la carretera central Pereira-Cartago, donde usa el agua del río Otún para el proceso de generación de energía a través de dos turbinas tipo Pelton. Se mantiene en funcionamiento y pertenece a la Empresa de Energía de Pereira.

11. PARADOR NACEDEROS (Km35)



Edificación de un piso construido en 1921 "para atender el servicio de tráfico" (AGN, 1921), donde se vendían los tiquetes de pasajeros.



Comparte la tipología de barra con plataforma cubierta de La Hoya y Villegas (13x7,5m), pero el alero estaba originalmente soportado por ménsulas de madera que con el tiempo fueron reemplazadas por columnas. También el acceso retrocedido fue modificado, manteniendo la fachada continua. Está construido con muros de carga en ladrillo, cubierta a cuatro aguas, estructura de cubierta de madera y teja de barro. Por sus proporciones y estilo se asemeja a una vivienda campesina tradicional de la colonización antioqueña.

12. CASA DE JEFE DE ESTACIÓN (Km 0 Ferrocarril del Quindío)

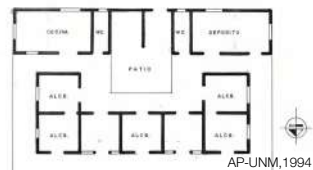


Edificación de un piso construida en 1925 por la empresa estatal Ferrocarril del Quindío, como vivienda del jefe de estación y de su ayudante. Hacía parte de la línea Nacederos-Armenia, pero es implantada al lado del Parador Nacederos, para consolidar un conjunto férreo de conexión con la línea de Caldas.

Constituye una mezcla de estilos arquitectónicos de cada una de las líneas férreas, aunque se desarrolla de manera sencilla y desprovista de ornamentación.

A diferencia de la tipología en forma de barra de las demás estaciones y paraderos de Caldas, esta tiene una planta en forma de U con patio central definido por dos volúmenes bajos laterales y uno alto posterior. La cubierta es a cuatro aguas con teja de barro y estructura de cerchas de madera.

Al igual que las demás estaciones del Ferrocarril del Quindío, es construida con muros de carga de gran altura en mampostería de ladrillo, con refuerzos en aristas e intersecciones. En las fachadas se destaca el sistema de ventilación cruzada con ventanas superiores.



13. CONJUNTO FÉRREO E INDUSTRIAL DE PEREIRA

El conjunto ferroviario se implantó originalmente en el borde sur de la ciudad, donde hoy se localiza el Parque Olaya Herrera, construido en 1934 para enmarcar la estación férrea y conectarla con el centro de la ciudad. Fue proyectado por el artista manizalita Gonzalo Quintero como un parque lineal de estilo francés con un trazado radial, en cuyos centros se ubicaron fuentes, quioscos ajardinados y bellas esculturas de bronce traídas de Francia, entre las que se destacan la Diana de Gabies y la Niña con ánfora, aún existentes.

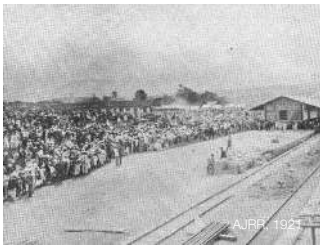
Los edificios ferroviarios principales, una estación y dos bodegas de 30x12m, se disponían linealmente en el costado norte de la ferrovía; mientras el taller se ubicó en el costado sur, junto al reversadero. Alrededor de ellos se implantaron varias trilladoras de café (La Marina, San Antonio, San José, Federación Nacional de Cafeteros, entre otras) que se desplazaron desde las áreas rurales en busca de nuevas fuentes de energía eléctrica y mayor proximidad al transporte férreo; además de barrios obreros que albergaban la fuerza de trabajo, como el Olaya Herrera y el Mejía Robledo. De manera que más allá que un conjunto férreo se convirtió en un Conjunto Industrial Cafetero (Rivera, 2015), nuevo centro de una ciudad moderna que renovó su estructura social con el crecimiento de la clase obrera, entre la que se destaca la introducción de la mano de obra femenina en las trilladoras de café.



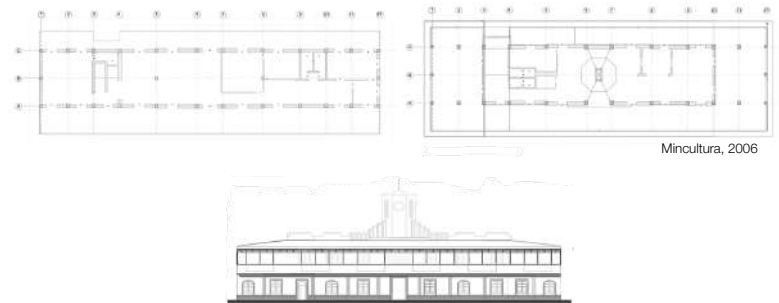
Hoy en día sólo sobrevive la estación. Las bodegas fueron demolidas en la década de 1980 para construir la Gobernación de Risaralda al costado oriental; mientras al occidental se construyó la Facultad de Bellas Artes de la Universidad Tecnológica de Pereira, que destruyó el terremoto de 1999, y donde actualmente funciona la estación del cable aéreo que conecta con el terminal de transportes. En cuanto al taller de los ferrocarriles, al ser un edificio metálico desmontable, que ya había sido trasladado desde Puerto Caldas, fue nuevamente trasladado a Villamaría. En general, los barrios aledaños conservan los usos industriales y residenciales originales, donde conviven hasta hoy fábricas de maquinaria agroindustrial, talleres de metalmecánica y viviendas.

ESTACIÓN FÉRREA (Km 39)

La estación de Pereira fue fundada el 7 de agosto de 1921 por el ingeniero Alfonso Bernal del Ministerio de Obras Públicas y el gobernador del Departamento de Caldas, Pompilio Gutiérrez, quienes "recorrieron los últimos 10km construidos en un carro de primera clase, remolcado por la locomotora no.5 a una velocidad de 30km/h" (AGN, 1921). Para el momento era una simple casa de bahareque con un corredor lateral, que servía de plataforma para la llegada de los trenes, de técnicas constructivas y factura similar a la de las estaciones rurales (Mincultura, 2006), acompañada de dos bodegas de madera. Sin embargo, ya para la década de 1930, se construye un edificio de estilo republicano de un único volumen de dos pisos y planta rectangular (7x30m), con muros de ladrillo macizo, placas de hormigón armado y terrazas laterales de estructura metálica.



Una década después se amplía la planta del primer piso (7x40m) y desaparecen las terrazas metálicas para construir una placa maciza única de concreto armado, transformando la volumetría en dos cuerpos escalonados. Al mismo tiempo, se transforma el repertorio estilístico republicano por el art decó, de moda en la época, y se construye una torre central octogonal con un reloj mecánico, reforzada con contrafuertes, que conforma un tercer volumen. El primer piso contenía las taquillas, vestíbulo de acceso y plataforma de embarque, mientras que el segundo contenía salas, terrazas de espera y oficinas.

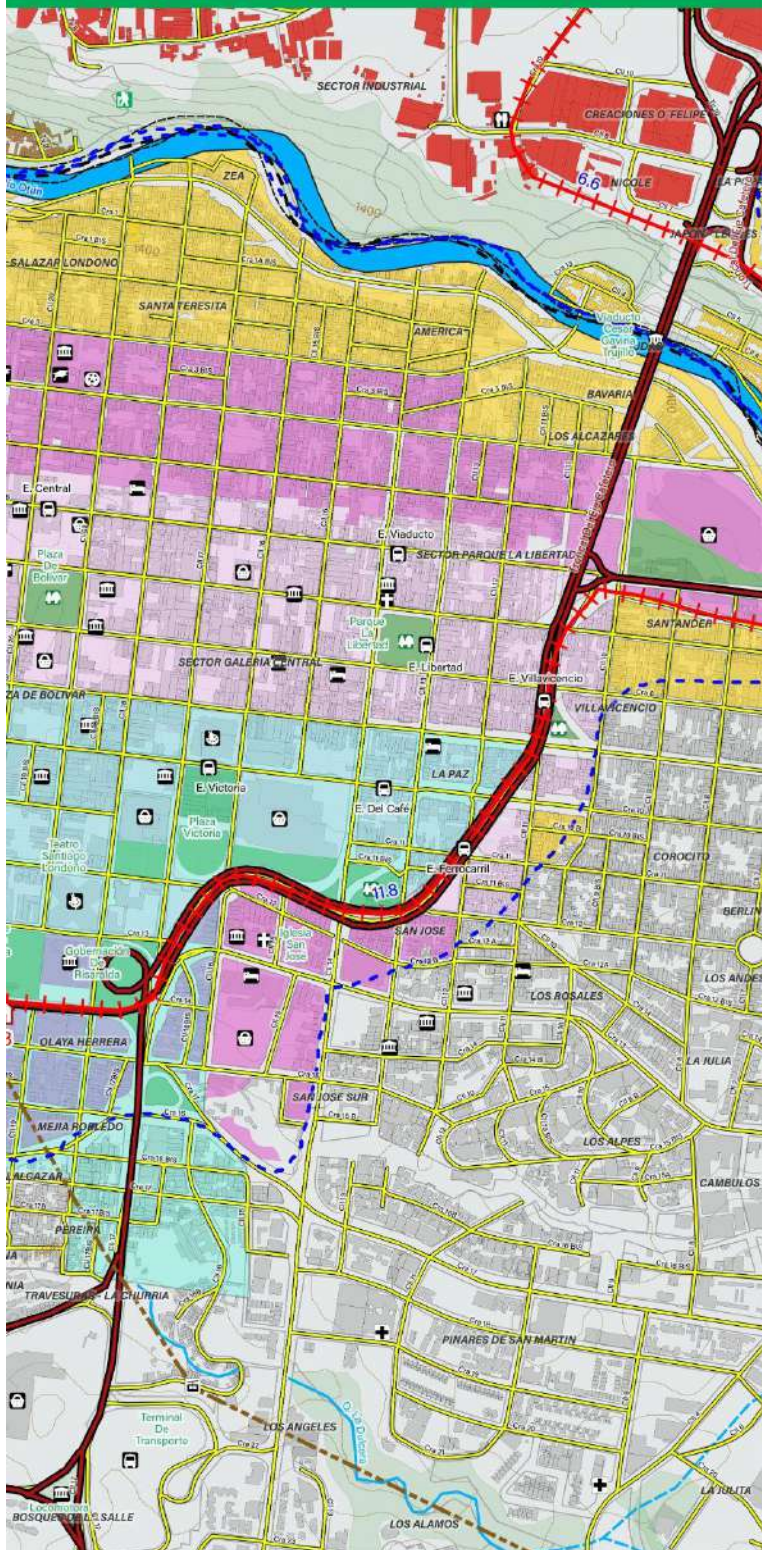


Tras la desactivación del tren, la estación funcionó como terminal de transportes intermunicipales. A partir de la década de 1990 y hasta el año 2005 funcionó como biblioteca municipal, por lo que se cubrieron las terrazas para albergar salas de lectura. En el año 2018 el edificio se restauró para reutilizarlo como escuela de gastronomía del SENA, liberando los cuerpos construidos sobre las terrazas y adaptándolos al servicio de restaurante. Igualmente, uno de los vagones del tren fue rehabilitado como café, atendido por los estudiantes de barismo.



Casco urbano Pereira





Dosquebradas

El ferrocarril llega a Dosquebradas en 1922, que para ese momento era apenas un corregimiento rural perteneciente a Santa Rosa de Cabal, rodeado de montañas cultivadas con café y de gran riqueza hídrica. En este tramo el tren ascendía desde el valle del río Otún hasta las montañas deleznales del Alto del Nudo y de Vásquez o Boquerón, entre los 1.300 y 1.700 m de altitud, por lo que fue uno de los tramos más difíciles de construir y que generó mayores conflictos entre los ingenieros. Al tener un clima templado y muy húmedo, propio del Bosque Muy Húmedo Premontano, con precipitaciones entre 2.000 y 4.000 mm anuales, se presentaron durante la obra numerosos derrumbes que demoraron la entrega.

Su construcción fue dirigida en su primera parte por Eleuterio Serna y posteriormente por Gabriel Mejía y Luis A. Isaza, quienes construyeron el enriado siguiendo los cursos de la quebrada Dosquebradas y Aguazul. En la zona de planicie construida por Serna, existían para entonces chircales, ladrilleras y cañaduales que con el tiempo se convirtieron en una densa mancha urbana; mientras en el área de montaña construida por Isaza, se extienden aún las fincas de montaña cafeteras.

Tras el desmantelamiento de los rieles en la ciudad de Pereira en 1959 y su definición como municipio en 1972, se produjo el traslado del área industrial y una gran expansión urbana hacia Dosquebradas, lo que transformó el paisaje ferroviario radicalmente al convertirse en una zona densamente ocupada por tejidos residenciales y con poco espacio libre público.

RECORRIDO 2.1 El valle industrializado de Dosquebradas



1h 15min



45min



20min



1300-1525msnm



media

Tras cruzar el Puente de La Máquina (14), este recorrido comprende el ascenso de la ferrovía desde el río Otún (H3) hacia la zona de valle de su afluente, la quebrada Dosquebradas, a lo largo de la cual se asienta el conglomerado urbano que lleva su nombre. El ascenso se hace en forma serpenteante por la Av. La Popa, con visuales panorámicas de Pereira y el viaducto Cesar Gaviria en primer plano.



Ya en la planicie alta, la Avenida del Ferrocarril demarca el antiguo paso del tren (H2), entre áreas residenciales de agrupaciones de manzanas abiertas con casas construidas durante 1960-1990, como los barrios Campestre, Santa Isabel y San Félix; y loteamientos industriales donde destacan La Rosa (1948), la más antigua de las fábricas que contaba con su propio ramal ferroviario, y Postobón (1979) con sus amplios espacios verdes privados. Más adelante, en el sector de Playarica, existió un campamento ferroviario (20), demolido en la década de 1990. En el último tramo, de urbanización más reciente, se encuentran edificios de vivienda multifamiliar en altura y grandes superficies comerciales y de servicios complementarios, como Tacuará y Bombay.

A pesar de que el área del recorrido está densamente ocupada y cuenta con poco espacio libre público, se destacan los pontones ferroviarios ubicados en las áreas de protección de las quebradas Frailes (15), La Vibora(16), Dosquebradas (17), La Amoladora (18) y Santa Isabel(19), donde el tren introdujo nuevas técnicas constructivas y materiales como el hierro. Junto a este último pontón, se encuentra el Estadio Municipal, importante escenario deportivo donde finaliza la ruta.



