



Revista Ciudades, Estados y Política
ISSN: 2462-9103
ISSN: 2389-8437
revcep_bog@unal.edu.co
Universidad Nacional de Colombia
Colombia

Osorio Velásquez, Jorge Enrique; Montoya Ferrer, Jaime
Café, expansión urbana y transformación arquitectónica. Pereira, 1910-1930
Revista Ciudades, Estados y Política, vol. 8, núm. 1, 2021, Enero-, pp. 69-85
Universidad Nacional de Colombia
Colombia

DOI: <https://doi.org/10.15446/cep.v8n1.92010>

- ▶ Número completo
- ▶ Más información del artículo
- ▶ Página de la revista en redalyc.org





Sección. Investigación | **Section.** Research | **Seção.** Pesquisa

Artículo revisado por pares académicos.



69

Investigación

Café, expansión urbana y transformación arquitectónica. Pereira, 1910-1930

Jorge Enrique Osorio Velásquez. Doctor en Historia del Arte y Gestión Cultural en el Mundo Hispánico, de la Universidad Pablo de Olavide, de Sevilla, España. Profesor de la Universidad Católica de Pereira. ORCID 0000-0002-8323-1765. Correo electrónico: jorge.osorio@ucp.edu.co

Jaime Montoya Ferrer. Magíster en Historia de la Universidad Tecnológica de Pereira, Colombia. Profesor de la Universidad Católica de Pereira. ORCID 0000-0002-5736-6789. Correo electrónico jaime.montoya@ucp.edu.co

Recibido: 30 de noviembre de 2020.

Aceptado: 27 de febrero de 2021.

Publicado: 9 de noviembre de 2021.

Acceso abierto: Creative Commons: Atribución-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional (CC BY-NC-SA 4.0), la cual permite a otros distribuir, remezclar, retocar, y crear a partir de su obra, de modo no comercial, siempre y cuando den crédito y licencien sus nuevas creaciones bajo las mismas condiciones.



Conflicto de intereses: el autor ha declarado que no existe conflicto de intereses.

Resumen

Este artículo se propone responder a la pregunta: ¿cuál fue la influencia de la economía cafetera en la expansión urbana y en la transformación arquitectónica de Pereira entre los años 1910 y 1930? Este periodo es claramente identificado como uno de los más importantes en el fenómeno de expansión urbana que experimenta la ciudad durante la primera mitad del siglo xx; Pereira pasa de ser un pequeño poblado con limitadas actividades económicas en ganadería y agricultura de pan coger, a ser una dinámica población comprometida con la economía cafetera, que tuvo efectos multiplicadores en otros reglones de la economía como el comercio y la industria, y en forma muy notable en los servicios públicos, los cuales debieron experimentar significativas transformaciones para responder a las nacientes demandas diferentes a las de la vivienda.

El desarrollo de la actividad cafetera permite comprender los conceptos de expansión urbana y transformación arquitectónica, en la medida en que el poblado se constituye en un centro de acopio, vital para la compra y distribución del grano en el ámbito regional, al igual que para el proceso de trilla necesario para su venta a las grandes firmas de comercialización internacional de café, dinámicas que se reflejan en la alta demanda de vivienda y servicios públicos, de educación y de salud por parte de una creciente población que se duplicó entre 1910 y 1925.

Palabras clave: economía cafetera, expansión urbana, desarrollo edilicio, transformación arquitectónica, transformación urbana, urbanismo.

Coffee, Urban Growth and Architectural Transformation. Pereira, 1910-1930

Abstract

This article aims to give an answer the question: what was the influence of the coffee economy on the urban expansion and architectural transformation of Pereira between the years 1910 and 1930? This period is clearly identified as one of the most important in the phenomenon of urban expansion experienced by the city during the first half of the 20th century; Pereira goes from being a small town with limited economic activities in livestock and bread-taking agriculture, to being a dynamic population dedicated to the coffee economy, which had increased the effects in other regions of the economy such as commerce and industry, and in very outstanding in public services, which had to experience significant transformations to respond to the nascent demands different from those of housing.

The progress of the coffee activity allows us to appreciate the concepts of urban expansion and architectural transformation, to the extent that the town is constituted in a collection center, vital for the purchase and distribution of grain at the regional level, as well as for the process of threshing necessary for its sale to the large international coffee marketing firms, dynamics that are reflected in the high demand for housing and public services, education and health on the part of a growing population that doubled between 1910 and 1925.

Keywords: coffee economy, urban expansion, building development, architectural transformation, urban transformation, urban planning.

Café, expansão urbana e transformação arquitetônica. Pereira, 1910-1930

Resumo

Esse artigo visa responder à pergunta: qual foi a influência da economia cafeeira na expansão urbana e na transformação arquitetônica de Pereira entre os anos 1910 e 1930? Esse período é claramente identificado como um dos mais importantes no fenômeno de expansão urbana pelo qual a cidade passou durante a primeira metade do século xx. Pereira passou de ser um pequeno povoado, com limitadas atividades econômicas em criação de gado e agricultura de subsistência, a ser uma dinâmica população comprometida com a economia cafeeira, que teve efeitos multiplicadores em outras áreas da economia como o comércio e a indústria, e, de forma bastante notável, nos serviços públicos, que precisaram passar por significativas transformações para responder às nascentes demandas diferentes das de moradia.