RECORRIDO 2.2 Panorámicas urbanas desde el camino cafetero al Alto del Boquerón



2h 40min



1h30min



55min



1525-1750msnm



alta

Abarca las laderas empinadas que componen la cuenca de la Quebrada Aguazul y que conforman el borde urbano-rural del norte de Dosquebradas, llegando al límite con el municipio de Santa Rosa a los 1700 m (H1-I1)

Desde el estadio municipal, la ferrovía atravesaba la actual zona de protección de la quebrada Santa Isabel hasta el Parque Bosques de la Acuarela. Si bien hoy en día no es posible hacer este recorrido, una vía alternativa es la calle 69, donde se encuentran variedad de supermercados, tiendas y restaurantes. Tras alcanzar la Transversal 10, se continúa hacia la antigua Estación Gutiérrez (21), donde funciona hoy una escuela municipal. Unos 200m más adelante se comienza el ascenso a la montaña a través de un recorrido serpenteante por la Transversal 8 que atraviesa los populares barrios Galaxia, Bosques de la Acuarela, Laureles, Los Guamos, entre otros, cuyo origen se remonta la década de 1950 entorno a la finca La Romelia.

Súbitamente, entre las pendientes pronunciadas, se entra a zona rural protegida como Paisaje Cultural Cafetero, donde el recorrido prosigue entre pequeños asentamientos, bosques, cultivos cafeteros y grandes áreas de pastoreo.

Ya llegando a la zona más alta, antes de ingresar a la zona de amortiguación del Parque Regional Alto del Nudo, se encuentra la Estación y el puente férreo Aguazul (22) en la vereda del mismo nombre. Desde las partes altas de la ferrovía se tienen vastas vistas panorámicas Pereira y Dosquebradas hacia el sur, y de Santa Rosa hacia el norte.

Finalmente, tras descender y cruzar la Autopista del Café, se encuentra el Túnel Férreo del Boquerón (23), el más largo del Ferrocarril de Caldas, al cual se accede desde uno de los restaurantes ubicados sobre la vía.



14. PUENTE LA MÁQUINA (Km 41)

Estructura de armadura metálica de 36 metros de longitud, de tipo deck con tablero superior y celosía Warren (Arias de Greiff, 2010), sobre el que se apoyaban los rieles, elevados 13,5 m sobre el nivel del río. Fue fabricado por la empresa United States Steel Products Co. siguiendo las especificaciones del ingeniero Teodoro Cooper, alcanzando un peso aproximado de 68 tn. Se apoya sobre estribos contruidos en piedra y argamasa de cemento, cuyas subfundaciones se extienden 2,5 m por debajo del lecho del río. Actualmente es usado para el tránsito de vehículos.



PONTONES

Estructuras metálicas de menos de 10 metros de luz, contruidas con vigas con perfil en I, apoyadas sobre muros de concreto. Es la solución más sencilla empleada para los pequeños cauces hídricos, muy numerosos en Dosquebradas.



Armstrong, 1910

15. PONTÓN FRAILES (Km 44)

Se ubica sobre la quebrada Frailes y cuenta con una luz de 5m

16. PONTÓN LA VÍBORA (Km 44)

Situado sobre la quebrada La Víbora, presenta una luz de 5m

17. PONTÓN DOSQUEBRADAS (Km 45)

Ubicado sobre el riachuelo Dosquebradas, con una luz de 8m

18. PONTÓN LA AMOLADORA (Km 45)

Atraviesa el arroyo La Amoladora y tiene una luz de 1,5 m

19. PONTÓN SANTA ISABEL (Km 47)

Estructura metálica de 1,2 m, ubicado sobre el arroyo Santa Isabel

20. CAMPAMENTO PLAYARICA (Km 45)



Edificación de un piso en madera, con planta en barra, corredores exteriores y cubierta a cuatro aguas en teja de barro. Funcionaba como vivienda de trabajadores ferroviarios de mantenimiento de vías y como paradero de bandera. Se localizaba junto a la quebrada Dosquebradas, en la zona de Playarica, reconocida por su producción de arcillas y materiales cerámicos. Fue demolido en la década de 1990. Apartadero en km44

21. ESTACIÓN GUTIÉRREZ (Km 47)



Ubicada en el km 47,220, se encuentra la edificación de un solo piso y planta en forma de "L" con dimensiones de 16 por 8 m, se ubica sobre el costado sur de la vía férrea. El volumen paralelo a la línea del tren funcionaba originalmente como bodega de 30x10m y se articulaba con un corredor exterior sostenido por columnas en galería, que conformaba la plataforma cubierta de acceso y llegada de los pasajeros. La otra ala estaba destinada a vivienda del jefe de estación. Fue contruida con muros de carga en ladrillo, estructura de cubierta y cielo raso en madera, y cubierta de tejas de fibrocemento. En la actualidad se conserva en buen estado y cumple funciones como escuela pública.

TANQUE GUTIERREZ

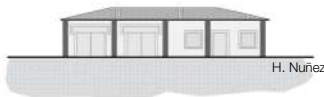


Ubicado originalmente en el costado oriental de la estación, el tanque de abastecimiento de agua se erigió sobre una estructura metálica elevada que garantizaba la presión necesaria para el suministro ferroviario. Su función principal era proveer agua al acueducto construido en la vereda Filobonito, sistema que abastecía tanto las locomotoras como las instalaciones anexas. Este elemento, característico de la infraestructura técnica de las estaciones del ferrocarril, constituía un componente esencial en la operación y mantenimiento del sistema. Durante la década de 1980, el tanque fue

desmontado y trasladado a una finca cercana, desconociendo su estado actual.



T.Rivera



H. Nuñez

22. ESTACIÓN AGUAZUL (Km 53)

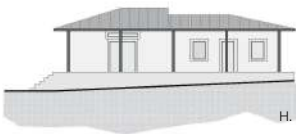
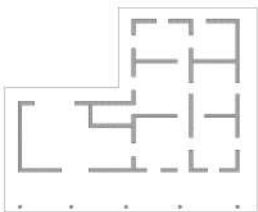


AP-UNIM, 1994

Edificación férrea construida en 1923 en un tramo de vertiente montañosa inestable y pendiente, que en su momento fue llamado “las serpientes del Boquerón” (Stutzer, 1925). Presenta una tipología con planta en “L”, semejante a la de la estación Gutiérrez, y mantienen las características de la edificación regional de la época y las tradiciones constructivas de la colonización antioqueña: corredores perimetrales, techos altos con cielorrasos de madera, estructura de cubierta a cuatro aguas con cerchas de madera, y recubierta con teja de barro. Actualmente se encuentra ocupada y dividida para albergar dos familias: una ha conservado en gran parte la arquitectura original, mientras la otra ha realizado intervenciones no reversibles, entre ellas el cambio y elevación de la cubierta, la apertura de nuevos vanos y la sustitución de carpinterías



T.Rivera



H. Nuñez

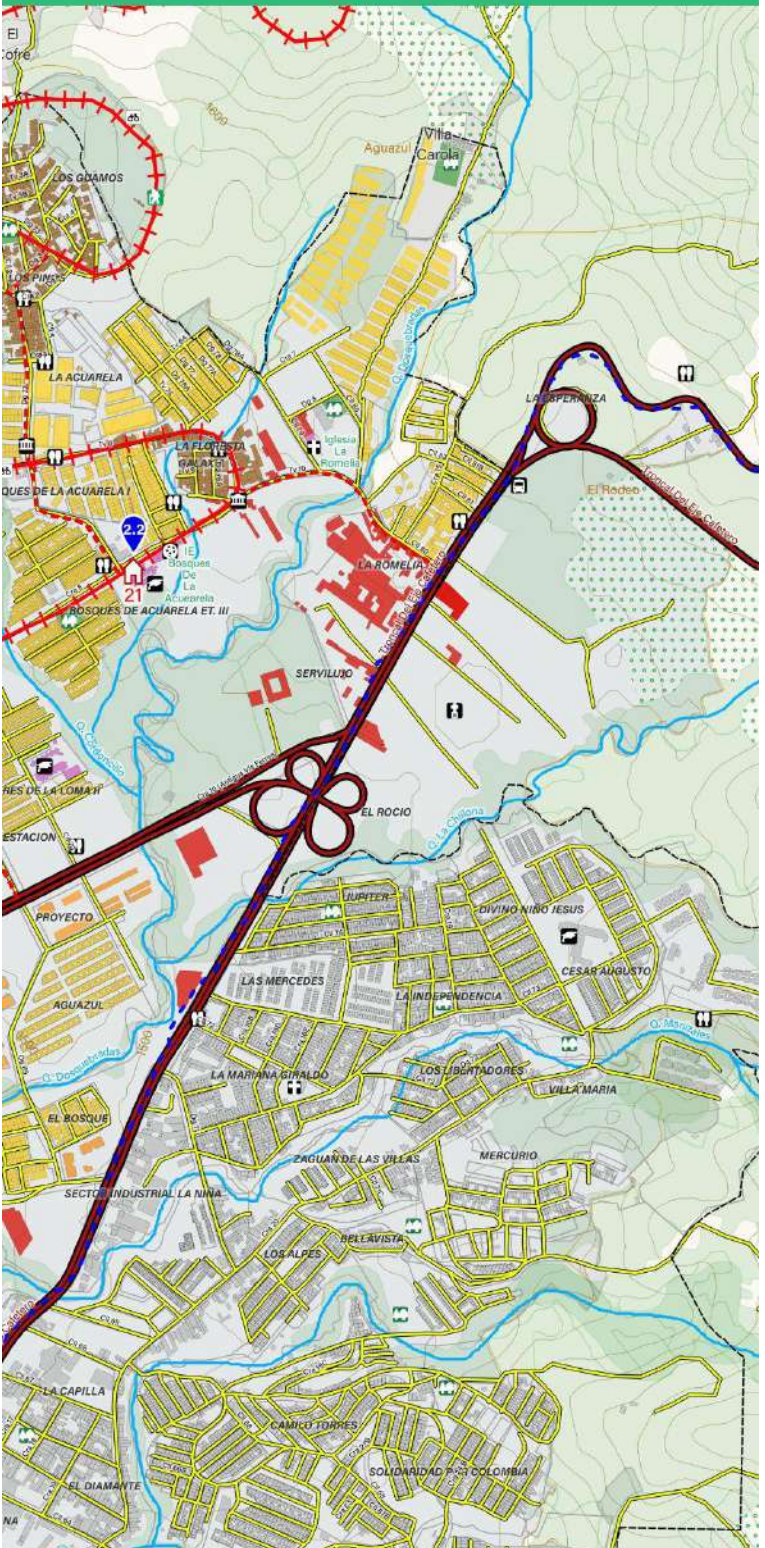
23. TÚNEL BOQUERÓN (Km 56)

Túnel de cumbre o cima, proyectado en el punto de mayor elevación del trazado, sobre el Alto del Boquerón (1610 msnm), con el objetivo de evitar el último tramo de ascenso, donde las pendientes resultaban más pronunciadas. Es el de mayor longitud de toda la línea (130 m) y fue terminado en 1924.

Para su construcción se excavó una galería piloto desde ambos frentes de manera simultánea, lo que permitió reducir los tiempos de ejecución de la obra. (Ardila, 2012). Se destaca como testimonio de la introducción de nuevas técnicas constructivas modernas y materiales como el hierro.



S.Ramírez



Santa Rosa de Cabal

Tras atravesar el Alto del Boquerón y el río San Eugenio, el ferrocarril llega en julio de 1925 a Santa Rosa, gracias a una ardua labor dirigida por los ingenieros Tiberio Ochoa, Roberto Cardona, Hernando Piedrahita y Manuel M. Mosquera. Sin embargo, la inauguración de la estación coincidió con el trágico incendio ocurrido en Manizales, por lo que a pesar de la gran expectativa de sus pobladores, no se realizaron festividades.

Para la época, Santa Rosa era el principal centro productor de café del Viejo Caldas y uno de los mayores del país (Palacios, 1983) y su conexión con las áreas rurales de cultivo era fundamental y urgente. Así que se continuó rápidamente el enriado hacia fincas y haciendas productoras, pero era necesario atravesar grandes montañas rocosas, lo que requirió el uso de dinamita y la capacitación de personal estadounidense que introdujo nuevas técnicas.

Hoy en día, a pesar de que Santa Rosa tiene unos índices de urbanización mayores al 90% y los cafetales han disminuido a la mitad, justo en el antiguo camino férreo del área rural se conserva la tradición cafetera y por tanto, integra el área principal protegida como Paisaje Cultural Cafetero, patrimonio de la humanidad. Adicionalmente, en este municipio se evidencia cómo desde su origen, los trazados ferroviarios tienen preferencia por las márgenes de los ríos, ya que el agua era fundamental no solo para abastecer las locomotoras de vapor sino que también era vital para la vida de los pueblos (Ferrari, 2014). Es así como el trazado discurre claramente a la margen derecha del río San Eugenio, por donde se extendió la marcha urbana, y el río Campoalegre, que abastece grandes tanques de agua metálicos aún existentes y en funcionamiento en medio del área rural, entre bellas fincas y haciendas cafeteras.

RECORRIDO 3.1 – Ruta panorámica y gastronómica hacia el valle del San Eugenio

				
45min	25min	15min	1750-1687.5 msnm	bajo

Este trayecto ferroviario se inicia en el Túnel Boquerón (23), al que se puede ingresar desde el Restaurante El Mirador de Pedro (F4), y culmina en el Viaducto San Eugenio (24) (F3). Se trata de un recorrido corto que en parte de su trazado, se integra a la vía nacional que conecta a las ciudades de Manizales y Pereira. Debido a su ubicación estratégica, el tramo cuenta con importantes referentes turísticos como el Tambo El Privilegio, un parador reconocido por sus amplias visuales panorámicas hacia ambas capitales y por su excelente café. En las cercanías de este sector, la ruta ofrece una variada oferta gastronómica y de hospedaje que aprovecha el flujo de la vía principal, entre los que se destaca el tradicional restaurante La Postrera.



Posteriormente, el trazado deja el entorno de la carretera nacional para ingresar formalmente al casco urbano de Santa Rosa de Cabal a través del barrio La Hermosa (F3), desde donde se tiene una vista panorámica del valle del Río San Eugenio, de la estación del ferrocarril en primer plano y del centro histórico al fondo. Bordeando el Instituto Agropecuario Veracruz, se continúa el antiguo trazado férreo de manera fluida hasta alcanzar el Viaducto San Eugenio (24).

RECORRIDO 3.2 – Estaciones y paisajes urbanos a lo largo del Río San Eugenio

				
1h15min	45min	15min	1687.5 - 1625 msnm	bajo

Este tramo inicia en el viaducto San Eugenio (24) y recorre principalmente el casco urbano de Santa Rosa de Cabal (F3). El trazado se desarrolla por la margen derecha del río San Eugenio, ribera sobre la cual se ha extendido el crecimiento del municipio. El recorrido avanza por la carrera 18, atravesando el barrio La Estación, donde se localiza la antigua estación del ferrocarril (25). A pocas cuadras se encuentra el Parque de las Araucarias, central de la vida urbana.

Al dejar el predio de la estación, la carrilera continúa por la actual carrera 17, encontrando en su paso el Coliseo Byron Gaviria. Posteriormente, el trayecto se interna en un sector residencial conformado por los barrios Nuevo Horizonte, Porvenir y Kennedy, para luego seguir por la carrera 16 a través de La Trinidad y Villa Oruma, asentamientos ubicados entre el curso del río y la ferrovía. Al llegar a la calle 28, el trazado transita entre las carreras 16 y 15, tramo marcado por ocupaciones informales que se establecieron a los costados de la antigua vía férrea.

Finalmente, la ferrovía se integra a lo que hoy es la vía nacional entre Manizales y Pereira (E3). En este sector, el paisaje se transforma: a la izquierda se despliega la zona industrial de Santa Rosa, mientras que a la derecha se ubican los tradicionales paraderos de chorizos santarrosanos, íconos de la gastronomía local. El recorrido culmina en la Estación Guayabito(26), en un entorno donde el paisaje urbano da paso a haciendas, fincas cafeteras y diversos atractivos turísticos, como el Mirador del Café ubicado en la vía a Guacas.

Debido a que parte de la ruta original del tren ha sido absorbida por la malla vial actual que conecta a Santa Rosa con Manizales hacia el norte y con Pereira hacia el sur, el trayecto resulta de fácil acceso y recorrido. Esta integración urbana permite que el antiguo trazado ferroviario pueda ser transitado cómodamente tanto a pie como en bicicleta o en vehículo motorizado.



RECORRIDO 3.3 Tanques ferroviarios entre fincas cafeteras y ríos



3h



1h 30 min



45min



1625 - 1412.5 msnm



medio

Este trayecto de aproximadamente 12 km inicia en la estación Guayabito (26) (E3) y culmina en el puente de Campoalegre (30) (C3), el cual marca el límite administrativo con el municipio de Chinchiná. El recorrido se caracteriza por estar inmerso en el Paisaje Cultural Cafetero (PCC), acompañando en todo su tramo el curso de los ríos San Eugenio y Campoalegre, que se localizan hacia el costado izquierdo del trazado. Durante el trayecto, el entorno ofrece visuales propias de este patrimonio, con montañas cafeteras y fincas tradicionales como la Hacienda Guayabito, ubicada justo frente a su estación homónima. Gracias a su suave pendiente del 3% y a la presencia de diversos servicios turísticos de hospedaje y alimentación, el camino se ha consolidado como una ruta amena para realizar a pie o en bicicleta.

Sin embargo, su construcción representó un enorme desafío técnico para la época debido a la compleja topografía, que exigió constantes cortes de tierra y el manejo de recurrentes derrumbes que obstruían, y aún hoy obstruyen, la banca ferroviaria en temporadas de lluvia. En este sector se registra un hito histórico: el uso por primera vez de la dinamita sobre el cruce de Las Peñas, antes de llegar a la estación La Capilla (27). Así mismo, al avanzar hacia el caserío Los Micos (29), la ingeniería debió implementar una solución de gran escala mediante la construcción de un box culvert o caja de concreto de 80 m, que fue indispensable para realizar un gran corte en la montaña, apoyado nuevamente en el uso de explosivos, permitiendo finalmente el paso nivelado de la vía férrea.



24.VIADUCTO SAN EUGENIO (Km 60)

Puente metálico de gran envergadura finalizado en 1925 para cruzar la hondonada del Río San Eugenio. Está compuesto por tres tramos o luces que suman 50 m de longitud, soportado en dos altísimos pilares triangulares. Se destaca como el más alto de toda la ruta ferroviaria y representa uno de los mayores hitos de ingeniería del trazado, consolidándose como una pieza fundamental para la conectividad de la región en el siglo XX. Aún funciona para el tránsito de peatones y motocicletas



Echeverri, 1927



Ramírez, 2016

25. ESTACIÓN SANTA ROSA (Km 60)

El edificio se localiza en el borde occidental del centro histórico, a una cuadra de la margen derecha del río San Eugenio. Se dispone de forma paralela al curso de sus aguas, se rodea de una zona verde alargada que se une al parque elevado del barrio La Estación, desde donde se tiene una vista privilegiada.

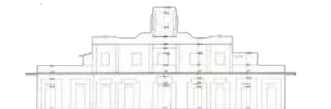
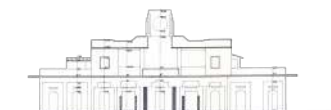
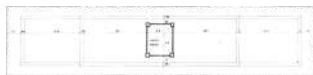


Andrés Puig, 2016

Arquitectónicamente, se trata de un edificio de estilo Art Déco construido entre 1925 y 1927 con una decoración austera, donde destaca la simetría de sus vanos, los realces en puertas y ventanas, y un zócalo que bordea toda la edificación. Su estructura, levantada en concreto con mampostería de ladrillo y pisos de baldosa, presenta un volumen longitudinal tipo barra con una planta rectangular. Del edificio de dos pisos sobresale una torre central de 13.2 m que cuenta con un reloj en cada una de sus fachadas. A pesar de su valor histórico y arquitectónico, tras funcionar en la década de 1990 como terminal de transporte, hoy en día se encuentra en estado de abandono.



AFSM, 1950



AP-UNM, 1994

ESTACIONES RURALES

26. ESTACION GUAYABITO (Km 64)

Inaugurada en 1925, esta edificación funcionó originalmente bajo un concepto mixto de fonda, estación y posada en el área rural de Santa Rosa. Se trata de un edificio tipo barra de 12.5 x 5.2 m construido en bahareque que, a diferencia de otras estaciones, destaca por su cubierta en teja de barro, pisos de tabla y andenes de concreto. Su distribución interna incluía tres habitaciones de servicio y contaba con una bodega lateral de guadua y zinc. Aunque la estructura se mantiene en pie, ha dejado atrás su pasado ferroviario y, tras ser modificada, funciona actualmente como un paradero que aprovecha su ubicación estratégica sobre la vía nacional que conecta a Manizales con Pereira.



APHK

27. ESTACIÓN LA CAPILLA (Km 71)

La antigua estación rural, ubicada al lado de la actual estación de policía, entró en operación en febrero de 1926 como el principal centro de intercambio de carga de la época, debido a que el tren debía liberar vagones en este punto antes de iniciar el ascenso hacia Manizales.



AFSM, 2000

Desde entonces se conformó un importante asentamiento ferroviario alrededor de la estación y a lo largo de la ferrocarril, que aún tiene gran importancia como centralidad rural. La estación, construida en bahareque con techos de zinc y pisos de concreto, contaba con tres oficinas, sala de espera y una bodega. Aunque fue demolida, aún se identifica el área del embarcadero, que facilitaba el control y transporte de ganado en este sector de la ruta.

TANQUES



Dentro de la plaza principal de La Capilla, existe un tanque ferroviario de agua con una capacidad de 9.000 lt. La función de estas estructuras era el suministro de agua para las locomotoras que inicialmente funcionaban a vapor. Durante las paradas de reabastecimiento, se hacía mantenimiento a la caldera, proceso en el cual se liberaban vapores y se desechaban los residuos de carbón. Aunque su diseño original era estrictamente funcional al tren, tras su desactivación, los tanques continuaron a servir para el abastecimiento de agua de las viviendas cercanas.

28. ESTACIÓN CAMPOALEGRE (Km 76)



Edificio originalmente de madera con planta rectangular tipo barra (18x6m), que contaba con una oficina, sala de espera, bodega y dos habitaciones para empleados. Apoyado sobre una plataforma de concreto de 52x9m que funciona como andén. Hoy está severamente modificado por sus ocupantes. En sus inmediaciones, aún se encuentra un tanque de abastecimiento de agua en desuso



29. CAMPAMENTO LOS MICOS



Conjunto de edificaciones residenciales construidas para albergar a los trabajadores ferroviarios de mantenimiento de vías. Se trata de dos viviendas de planta rectangular, construidas en madera con la técnica tradicional de tabla parada. Originalmente tenían un solo piso de gran altura, pero fue modificado para albergar dos niveles, tras ser ocupado por trabajadores cafeteros

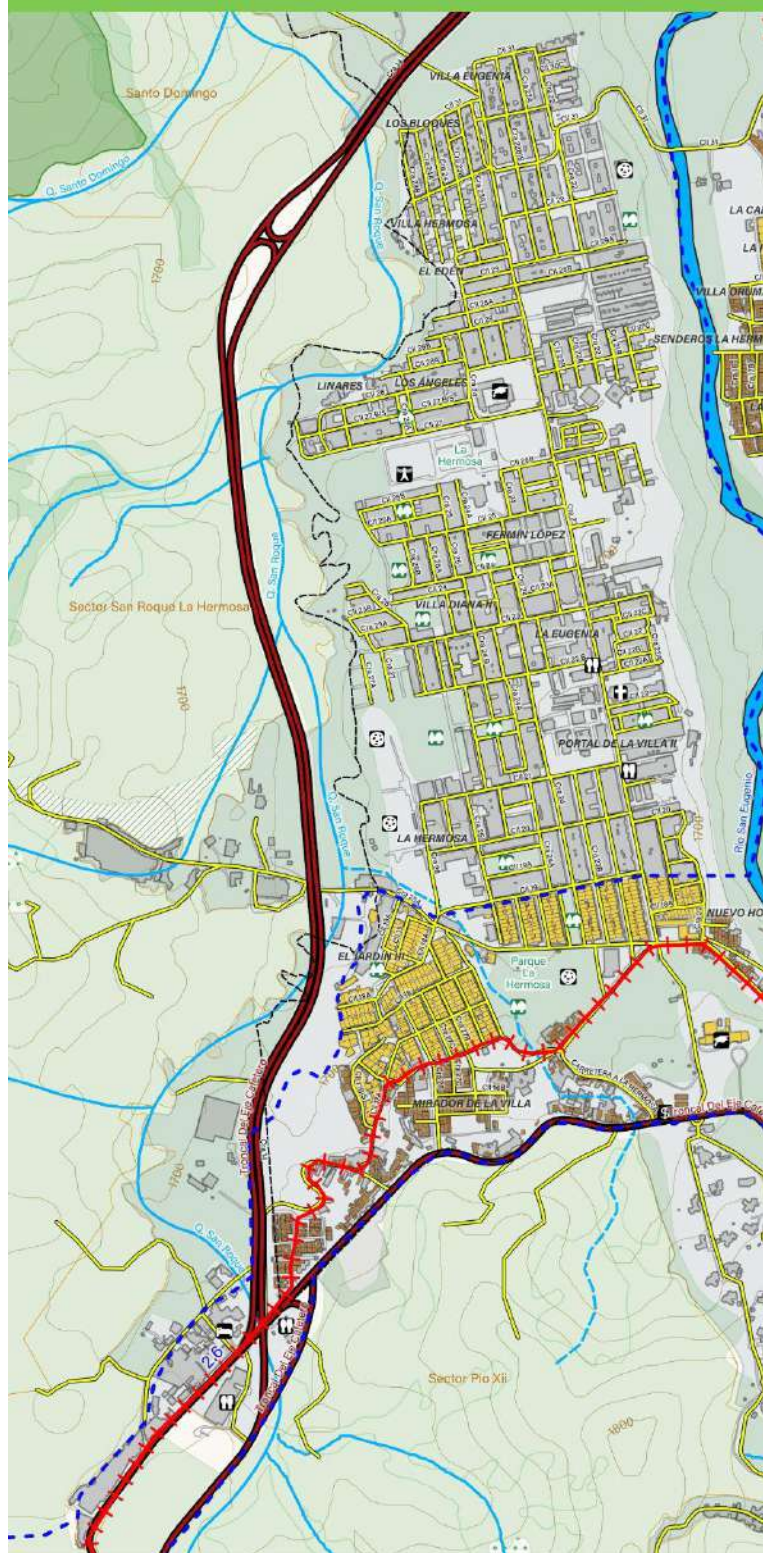


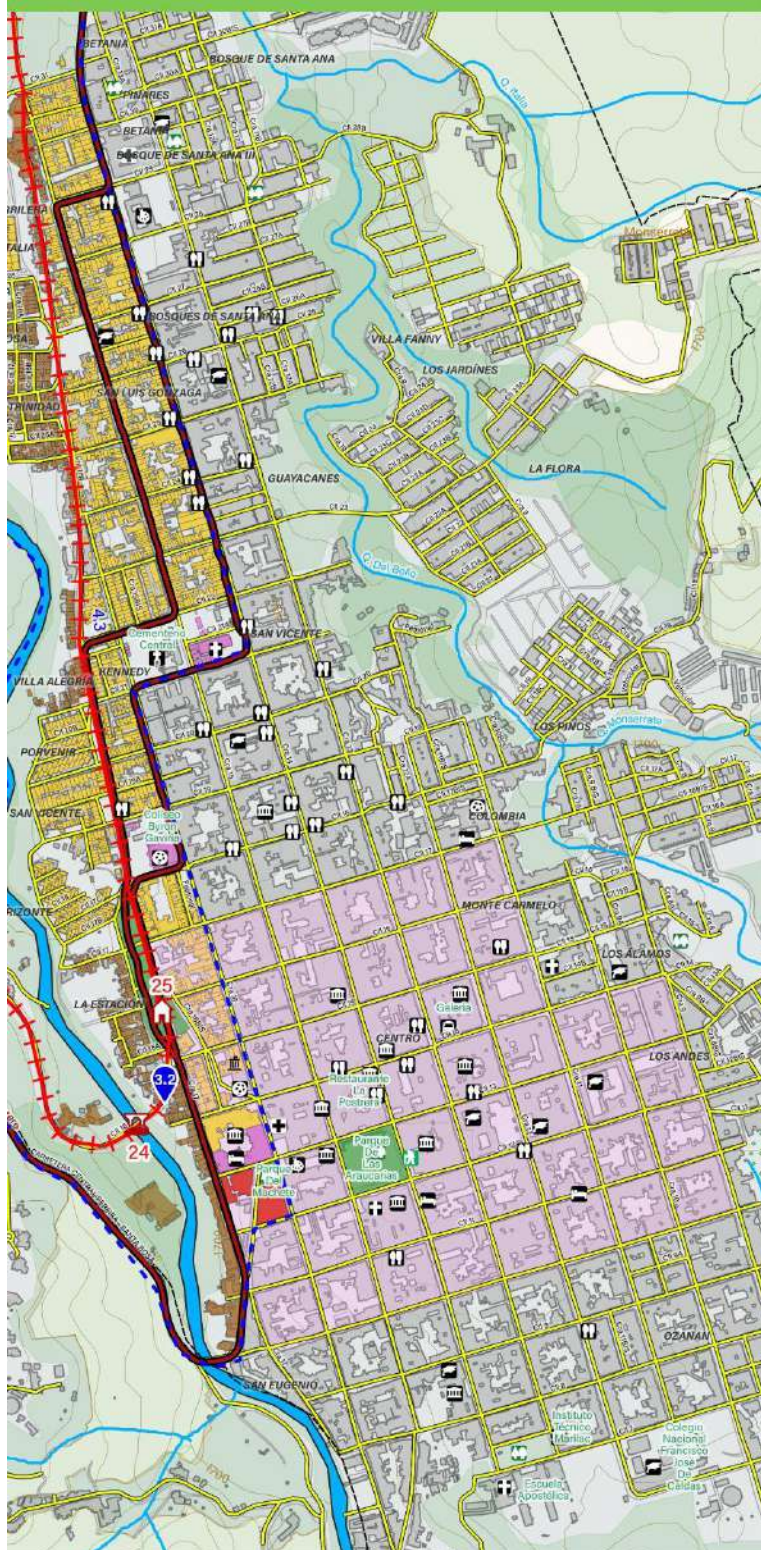
30. PUENTE CAMPOALEGRE (Km 76)

Estructura metálica construida para cruzar el río Campoalegre, con una luz de 22 m. Corresponde a la tipología de armadura tipo Pony Truss (Arias de Greiff, 2012). Este diseño se caracteriza por situar el tablero (la vía) entre dos cerchas laterales que actúan como soporte estructural, pero con la particularidad de que dichas cerchas no están unidas entre sí por la parte superior. Al carecer de un sistema de arriostamiento superior o "techo" de acero, el puente permitía el paso libre de las locomotoras sin restricciones de altura. Construido bajo la dirección de los ingenieros Eleuterio Serna y Alfredo Castilla.



3 Casco urbano Santa Rosa





Chinchiná

Mientras se construía el enriado del área rural de Santa Rosa de Cabal, los ingenieros Eleuterio Serna y Alfredo Castillo adelantaban el tramo que partía desde el río Campoalegre para llegar al entonces municipio de San Francisco, hoy Chinchiná. El tren llega al poblado en el año 1926, tras atravesar la cuchilla Los Mangos y el cerro El Lembo con un túnel corto de ladera. Con este avance se garantizaba el transporte más rápido de los materiales necesarios para la reconstrucción de Manizales, que llegaban hasta allí en tren y partían hacia la capital en mula.

Desde entonces, Chinchiná es un gran productor de café y hoy en día es uno de los que más conserva esta tradición, lo que se refleja en un paisaje rural destacado por la belleza excepcional de sus plantaciones, con una estética en la que la secuencia de plantas de café definen líneas continuas que asumen formas sinuosas al sobreponerse a la topografía montañosa. Además, es de destacar la importancia de la modernización de la producción cafetera en este municipio, pues allí funcionan el Centro Nacional de Investigaciones del Café (CENICAFÉ), la Planta de Café Liofilizado (Buencafé) y la Fundación “Manuel Mejía”, importante centro de capacitación de los productores cafeteros del país.

Por otro lado, es importante mencionar que este municipio es atravesado también por el antiguo Ferrocarril del Pacífico, sobre la margen del río Cauca. Hacia esa zona se destaca el paisaje transformado por las plantas hidroeléctricas construidas a partir de la década de 1950: las centrales La Ínsula, La Esmeralda y San Francisco, que aprovechan las aguas de los ríos Chinchiná y Campoalegre para generar energía eléctrica para toda la región. Actualmente, existen allí destacados proyectos de turismo sostenible y comunitario, que fomentan el avistamiento de aves y la conservación ambiental, permitiendo que los visitantes conecten con la biodiversidad local en un espacio históricamente industrial.

RECORRIDO 4.1- Paisajes cafeteros entre el río Campoalegre y Cameduadua


1 h 20 min


25 min


5 min Peaje-Pontón
5min El Túnel-Santa Ana


1412.5-1425 msnm


media

Trayecto enmarcado en el Paisaje Cultural Cafetero (PCC), donde se observan laderas cultivadas que conservan la memoria de las dinámicas productivas de la región. Aquí se hace evidente que el proceso productivo cafetero comprende desde la siembra del plantío en fincas con viviendas unifamiliares tradicionales en bahareque, hasta la creación de infraestructura del transporte y procesamiento del grano.

El recorrido inicia en el puente férreo Campoalegre, ubicado a 500m del peaje Tarapacá II de la Troncal del Eje Cafetero en dirección Manizales (C3). Continuando por la autopista, en parte paralela a la ferrovía, se llega a un paso a desnivel en el Km3, donde la autopista pasa por debajo de un pontón férreo. Allí hay una bifurcación para tomar una vía veredal para ir a Palestina, a la izquierda, o al sector de Los Mangos en Chinchiná, a la derecha. A este punto se puede llegar en automóvil y en adelante se debe continuar en bicicleta o a pie. Tras tomar a la derecha y cruzar el pontón férreo, se llega rápidamente a inmediaciones de la finca cafetera La Doctora(32) y al túnel del mismo nombre (33) .

A partir del túnel (B3), la ferrovía se convierte en una vía urbana que vuelve a ser transitable en automóvil. La vía -cra17 y 18- conecta al barrio El Túnel, de origen informal, con el barrio Verdun, en inmediaciones del Estadio y el Coliseo Municipal, donde se encuentra una buena oferta de servicios de alimentación. El recorrido finaliza en el puente férreo que cruza la calle 8 (31), vecino a la quebrada Cameduadua y al barrio Santa Ana (B2).



Pontón férreo sobre la Autopista del Café



Panorámica desde el Túnel La Doctora

RECORRIDO 4.2 - Entre los barrios ferroviarios y el centro histórico



35 min



15 min



8min



1425-1400 msnm



baja

Este recorrido abarca el casco urbano más consolidado de Chinchiná, antes conocido como San Francisco. Tras cruzar la quebrada Camaguadua, la morfología urbana se adapta a las curvas de la antigua ferrovía para dar lugar a tejidos residenciales que discurren por la calle 5 a través de los barrios Santa Ana y La Nubia (B2), donde se destacan algunos espacios educativos que promueven la inclusión y el desarrollo integral de niños y jóvenes del sector, como la Ludoteca Naves de Las Mercedes. Más adelante, en los barrios Minuto de Dios y 13 de Noviembre, un par de parques adyacentes a la antigua ferrovía ofrecen gratos espacios recreativos al aire libre, perfectos para hacer una pausa. Posteriormente, el trazado férreo continúa por la carrera 9ª rompiendo el damero característico del centro histórico, donde se concentran los principales bienes de interés cultural del municipio. Al cruzar la calle 13, la manzana pierde su proporción tradicional cuadrada y se reduce volviéndose rectangular, para dar lugar al conjunto férreo(35)(B3). Para finalizar el recorrido, se asciende hacia la carrera 3ª, donde gira en dirección este, para continuar hacia Villamaría.



RECORRIDO 4.3 – Miradores del cañón del río Chinchiná y Planalto



40 min



20 min



15min



1400-1350 msnm



media

El tramo ferroviario inicia en el barrio La Isla (B2), a media ladera hacia el Río Chinchiná, y se extiende hasta quebrada Los Cuervos, límite administrativo y geográfico con el municipio de Villamaría. En su trayecto, atraviesa sectores extensos que surgieron por ocupación informal tras el desmonte de la ferrovía, prosigue por el barrio Mirador, y continúa hacia la zona rural por la vereda Bajo Chuscal. Gran parte de este recorrido bordea la vertiente del río Chinchiná, ofreciendo visuales directas hacia la Reserva Forestal Protectora Planalto (38); además, en las cercanías de esta ruta, ya en jurisdicción de Villamaría, se localiza la Hacienda El Jardín, una finca de tradición cafetera que enriquece el valor paisajístico del entorno.



31. PUENTE CALLE 8

Este puente tipo Pony, con una luz de 15m, se encuentra ubicado sobre la carrera 18 con calle 8. Marca el límite entre el barrio Santa Ana principalmente residencial; y el barrio Verdun, con usos mixtos, en donde se encuentra el estadio y el coliseo del municipio.



Puente Tipo Pony, Celosia Warren
Arias de Greiff, 2012

32. FINCA LA DOCTORA

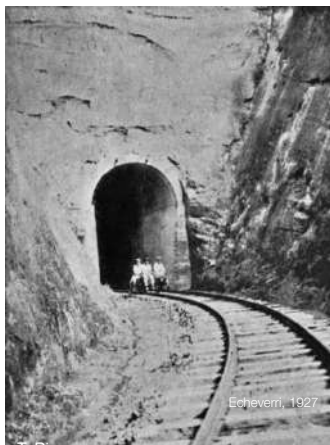
A pocos metros del túnel que da acceso al casco urbano se localiza la finca La Doctora, dedicada por varias generaciones al cultivo de café. Se destacan sus construcciones tradicionales en bahareque, de tipología lineal y cubierta a dos aguas en teja de barro. La vivienda familiar, acompañada de un beneficiadero, está rodeada por plantaciones de café y forma parte del área declarada como Paisaje Cultural Cafetero (PCC), reconocido como un paisaje productivo, continuo y evolutivo patrimonio de la humanidad.



33. TÚNEL LA DOCTORA (Km 81)

Este túnel llamado así por su cercanía a la hacienda La Doctora, cuenta con una longitud de 40 m y fue construido bajo la dirección de Eleuterio Serna y Alfredo Castilla, empleando el mismo procedimiento de excavación por etapas utilizado en el túnel de Consotá.

El método inició con la apertura de una galería piloto de 1.50 m de ancho por 2.0 m de alto, realizada por un solo frente a razón de un metro diario. Posteriormente, fue ampliada simultáneamente desde ambos frentes por cuadrillas de hasta ocho operarios hasta alcanzar las dimensiones finales de una sección en herradura de 4 m de ancho, garantizando así la estabilidad y el área útil de 20 m² requerida para el paso de la vía férrea (Ardila, 2012)



34. MIRADOR ALTO DE LA CRUZ



Sobre el túnel La Doctora existe un mirador donde se erige una gran cruz de concreto, que se ha convertido en un lugar de peregrinación religiosa. Desde allí hay bellas vistas panorámicas hacia el área rural y el centro poblado. Se accede desde el barrio El Túnel a través de unas escaleras intervenidas con graffiti urbano, que se han convertido en todo un escenario turístico.

35. CONJUNTO FÉRREO SAN FRANCISCO (Km 83)

Compuesto por una estación y una bodega, enmarcadas en un parque alargado de grandes proporciones, interrumpido por un paradero de buses intermunicipales.

ESTACIÓN

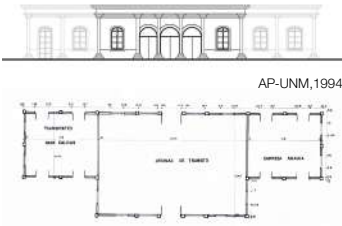


Iniciada a construir en 1925, fue inaugurada en 1926. El edificio se dispone de manera exenta y se desarrolla en una planta longitudinal en forma de "T", resolviendo su programa en un solo nivel. Espacialmente se organiza en tres cuerpos: uno central, donde originalmente se ubicaban la taquilla y la sala de espera, y dos laterales destinados a los espacios complementarios del funcionamiento ferroviario, como las oficinas.

El edificio está construido en mampostería, con pisos en cemento. La cubierta es a cuatro aguas, realizada con cerchas de madera y teja de barro.

Al igual que la estación terminal de Manizales, la estación de Chinchiná corresponde a un edificio de estilo republicano con influencia neoclásica, identificable en las columnas que sobresalen del plano de fachada, en la cornisa y en el zócalo que recorre el perímetro de la edificación.

La estación fue restaurada en 2019 y actualmente funciona como el Centro Interpretativo de la Ruta del Café (CIRCA), dedicado a la preservación de la historia ferroviaria y a la divulgación del patrimonio asociado al Paisaje Cultural Cafetero.



BODEGA



La edificación se dispone como una barra longitudinal de un solo nivel y se caracteriza por un lenguaje arquitectónico sencillo y funcional, carente de la ornamentación que distingue a la estación. A diferencia de esta última, la bodega no cuenta actualmente con una declaratoria de patrimonio y se encuentra en estado de abandono.

36. FÁBRICA BUENCAFÉ

Se destaca como la única instalación en el país dedicada a la producción de café soluble mediante liofilización. Fue inaugurada en 1973 por la Federación Nacional de Cafeteros en el marco de una estrategia orientada a la industrialización del café. Hoy ha consolidado un papel relevante en la transformación del grano y en su proyección en mercados internacionales, registrando actualmente una producción aproximada de 13.500 toneladas anuales, y con presencia en cerca de 40 países y 60 mercados (La Patria, 2023)



37. EMBALSE CAMEGUADUA

El embalse Cameduadua o lago Balsora, es un cuerpo de agua artificial ubicado en la salida de Chinchiná hacia Palestina, en dirección opuesta a la ferovia. Se alimenta del Río Chinchiná y de las quebradas Cameduadua y Campoalegre; y está asociado principalmente a la planta La Ínsula. Fue construido en la década de 1940 como parte del sistema hidroeléctrico de la Central Hidroeléctrica de Caldas (CHEC).

A partir de la década de 2008, el embalse fue objeto de procesos de recuperación ambiental y adecuación paisajística que transformaron el sector norte en un espacio recreativo y turístico. Actualmente, el lugar se destaca por su valor ecológico y paisajístico, integrando actividades de recreación, educación ambiental y avistamiento de aves dentro del contexto del Paisaje Cultural Cafetero.



38. PLANALTO-CENICAFÉ

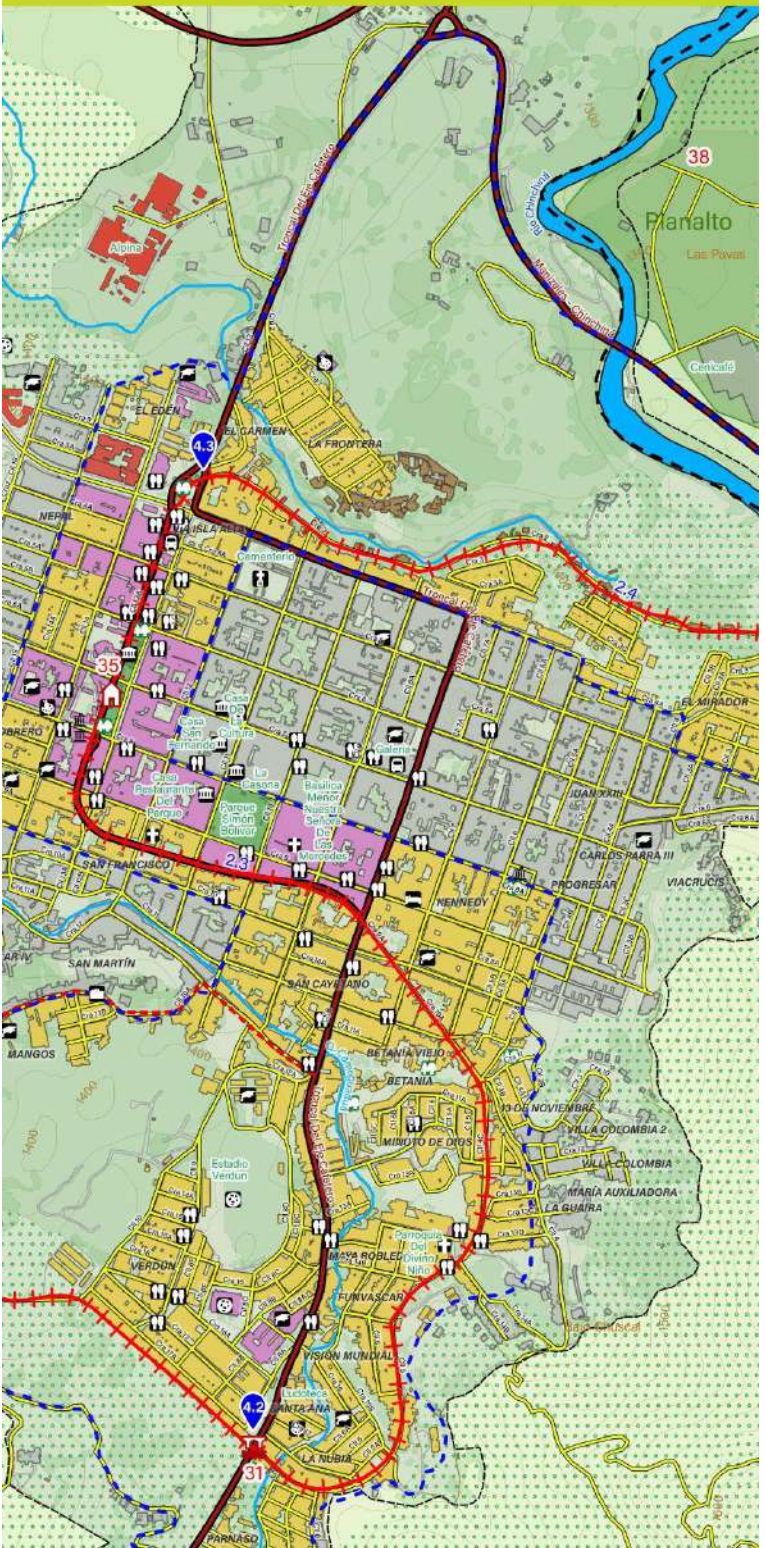
Del otro lado del río Chinchiná y de la ferovia, se localiza la Reserva Forestal Protectora Planalto, en la vereda Hoyo Frío del municipio de Manizales. Se trata de un área protegida por Corpocaldas desde 2004 que cuenta con 95 ha, situadas entre los 1.300 y los 1.600 msnm, en zona de bosque húmedo premontano. Esta altitud permite la existencia de 255 especies de flora, más de 210 especies de aves entre migratorias y endémicas, 274 especies de mariposas, 26 de mamíferos, 35 de escarabajos y 13 especies de murciélagos (Corpocaldas, 2024)

Dentro de la reserva funciona el Centro Nacional de Investigaciones de Café (Cenicafé), que fue creado por la Federación de Cafeteros en 1938 para investigar y desarrollar tecnologías que mejoren la productividad y calidad del café, además de velar por la conservación de los recursos naturales de la zona cafetera.



4 Casco urbano Chinchiná





Villamaria

Siguiendo el río Chinchiná a media ladera, el tren entró a Villamaria en diciembre de 1926 en busca del Río Claro, trazando un camino que daría origen a nuevas poblaciones que serían dramáticamente arrasadas por la avalancha del volcán nevado del Ruiz en 1985. A partir de Río Claro, empezó a serpentear la compleja topografía, atravesando la montaña con una serie de túneles antes no vista, en busca del profundo cañón del río Chinchiná hasta llegar a la estación de Villamaria en mayo de 1927. Es así como en este municipio se concentran seis túneles de ladera, construidos en puntos donde las condiciones geotécnicas impedían el desarrollo seguro de la banca ferroviaria a cielo abierto.

La dirección técnica de este sector estuvo encabezada por Eleuterio Serna, quien diseñó la variante técnica que permitió mitigar las limitaciones de carga impuestas por las pendientes máximas en el ascenso final. En la ejecución de los túneles destacó la labor de Ernesto Ramírez Jaramillo (Ramírez, 2016), y en la administración y sostenimiento de la línea, Rafael Botero como ingeniero de sostenimiento, junto a las comisiones de nivelación integradas por Alfredo Castilla, Humberto Bruno y Rafael Botero, quienes supervisaron la obra en los suelos inestables de la montaña.

RECORRIDO 5.1 - Memorias de la avalancha del Ruiz



3 h



1h30min



No es posible



1350 - 1575msnm



media

Este trayecto se inicia en el Túnel Los Cuervos (39), localizado en el kilómetro 87 de la vereda homónima (A4). Todo el trazado se caracteriza por acompañar el cauce del río Chinchiná, ofreciendo un entorno ideal para el senderismo y el avistamiento de aves, además de estar inmerso en el Paisaje Cultural Cafetero, con cultivos de montaña y arquitectura tradicional, representada en edificaciones como la Hacienda El Jardín.

Originalmente, la línea férrea atravesaba los sectores de Primavera y Río Claro, donde estaban las estaciones Montevideo (46) y Río Claro, sin embargo, tras la avalancha del Nevado del Ruiz el 13 de noviembre de 1985 estas desaparecieron, quedando sólo la antigua iglesia del caserío (B4). Como consecuencia de este evento, la bancada original quedó sepultada bajo el lodo, destruyendo la mayoría de las infraestructuras. Debido a esto, los caseríos fueron reubicados en zonas altas. A pesar de la tragedia, el camino es transitable y permite observar algunas ruinas que dejó la avalancha.

Más adelante, el trazado giraba en dirección noroeste para cruzar el Puente Río Claro (45), estructura que también desapareció pero fue reemplazada posteriormente por otro puente metálico (C4). Tras cruzar el río, el camino conduce finalmente a la Estación El Avión (47), situada en las proximidades del sector de Llanitos, donde se ha consolidado una variada oferta de servicios turísticos que incluye glampings, eco-hoteles y restaurantes, permitiendo que quienes recorren este tramo histórico cuenten con cómodos espacios de descanso y gastronomía integrados al paisaje.



RECORRIDO 5.2 - Atravesando túneles férreos en la alta montaña



3h 45 min



2h 15min



No es posible



1575 - 1837.5msnm



media

Este trayecto comprende el sector ferroviario desde la Estación El Avión (47) (B4) hasta la Planta Intermedia de la CHEC (C2), ubicada en la margen izquierda del río Chinchiná, en territorio manizalita. El recorrido, inmerso también en el Paisaje Cultural Cafetero, se caracteriza por albergar la mayor concentración de obras subterráneas de la línea, con un total de seis túneles. Además, es destacable la presencia de diversas cascadas que desembocan en el Río Chinchiná, afluente que acompaña de manera permanente la ruta y define su geografía. Su entorno predominantemente rural y su suave pendiente del 3% convierten el trayecto entre la estación y el Túnel El Arroyo (43) en un escenario ideal para contemplar la naturaleza, hacer picnics con vistas panorámicas, e incluso, baños en quebradas cristalinas rodeadas de guaduales (C3). Este tramo hace parte de la conocida Ruta del Cóndor.

El trazado original del tren presenta una variación de nivel entre el Túnel El Arroyo (43) y el Túnel Chupadero (44) debido a la desaparición del puente original que los unía, que requiere que los caminantes atraviesen la quebrada, retomando la ruta mediante una escalera temporal. No obstante, actualmente se están realizando obras para reconstruir el puente desaparecido, en el marco del programa Vías Verdes del gobierno nacional.



A partir de este punto, el camino recupera su continuidad a través de la vereda La Floresta, siguiendo siempre la margen del río Chinchiná. En esta etapa final, el recorrido pasa por la Planta Municipal (C2), una bella edificación industrial iniciada a construir en 1915 por la casa Wesselhoft & Wiesner de New York y ampliada durante la década de 1930 por diversos ingenieros nacionales y extranjeros (Salazar, 2022), cuya arquitectura guarda similitud con la Estación Férrea de Manizales. Aquí se vuelve a evidenciar, como ya se vió en Pereira, que la red ferroviaria acompañó a la red eléctrica, conformando una robusta red técnica que llegó junta a modernizar las ciudades cafeteras. Este trecho culmina finalmente en la Planta Intermedia de la CHEC.

RECORRIDO 5.3 - Área urbana de Villamaría



50min



25min



15min



1837.5 - 1912.5msnm



baja

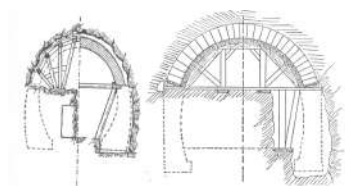
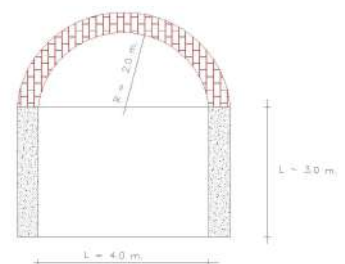
Este último trayecto abarca el tramo ferroviario que se extiende desde la planta intermedia de la CHEC (C2) hasta el puente sobre el río Chinchiná (D2), el cual marca el límite administrativo con el municipio de Manizales. Esta sección se distingue por integrarse al casco urbano de Villamaría, bordeando la zona baja del municipio a una altura aproximada de 1800 msnm. El trazado asciende a través del sector de Santa Ana, donde actualmente se encuentran asentamientos informales establecidos directamente sobre la antigua ferrovía.

El recorrido continúa atravesando la línea del cable aéreo que comunica con el Parque Central, hasta alcanzar la estación de Villamaría (48), una edificación que hoy se encuentra inmersa en un entorno predominantemente industrial. El tramo finaliza en el punto donde se ubicaba el puente sobre el río Chinchiná. De esta estructura original sólo se conservan los muros de estribo que servían de soporte, simbolizando el cierre del sistema ferroviario en jurisdicción de Villamaría antes de su ingreso a la capital caldense.



TÚNELES

Debido a la complejidad de este trayecto, fue necesario conducir la vía bajo tierra para garantizar la estabilidad del trazado y la continuidad de la línea. Como los terrenos que se atravesaban tenían materiales blandos, se diseñó una sección única en forma de herradura. Esta estructura contaba con paredes rectas de 3 metros de altura y un arco superior de 2 metros de radio. Para garantizar la integridad de la obra, el revestimiento consistió en una capa de 40cm de concreto reforzado a lo largo de todo el contorno, cumpliendo con los estándares mínimos de seguridad técnica de la época para la excavación de túneles cortos.



El proceso constructivo empleó una adaptación del Método Belga, que iniciaba con la excavación de una pequeña galería de servicio en la base del túnel. Esta base, soportada temporalmente por "puertas alemanas" de madera rolliza, servía para facilitar la extracción del material de desecho. A medida que esta guía avanzaba, se acometía la excavación de la bóveda o arco superior en dos etapas: una zona central y los costados. Este trabajo se realizaba mayoritariamente con pica y pala, recurriendo a martillos rompedores o pequeñas cargas de pólvora negra solo cuando la dureza del suelo lo exigía.

Para asegurar el avance, se instalaba un soporte temporal de madera antes de fundir el concreto definitivo. Una vez consolidado el arco superior, se procedía a conformar la sección inferior retirando gradualmente los entibados de la galería inicial y despejando el núcleo central. Finalmente, se excavaban las paredes laterales o hastiales en tramos alternados no mayores a 2 metros; este método por secciones permitía reemplazar el material natural por el revestimiento de concreto sin arriesgar la estabilidad de la estructura ya construida en la parte superior. (Ardila, 2012)

39. TÚNEL LOS CUERVOS N. 4 (Km 85)

Fue construido en el año 1925 bajo la dirección de Eleuterio Serna y Alfredo Castilla y tiene una longitud total de 60 metros. Actualmente se encuentra en perfecto estado, dentro de una densa zona boscosa húmeda, poco transitada pero accesible a cualquier caminante.



40 Y 41. TÚNEL RÍO CLARO 1 (N.5) Y 2 (N.6)

Ubicados en los kilómetros 97.2 y 97.7 respectivamente, estos túneles de 90 y 91 metros fueron vitales para superar los salientes rocosos del cañón del río Claro. Su construcción fue hecha por Humberto Bruno, Rafael Botero y Ernesto Ramírez en 1926. El túnel Río Claro 1 se caracteriza por ser un túnel curvo en forma de S, lo que hace que sea un túnel oscuro con presencia de pequeños murciélagos.



42. TÚNEL EL ARANGO N.7 (Km 98)

Fue construido en 1926 y posee una extensión de 82 metros. Realizado bajo la dirección de Humberto Bruno, Rafael Botero y Ernesto Ramírez





Echeverri, 1927

43. TÚNEL EL ARROYO N.8 (Km 100)

Obra finalizada en 1926 con una longitud de 58 metros. Realizado bajo la dirección de Humberto Bruno, Rafael Botero y Ernesto Ramírez. Se encuentra a pocos metros de una cascada perfecta para descansar un rato



H. Nuñez



Echeverri, 1927

44. TÚNEL CHUPADERO (Km 101)

Es el último de este grupo de túneles y cuenta con 64 metros de longitud. Al igual que sus predecesores, fue terminado en 1926 y destaca por su excelente estado de conservación. Realizado bajo la dirección de Humberto Bruno, Rafael Botero y Ernesto Ramírez. La boca del túnel da directo hacia a una quebrada que atravesaba un puente ferroviario desaparecido, pero que actualmente se está reconstruyendo. Hoy en día es posible atravesar la quebrada a pie para disfrutar de un escenario diferente inmerso en un bosque de guaduales.



H. Nuñez

45. PUENTE RÍO CLARO

Estructura metálica finalizada en 1926 bajo la dirección técnica del ingeniero Teodoro Johnston (Ardila Rueda, 2012). Con una longitud de 23 metros, se proyectó como una de las obras de arte de mayor envergadura y resistencia estructural de la línea. El diseño tenía una cimentación de piedra y cemento para asegurar la estabilidad de la banca frente a la fuerza de las corrientes fluviales. Sin embargo, tras la avalancha de 1985, el puente colapsó y quedó completamente sepultado



Echeverri, 1927

ESTACIONES RURALES

46. ESTACIÓN MONTEVIDEO Y RÍO CLARO

Aunque la estación Montevideo desapareció con la avalancha del volcán nevado del Ruiz, esta se encontraba ubicada en el km 88. Unos km más adelante de esta, se ubicaba la siguiente estación en el km 93, llamada Estación Río Claro, un edificio tipo barra resuelto en una planta longitudinal de 18 x 10 m con cubierta a dos aguas. Se destaca su larga plataforma de acceso al tren que configura un corredor frontal.



AFPHK

47. ESTACIÓN EL AVIÓN (Km 97)

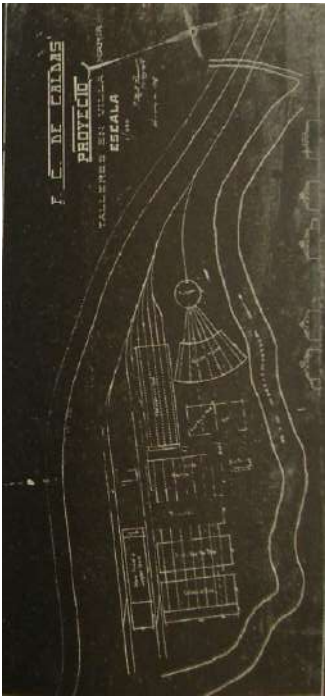
La Estación El Arroyo, situada en la vereda El Avión (cerca de Llanitos), es conocida localmente como 'El Avión'. Este nombre surgió en los años 60, inspirado en el apodo que los niños de la zona le daban al tren.

Se trata de una edificación de un piso de altura y media, con cubierta a dos aguas, que se desarrolla en una planta longitudinal con corredor frontal. El ingreso se da por uno de los costados alargados del edificio y da paso inmediato a un espacio central que conecta hacia el exterior por la parte posterior. Fue construida en bahareque encementado, lo que quiere decir que consistía en una estructura de guadua sobre la cual se colocaba esterilla, para luego colocar una malla de gallinero y posteriormente un revoque en cemento.

A pesar del paso del tiempo, la estructura original permanece en pie, conservando su distribución espacial pese a las reformas realizadas en el suelo y el tejado.



AP-UNM



Echeverri, 1927

48. ESTACIÓN VILLAMARÍA (Km 107)

Estación inaugurada formalmente en junio de 1927, un año después de que fuera trasladado hacia allí el taller de Pereira, hacia un predio en las inmediaciones del río Chinchiná y a 11 km de Manizales. En el contexto operativo, esta infraestructura era denominada "Estación de Vagones" debido a que en este punto se realizaba el desprendimiento de entre tres y cinco vagones para facilitar el ascenso de la locomotora hacia Manizales. Asimismo, el sector funcionaba como zona de acopio para el material rodante inservible o que requería quedar estacionado fuera de la vía principal.



AP-UNM

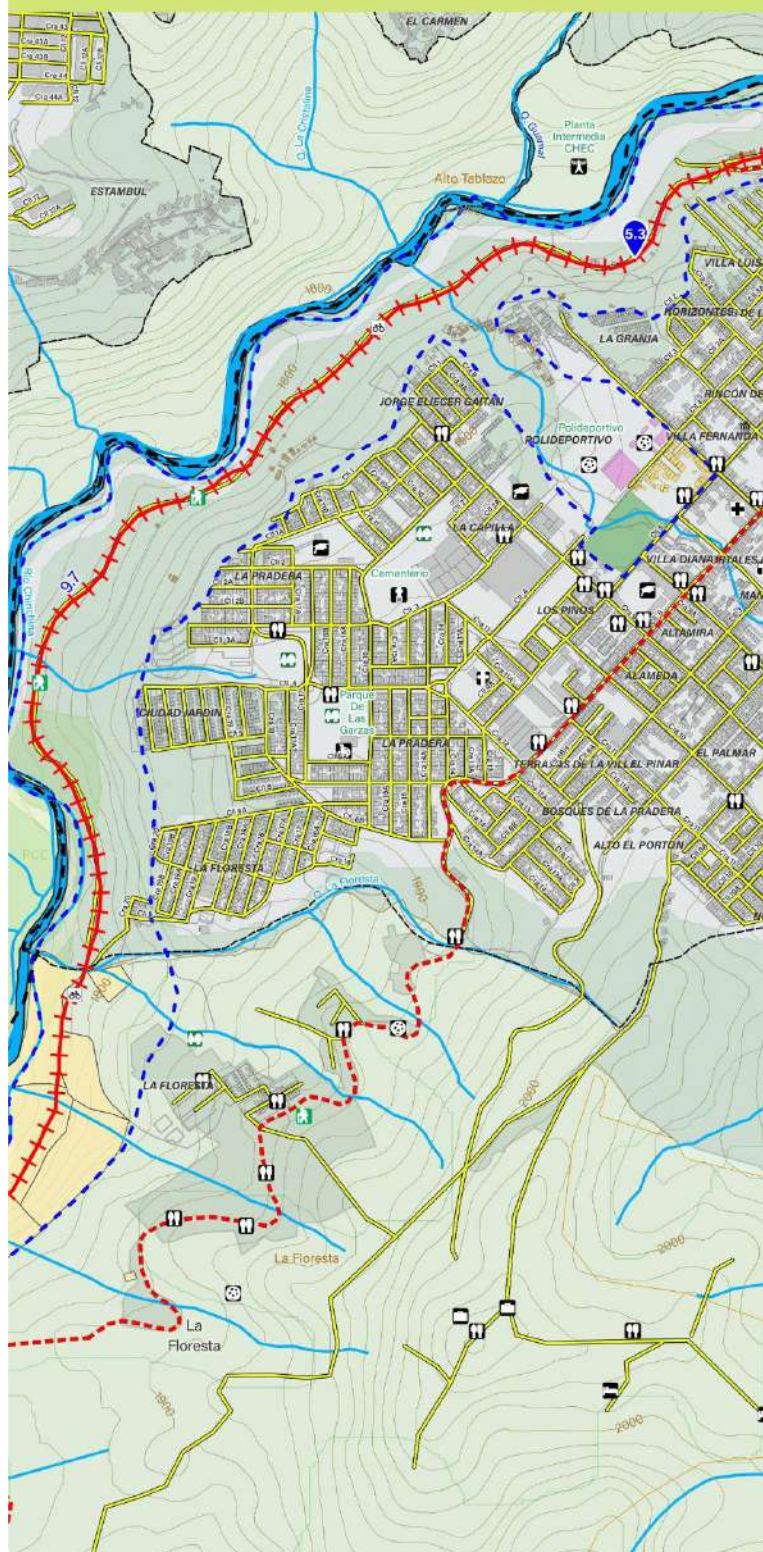
Desde el punto de vista arquitectónico, se trata de un edificio longitudinal de dos niveles con cubierta a dos aguas. La planta baja estaba destinada a la operación ferroviaria, albergando áreas de maquinaria, bodegas y taquillas, mientras que la planta alta funcionaba como vivienda para los operarios.

En la actualidad, la edificación se encuentra en estado de abandono. El inmueble ha perdido su integridad original debido a múltiples transformaciones físicas y al deterioro derivado de la falta de uso, quedando inmerso y desarticulado dentro de un entorno predominantemente industrial donde se encuentra otra planta hidroeléctrica de la Chec, en este caso, la central de Sancancio.

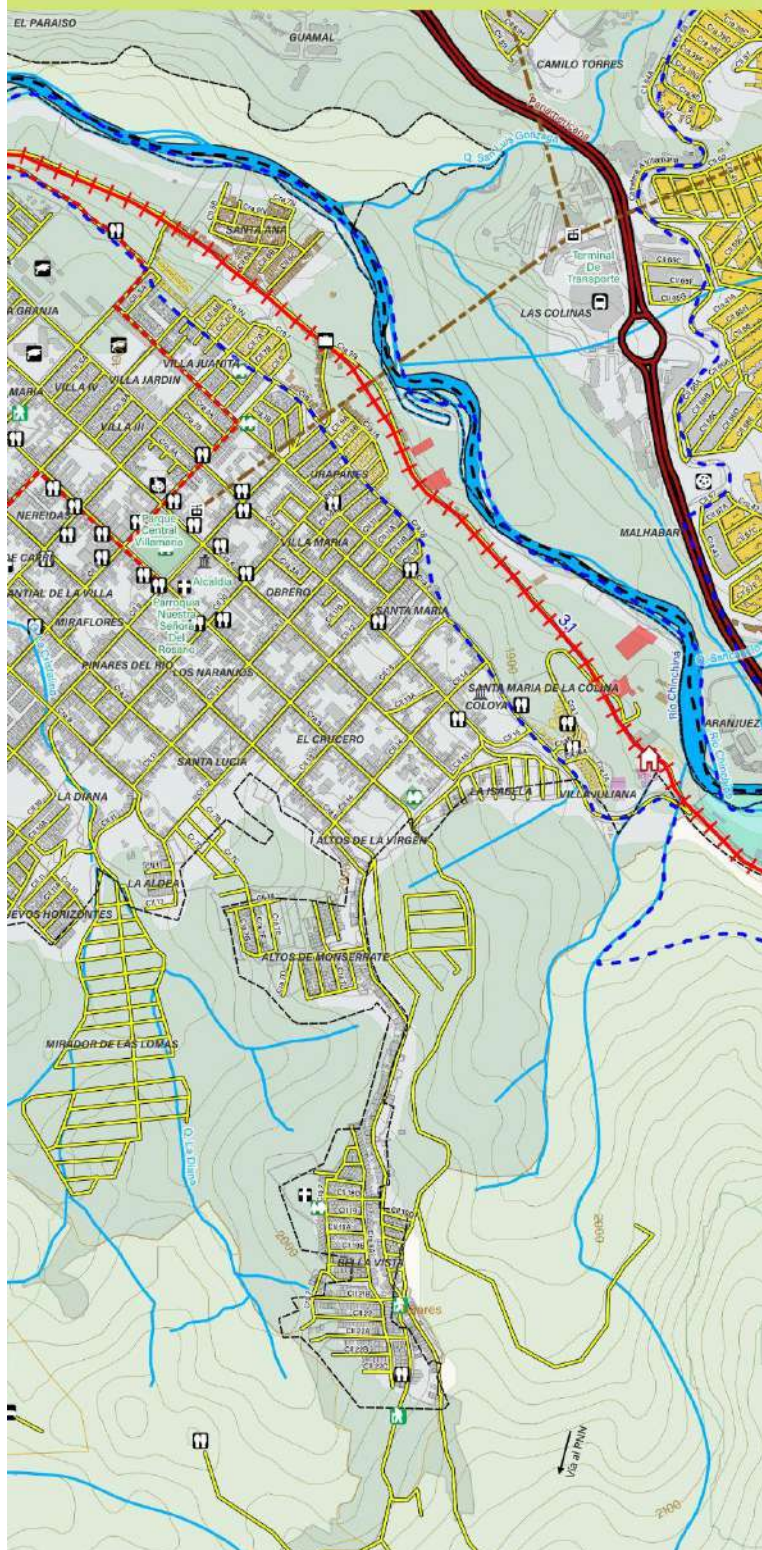


AFPHK

5 Casco urbano Villamaria



🕒 Escala 1:10 000



Manizales

Tras atravesar el río Chinchiná, el ferrocarril entra en Manizales en 1927 a los pies del Cerro Sancancio. A partir de allí se emprende el desafío ingenieril del último y más empinado ascenso hacia la ciudad construida en la cima de la montaña, llevado a cabo por el experimentado ingeniero Eleuterio Serna. Para ello, se trazó un camino tremendamente serpenteante con pendientes de hasta el 5% en medio de fincas y haciendas, que hoy se han convertido en poblados barrios populares. Para la llegada a la ciudad de destino final, se preparó un escenario imponente de recibo urbano del tren que es testimonio de la bonanza económica, el crecimiento del comercio y la exportación cafetera de este periodo. La estación de Manizales es una fiel representante de la monumentalidad y la uniformidad estilística republicana de los edificios estatales construidos en tiempo récord tras el incendio de 1925. Pero más allá de esto, es testimonio material del intercambio social, cultural y comercial que impulsó el desarrollo regional durante la primera mitad del siglo XX, así como un referente urbano asociado a la modernización y a la llegada de nuevas ideas, conocimientos y valores del mundo exterior a las montañas cafeteras.

RECORRIDO 6.1- Ascenso de los pies del Cerro Sancancio al Parque Central Universitario

				
50 min	30min	15 min	1912.5 - 2000msnm	alta

Partiendo del puente sobre el río Chinchiná (1), este trecho bordea la ladera occidental del cerro tutelar de la ciudad y el área urbanizada de los barrios Aranjuez (1963), Pio XII (1962) y Malabar (1969), hasta llegar al Parque Central Universitario, atravesado por la quebrada San Luis Gonzaga (D2). El recorrido une dos grandes áreas de interés ambiental del corazón de la ciudad, a lo largo de curvas sucesivas que presentan las mayores pendientes del itinerario (hasta del 5%). En el momento de desactivación del tren, este tramo pertenecía a haciendas ganaderas que empezaban a ser ocupadas por familias carentes de vivienda. Dos de ellas, la Aranjuez y Malabar, fueron donadas al Instituto de Crédito Territorial para la creación de vivienda popular financiada por la Alianza para el Progreso del gobierno estadounidense de John F. Kennedy. Al inicio del recorrido sobre la Autopista Panamericana, la ferrovía se transforma en vía barrial en La Playita, y posteriormente desaparece entre el área boscosa que delimita con los principales escenarios recreativos del barrio Aranjuez: el Polideportivo y Parque Aranjuez. Aquí el trazado ferroviario sinuoso fue incorporado a la red vial y al proceso de urbanización, definiendo una morfología urbana radial que conserva la huella del tren. Al llegar a la quebrada Sancancio, el recorrido se adentra hacia el cerro a lo largo de un sendero peatonal poco definido que sigue el curso hídrico y es atravesado por un pontón ferroviario para rematar en la carrera 39, divisoria de los barrios Malabar y Pio XII. Esta vía, desde ahora bien delimitada por taludes, define en adelante el corredor férreo que transcurre entre viviendas de ladera escalonadas, sobre las que se destaca la Parroquia Jesús Obrero (Gerardo Botacin, 1969) con sus altas torres laterales con agujas y su cubierta abovedada, hito del paisaje urbano manizalita y cuyo nombre exalta el origen obrero de sus vecinos.



RECORRIDO 6.2. Miradores del tren hacia Villamaría

				
55 min	35 min	15 min	2000 - 2137.5msnm	alta

Abarca el tramo ferroviario residencial que se extiende desde la quebrada San Luis Gonzaga (D2), cerca al Parque Eucaliptos, hasta la Avenida Paralela (D1). A lo largo de este sector, la ferrovía ha sido convertida casi en su totalidad en vía secundaria y continúa su ascenso de manera constante, con pendientes aproximadas del 4%, siguiendo el corredor que hoy corresponde a la ruta 30. Gran parte del trazado discurre sobre el filo de la vía, estableciendo una relación directa y permanente con el paisaje montañoso. Esta condición

convierte al antiguo corredor ferroviario en un mirador urbano continuo, desde el cual se abren visuales panorámicas hacia el municipio de Villamaría y la cuenca del río Chinchiná que separa ambos municipios. Debido a su pendiente de alta dificultad, es muy recomendable recorrerlo en cable aéreo. La carrilera ascendía por el barrio Persia hasta llegar al Parque Prado Bajo, próximo a la actual estación Betania del cable aéreo. De allí recorría las empinadas laderas de los barrios Villacarmenza y Nevado hasta la Parroquia el Buen Pastor. Este sector urbanizado por autogestión entre las décadas de 1950 a 1970, tiene una trama orgánica con formas de manzanas y viviendas irregulares adaptadas a la topografía y a la curvatura de los rieles, como se ve en los barrios Marmato y 20 de Julio, donde la ferrovía da un giro de 360, dando origen a una configuración urbana circular muy singular conocida como La Isla. Continuando por la carrera 28 se entra a la primera zona de expansión del centro de la ciudad, caracterizada por el trazado en damero, como el del barrio Campoamor (1948). A la altura de la calle 27ª, un pequeño sendero peatonal demarca la ferrovía que conectaba con la Capilla de las Hermanas Misioneras del Perpetuo Socorro. A partir de allí, la carrera 31 dirige al tradicional barrio Cervantes, donde se encuentra en pie el Campamento Férreo La Única (50), vecino de las ruinas de las primeras fábricas textiles de Caldas: la Compañía de Hilados y Tejidos de Caldas (1919-1953) y Tejidos La Única (1953-2001). Finalmente, en dirección hacia la Av Paralela, se encuentra la Casa de las Muñecas (52), ejemplar de la arquitectura republicana del periodo de reconstrucción post-incendio que funcionó temporalmente como bodega férrea.



RECORRIDO 6.3. Estación destino final: hito urbano y testigo de la prosperidad de la capital del Viejo Caldas



Trecho ferroviario que se extiende desde la Avenida Paralela hasta el conjunto férreo de Manizales (D1), ubicado en el borde oriental del centro tradicional, hacia donde se extendió la ciudad en su proceso de reconstrucción tras el trágico incendio de 1925 . Esta zona se caracteriza hoy por su dinámica cultural y educativa, diferenciándose del carácter residencial de los tramos anteriores. En la antigua estación funciona la Universidad Autónoma de Manizales, y en su entorno inmediato se localizan equipamientos culturales y patrimoniales como el Teatro Fundadores, de arquitectura moderna, el Colegio Cristo Rey y el Colegio-Centro Cultural Juan XXIII, el edificio patrimonial en bahareque más grande de la región. Desde la Avenida Paralela, el trazado avanzaba de manera subterránea por la carrera 26ª cruzando la antigua avenida Cervantes, hoy avenida Santander, mediante el túnel Cervantes (53) hasta llegar a la glorieta donde hoy se encuentra la Locomotora Zapata (52). Continuando por la Av Kevin Angel sorprende la monumentalidad de la estación férrea (54) de destino final de la línea y su imponente torre central, símbolo de la riqueza y prestigio de la capital cafetera del Viejo Caldas. Alrededor de ella, se consolidó un conjunto férreo e industrial cafetero, del cual hicieron parte diversas edificaciones industriales, de almacenaje y transporte, que consolidaron el sector como uno de los principales nodos productivos y de residencia obrera de la ciudad durante la primera mitad del siglo XX



49. PUENTE RIO CHINCHINA

Estaba ubicado en el kilómetro 108 del trazado férreo y contaba con una luz de 22m. Era una estructura metálica **de que tipo?** fabricada en Estados Unidos que se apoyaba sobre estribos de piedra en ambos extremos para salvar el paso del río.



50. CAMPAMENTO LA ÚNICA (Km 115)

Esta edificación funcionó como un campamento ferroviario de un solo piso, construido en madera y teja de barro. Su diseño permitía un fácil montaje y desmontaje, ya que estas estructuras se ubicaban a una distancia de 6 a 8 kilómetros entre sí; una vez la obra avanzaba unos 3 o 4 kilómetros por delante del campamento, se trasladaba a un nuevo emplazamiento.

Aunque la edificación ha sido reformada y actualmente cuenta con dos niveles, el primer piso conserva la madera original de la época ferroviaria. Desde su construcción, el inmueble ha mantenido un uso residencial.



51. CASA DE LAS MUÑECAS

Edificio de vivienda de estilo republicano, construido en 1927 con bahareque encementado por el artista cundinamarqués Belisario Rodríguez, director de ornamentación del palacio departamental y contratado por la Casa Ulen & Co. durante el periodo de reconstrucción de la ciudad tras los incendios de 1925. Su nombre deviene de la decoración del frontón de las ventanas con rostros femeninos, que representaban a su prometida Libia Londoño, para quien construyó originalmente la elegante residencia y a quien asesinó tras romper el compromiso en 1929. Tras este trágico suceso, la casa funcionó como prostíbulo, fue alquilada a Ferrocarriles Nacionales como bodega, y actualmente tiene un uso residencial.



52. LOCOMOTORA ZAPATO O PICHINGA

Primera locomotora de vapor del ferrocarril de Caldas, puesta en funcionamiento en 1916 para hacer la inauguración del tramo Puerto Caldas-La Marina. Su nombre hace referencia al primer ingeniero jefe del Ferrocarril de Caldas, quien trazó y construyó la ruta hasta Pereira. Construida en Estados Unidos por la empresa Baldwin Locomotive Works de Filadelfia.



53. TÚNEL CERVANTES (Km 117)

Ubicado en el kilómetro 117 del Ferrocarril de Caldas, el túnel de la Avenida Cervantes (hoy Avenida Santander) se construyó en 1926 para atravesar la última colina antes de la estación férrea, con el fin de evitar mayores pendientes y permitir una llegada más directa y segura del tren a la ciudad. Con una longitud de 73 metros, fue concebido como un túnel de cumbre con sección transversal de 4,00 m a la altura donde iniciaba la bóveda en arco de medio punto, alcanzando una altura máxima central de 6,20 m. Los muros laterales, en concreto reforzado, tenían un espesor de 0,70 m en la base y 0,50 m en el arranque de la bóveda. En la parte inferior se dispusieron salientes de concreto que funcionaban como andenes y reforzaban la cimentación (AGN, 1926). La obra fue ejecutada mediante excavación manual progresiva y revestimiento definitivo en concreto, de acuerdo con las técnicas constructivas de la época. El túnel original desapareció con la ampliación de la Carrera 26a.



54.CONJUNTO FÉRREO E INDUSTRIAL CAFETERO

Conjunto urbano conformado originalmente por el conjunto férreo con su imponente estación (A), la estación del cable aéreo del norte (B) y edificaciones industriales (C) que aprovecharon la infraestructura férrea para el acopio y transporte de materias primas y productos, como trilladores y cervecerías.

Los espacios y edificaciones férreos incluían la estación, una bodega y los patios. Allí la carrilera se ramificaba en siete líneas, una de las cuales entraba a la estación del cable, y otra conducía a un tornamesa que hacía girar los trenes, ubicado donde hoy está la glorieta de la Av Kevin Angel.

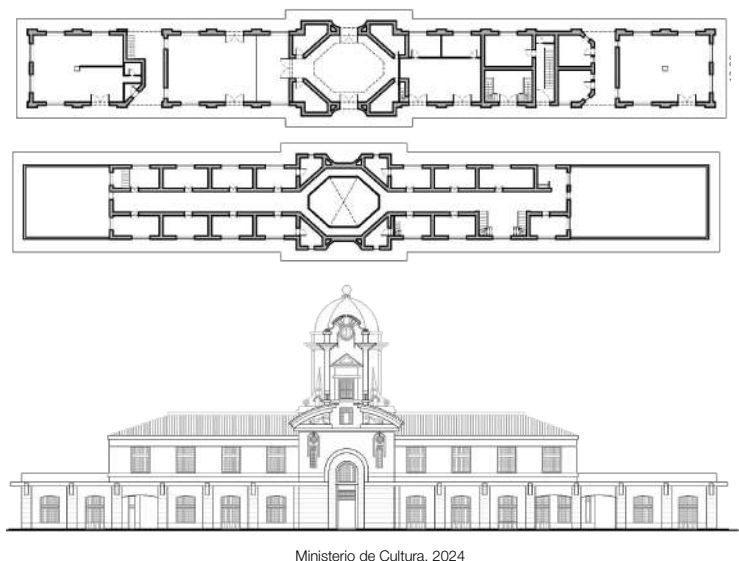


A. ESTACIÓN MANIZALES

La imponente estación de ferrocarril de Manizales se inauguró el 27 de octubre de 1927, aun cuando el edificio se encontraba en construcción. El diseño y la ejecución fueron encargados en 1925 a la firma estadounidense Ullen & Co, quien asignó al arquitecto John Wotard para la obra. A diferencia de la mayoría de estaciones de la línea, de simpleza casi vernacular, se propuso para la capital un edificio monumental neoclásico con influencia francesa, ejemplar de la fase culminante del estilo republicano en el país. Este lenguaje arquitectónico muy común en la arquitectura ferroviaria, fue característico de una época con una cultura profesional dominada por el eclecticismo historicista de la École des Beaux-Arts, donde no se discutían tanto los tipos a desarrollar como las recetas a copiar.



La estación se implanta sobre un terreno plano, irregular y alargado, disponiéndose de manera paralela a la vía férrea y dominando la ladera norte de la ciudad. El edificio está compuesto por tres cuerpos: una alta torre central de planta octogonal con cúpula de cobre y reloj, que se destaca entre dos alas laterales que aportan una horizontalidad simétrica. En su repertorio se reconoce el uso de arcos de medio punto, la ornamentación en barandillas y las ventanas laterales de acceso rematadas con ojos de buey.



Constructivamente, el edificio se ejecutó en concreto armado vaciado in situ, utilizando formaleas integradas al muro para la definición de puertas y ventanas. La cubierta, de cuatro aguas, se resuelve mediante cerchas de madera, sobre las cuales se dispone un entablado que sirve de soporte para la cubierta de láminas de cobre. La cúpula central, igualmente construida en concreto armado, se reviste con el mismo material, unificando la imagen arquitectónica del conjunto.

Durante su funcionamiento, el primer nivel albergaba los servicios destinados a los usuarios del ferrocarril: en el acceso principal bajo la cúpula se localiza la taquilla, elaborada en madera con detalles en cobre; hacia el costado sur se disponía la cafetería, mientras que en las alas extremas se ubicaban las áreas de equipaje y bodega. El segundo piso se destinaba al funcionamiento administrativo del ferrocarril, con oficinas y viviendas para los operarios.

A partir de 1959, el Gobierno Nacional decidió suspender el funcionamiento del Ferrocarril de Caldas, y posteriormente, en 1979, el edificio de la estación pasó a ser administrado por la Universidad Autónoma de Manizales. Desde entonces, se trasladó el material rodante al Bosque Popular, mientras, dentro del campus, se reutilizó la Locomotora Ambalema-Ibagué para albergar un particular café situado entre jardines, muy usado hoy en día por la comunidad universitaria.



B. ESTACIÓN PANDEAZUCAR - CABLE AÉREO DEL NORTE

Conocido como el Ramal del Norte, este cable aéreo comenzó a proyectarse en 1922 bajo la dirección del ingeniero inglés J. H. Blackett con el propósito de conectar a Manizales con los municipios de Neira, Aranzazu, Salamina y Pácora. Aunque el trazado inicial contemplaba una extensión de 50 km y en 1925 se estudió su posible prolongación hacia el oriente caldense (incluyendo Marulanda, Manzanares, Pensilvania, San Agustín -hoy Samaná y Victoria), el proyecto se ejecutó únicamente hasta Aranzazu en un periodo de construcción de cinco años.

La construcción inició en 1925 con torres importadas de Estados Unidos y cables y motores traídos de Inglaterra. El recorrido se desarrolló en tres tramos: el primero entre Manizales y Altobonito (5,1 km), el segundo hasta Neira (5,7 km) y el tercero hasta el sector de Muelas (8,8 km). Finalmente, en 1930, se utilizó el material restante para completar un cuarto tramo de 3 kilómetros que permitió llegar a Aranzazu. El sistema entró en operación en 1928 y transformó la movilidad regional al reducir un trayecto que antes tomaba dos días a caballo a solo 3 horas y 20 minutos.



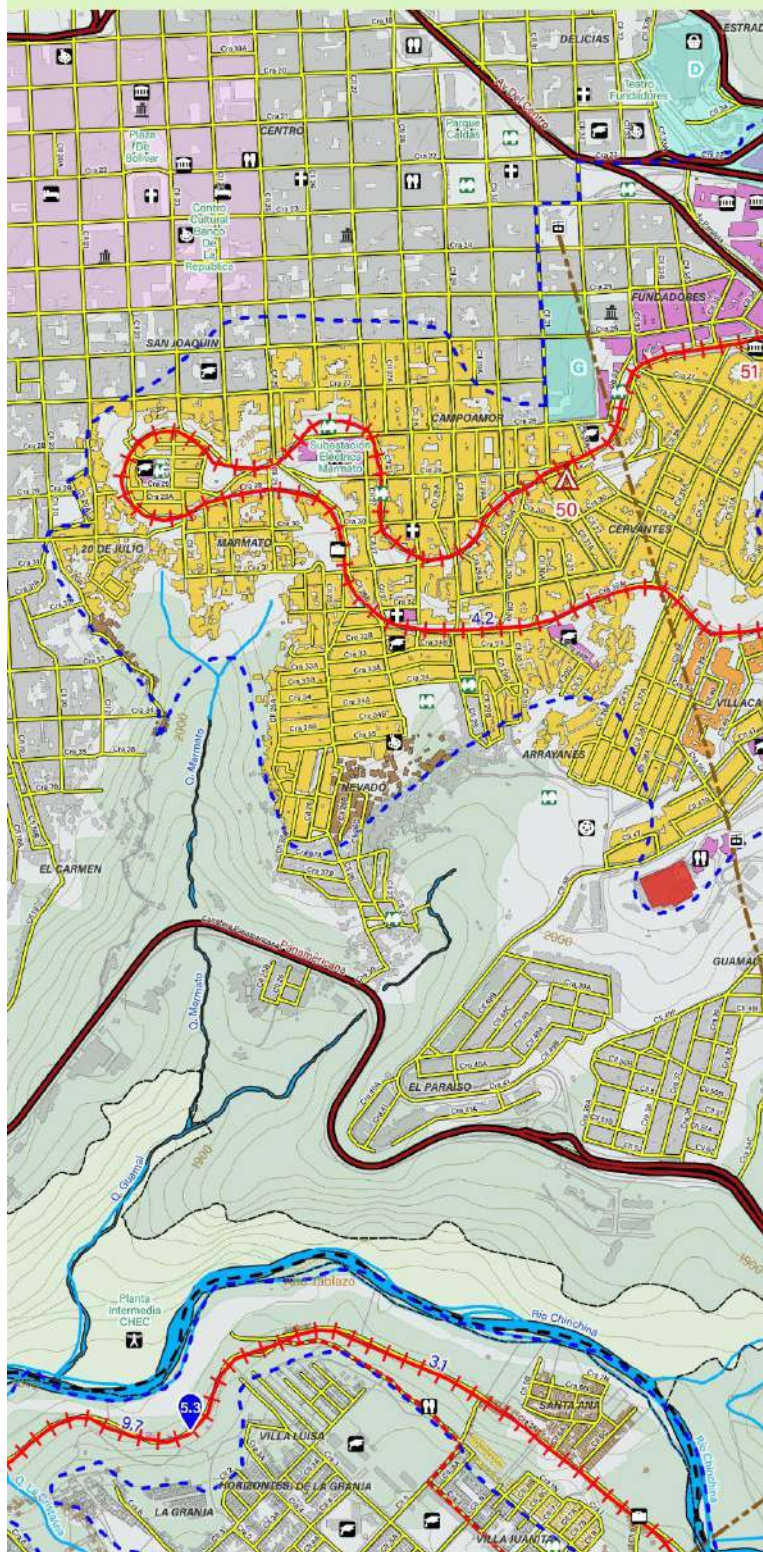
La estación del cable se ubicó a unos 300m de la del ferrocarril y fue concebida como nodo articulador de los tres cables proyectados en la región (Norte, Occidente y Mariquita), consolidando este sector como un punto estratégico de intercambio. Tras una década de funcionamiento, el 6 de septiembre de 1938 el cable se reventó en el tramo entre Neira y Muelas, hecho que marcó el fin definitivo de su operación y el cierre de una etapa clave en la infraestructura de transporte del departamento.

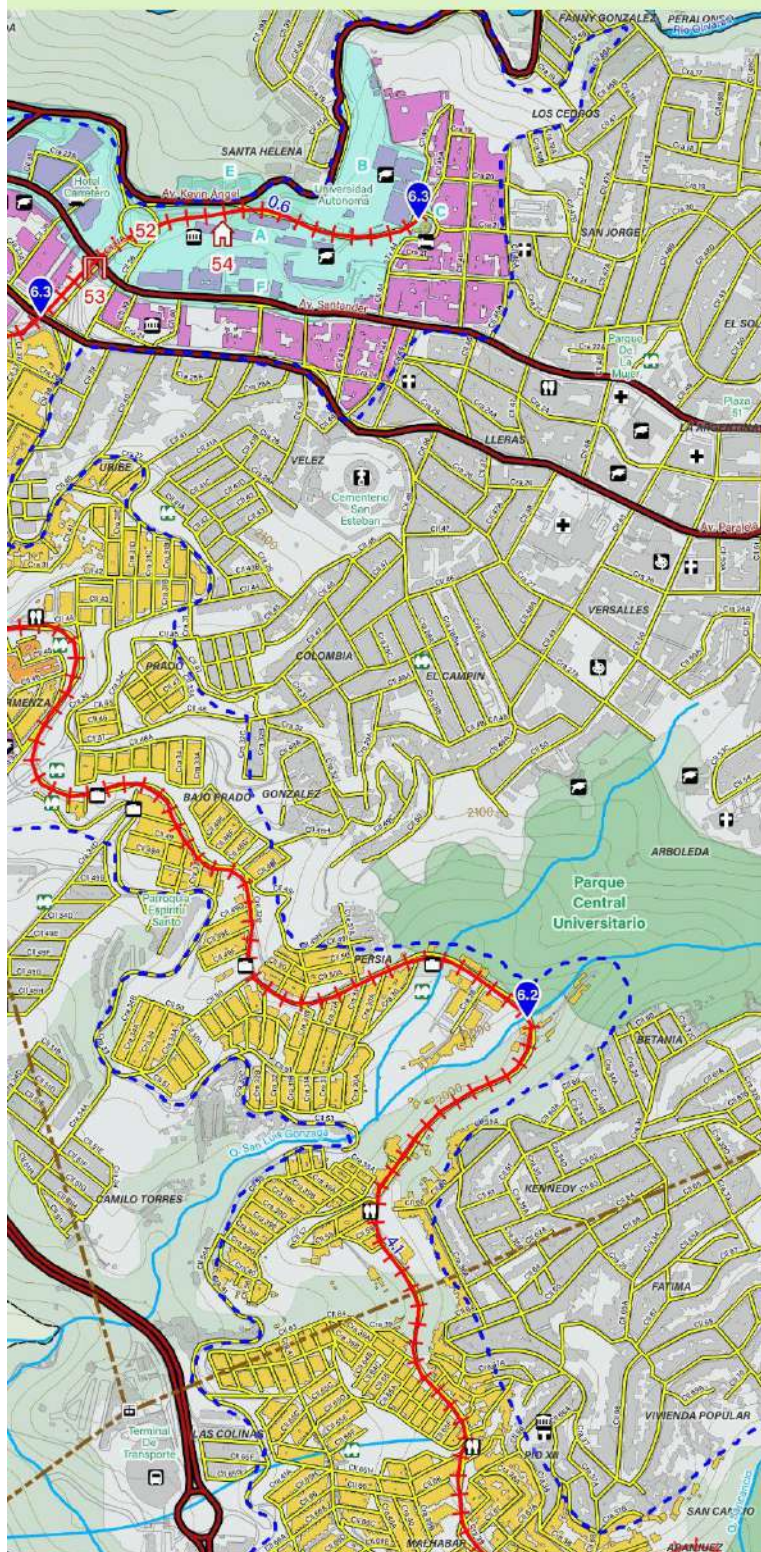
Hoy en día, en ese lugar se localiza el Parque de los Estudiantes y el Café UAM, un espacio de encuentro y esparcimiento caracterizado por una arquitectura contemporánea sensible al entorno urbano y su historia, donde se pueden apreciar las antiguas traviesas del tren entre los jardines acuáticos que le rodean.

C. EDIFICACIONES INDUSTRIALES

Entre las edificaciones industriales que rodeaban la estación se destacaban las trilladoras de café, de propiedad de grandes productores cafeteros que para las primeras décadas del siglo XX se convierten en industriales y exportadores, y trasladan el proceso de trilla del campo a la ciudad, en busca de nuevas fuentes de energía eléctrica para sus máquinas y nuevos medios de transporte para la comercialización del grano. Dentro de este grupo se encontraba la Trilladora Oriental, fundada en 1904 y propiedad del Crédito Antioqueño de Manizales, ubicada donde hoy se levanta el Centro Comercial Fundadores; así como la Trilladora La Estrella, aún en pie, fundada en 1915 y perteneciente a Jaramillo y Cordobés (Satizábal). A este conjunto se sumaron posteriormente otras industrias de relevancia regional, como la cervecera Bavaria (1932), la Fábrica de Hilados y Tejidos de Caldas (1928) y la Fábrica de perfumes y licores (1944).







Referencias

- ALZATE F. G(1986) Monografía y estudio historiográfico de Dosquebradas:1844-1986. Pereira: Editorial Gráficas Olímpica
- ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN. Fondo Ferrocarriles Nacionales: Empresa Caldas Tomos 323, 324, 325. Bogotá, 1912-1970
- ANALES DE INGENIERÍA (1919) Ferrocarril de Caldas. Informes Alfonso Bernal (24), 500-568
- ARDILA R, J.E (2012) *Los túneles en el Antiguo Ferrocarril de Caldas*. Tesis de maestría en Historia, Universidad Javeriana, Bogotá
- ARIAS DE GREIFF, G (2012) Puentes, viaductos y pontones del ferrocarril. En: Academia Colombiana de Historia de la Ingeniería y de las Obras Públicas (Ed) *Apuntes para la historia de la ingeniería en Colombia VI* (pp. 63-89). Bogotá: Academia Colombiana de Historia de la Ingeniería y de las Obras Públicas
- ARMSTRONG, W.H (1910) Manuscritos Vol.8. Disponible en <https://upr.contentdm.oclc.org/digital/collection/ManusAnaRoq/id/1907> . Acceso en 10 jun 2026
- CASTAÑO, J. D. (2012). *El Lago Balsora revive y será un destino turístico*. Disponible en: <https://archivo.lapatria.com/caldas/el-lago-balsora-revive-y-sera-un-destino-turistico-4214>. Acceso en 1 Dic 2025
- COMITÉ CIENTÍFICO INTERNACIONAL DOS ITINERÁRIOS CULTURAIS CIIC -CONSELHO INTERNACIONAL DE MONUMENTOS E SÍTIOS ICOMOS (2008) Carta dos Itinerários Culturais.Assembleia Geral do ICOMOS, 16, Quebec. Disponible en: http://www.icomos.org.br/cartas/Carta_Itinerarios_Culturais_2008.pdf Acceso: marzo 18 de 2019
- CORPOCALDAS (2024) *Reserva Forestal Protectora Planalto* [Video]. Disponible en: <https://www.youtube.com/watch?v=DCDnWBbYC6U>. Acceso en 27 Sep 2025
- ECHEVERRY, N (1927) El Ferrocarril de Caldas. Bogotá: Tip
- FABO, P (1926). Historia de la ciudad de Manizales. Manizales: Tipografía Blanco y Negro
- FERRARI, M (2014) El Ferrocarril a Bolivia. El proceso de poblamiento en las regiones de Puna, Quebrada de Humahuaca y Valles de la provincia de Jujuy. Labor & Engenho (8), 63-82
- HOYOS K, P. F. (2023). El ferrocarril de Caldas. Manizales: Hoyos Editor
- MINISTERIO DE CULTURA DE COLOMBIA (2024) Fichas de inventario de Bienes de Interés Cultural Estaciones de ferrocarril. Disponible en: <https://sipapublico.mincultura.gov.co/servicios/consultalnmueble>. Acceso en: 10 oct 2024
- MINISTERIO DE CULTURA DE COLOMBIA (2024). Lista de Bienes de Interés Cultural del ámbito nacional. Disponible en https://www.mincultura.gov.co/direcciones/patrimonio-y-memoria/Documents/BICNAL-LICBIC/LISTA-DE-BIENES-DECLARADOS-BIEN-DE-INTER%C3%89S-CULTURAL-DEL-%C3%81M-BITO-NACIONAL_octubre_2024.pdf. Acceso en 30 oct 2024
- MINISTERIO DE CULTURA DE COLOMBIA (2006) Ficha de inventario Estación Pereira. Pereira: Universidad Católica Popular de Risaralda
- OCAMPO C, Á. M, SÁNCHEZ J, L. F. (2022). Cables aéreos de Caldas : una historia. Manizales: Gobernación de Caldas.
- PALACIOS, M. (1983) El café en Colombia 1850-1970: una historia económica, social y política. México: El Ancora.
- RAMÍREZ, A.(2016) El Ferrocarril de Caldas. Pereira: Hoyos Editores
- RIVERA, P (2015) *El Conjunto Industrial Cafetero: actores y agentes urbanos en la construcción de la Pereira moderna*. Dissertação Mestrado em Urbanismo-Universidade Federal do Rio de Janeiro, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, Rio de Janeiro.
- RIVERA, P (2024) *Encarrilando el paisaje cafetero: el valor sistémico de su patrimonio ferroviario en la configuración y planificación territorial*. Tesis de doctorado - Universidade Federal do Rio de Janeiro, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura, Rio de Janeiro
- REVISTA EL GRÁFICO, Bogotá. 1919 . Microfilmado Biblioteca Nacional. Vol. 51 No. 508 (Nov. 29 1919), pp 118-119
- SALAZAR M, C. (2022). La ciudad iluminada: tecnificación como ideal de progreso en Manizales, 1905 -1949. Manizales: Universidad Nacional de Colombia.
- SATIZABAL, A. (2011) Armenia, Pereira y Manizales: Reseña histórica de su desarrollo urbano durante el siglo xx. Manizales: Universidad Nacional de Colombia
- STUTZER O (1925) Compilación de los Estudios Geológicos Oficiales en Colombia 1917 a 1933-Observaciones Geológicas durante una Doble Travesía por la Cordillera Central de Colombia. Bogotá: Imprenta Nacional.
- UNESCO (2011) Nominations of properties to the World Heritage List. World Heritage Committee Thirty/fth session, Paris. Disponible en: <https://whc.unesco.org/en/decisions/4314/> . Acceso en 3 abr 2015
- UNIVERSIDAD NACIONAL DE COLOMBIA - ARCHIVO DE PATRIMONIO MANIZALES (1994) Programa de Reciclaje de las Estaciones de Ferrocarril-Levantamientos Ferrocarril de Caldas. Manizales: Colcultura