O desenvolvimento da atividade cafeeira permite compreender os conceitos de expansão urbana e transformação arquitetônica, uma vez que o povoado foi constituído em um centro de armazenamento, vital para a compra e distribuição do grão no âmbito regional e para o processo de debulha, necessário para sua venda às grandes firmas de comercialização internacional de café. Essas dinâmicas se refletem na alta demanda de moradia e serviços públicos de educação e saúde por parte de uma crescente população, que se duplicou entre 1910 e 1925.

Palavras-chave: economia cafeeira, expansão urbana, desenvolvimento da construção, transformação arquitetônica, transformação urbana, urbanismo.

Introducción

Los procesos de transformación económica no son el único factor que determina la expansión de las ciudades; las condiciones políticas, los aspectos culturales y la naturaleza de los diferentes grupos sociales en las regiones y localidades también son factores decisivos en el resultado y en las particularidades que produce este fenómeno. De ahí que el estudio de la relación entre expansión urbana y crecimiento económico sea un campo que aporta insumos importantes para establecer las categorías que terminan siendo más influyentes, al igual que los ciclos o periodos de estancamiento o desorden en la dinámica urbanística de una sociedad. En consecuencia, en este trabajo se pretende responder a la pregunta: ¿cuál fue la influencia de la economía cafetera en la expansión urbana y en la transformación urbanística y arquitectónica de Pereira entre los años 1910 y 1930?

El periodo elegido a partir de 1910 es fundamental para comprender el tránsito de una pequeña población a una ciudad en proceso de modernización. Pereira contaba con menos de cuarenta años desde su fundación y su actividad económica había estado orientada y determinada en lo fundamental por las demandas del mercado interno, en un intercambio autárquico todavía bastante simple e incipiente. La economía cafetera llegará de forma paulatina pero creciente a dominar la escena de expansión económica y urbana, y creará una dinámica de modernidad y modernización. Dicha dinámica de modernidad obedece al cambio en las formas de pensar que vive la humanidad a partir del Renacimiento, fundadas en los principios de la razón y la racionalidad científica. Pero este cambio histórico en las formas de pensar no es un proceso uniforme en todas las sociedades, la Modernidad va pues llegando con el tiempo a cada una, y es por ello que se deben identificar las manifestaciones que la propician, la impulsan o la constriñen. Por su parte, la modernización, como resultado de los cambios científicos y tecnológicos provocados por la Modernidad, se concentra en los

cambios políticos, económicos, culturales que viven las sociedades.

De ahí que en una comunidad no sea necesaria la existencia de un pensamiento moderno para que se viva bajo los influjos de la modernización, al punto de que se puede considerar como válida la idea de que en América Latina fue la modernización urbana el camino que nos llevó a la Modernidad; la modernización se refleja en una serie de cambios generales: urbanización, industrialización, secularización, racionalidad, diferenciación social, aumento del alfabetismo, extensión de los medios de comunicación, mayor control del entorno natural y social, y crecimiento económico.

La expansión cafetera cobró fuerza en el municipio y en toda la región gracias a la confluencia de varios factores, como los siguientes: las condiciones físicas favorables para la producción de café suave; la posición geoestratégica de Pereira, que le permitió participar en importantes dinámicas económicas y territoriales; así como un crecimiento demográfico y un modelo singular de reparto y adjudicación de tierras a los nuevos habitantes, que propiciaron el desarrollo de la caficultura y sobre todo de una cultura cafetera competitiva, caracterizada por ofrecer un producto de excelente calidad.

Metodología

Este artículo es el resultado del proyecto de investigación en desarrollo denominado *Historia urbana de Pereira, 1867-2000*, el cual pretende explicar el proceso de consolidación y expansión de Pereira, entendida como una relación dinámica entre los fenómenos socioeconómicos, políticos y culturales, expresados en la arquitectura y el urbanismo desde mediados del siglo XIX hasta fines del siglo XX. En este proyecto participan investigadores de la Universidad Tecnológica de Pereira, de la Universidad Autónoma de San Luis Potosí de México y los autores de este artículo como profesores investigadores de la Universidad Católica de Pereira.

Como fuente de información para el proyecto en general, y en particular para este

artículo, se han empleado fichas de recolección que fueron previamente diseñadas y acordadas por el grupo de trabajo; de igual forma se acordó y se definieron antes de iniciar la pesquisa documental, las categorías infraestructura, poder local, historia institucional, arquitectura-urbanismo y economía, al igual que una serie de subcategorías divididas en dos niveles que han permitido clasificar, procesar y analizar la información obtenida. Las fuentes primarias consultadas son las actas y acuerdos existentes en el fondo del Concejo Municipal de Pereira, en el Archivo Histórico del Municipio de Pereira (AHMP); el fondo digital del periódico *El Diario de Pereira* publicado entre 1929 y finales de la década de los ochenta; los informes y estadísticas de la Cámara de Comercio de Pereira aparecidos en boletines publicados a partir de 1927 y el estudio sobre Pereira, *Pereira, desarrollo y perspectiva*, de la ANDI. Como fuentes secundarias ha sido de gran utilidad la consulta de las crónicas que se han escrito sobre Pereira, en particular la obra de Ricardo Osorio, *Historia del agua en Pereira y otras memorias de la ciudad*.

Resultados

Aspectos conceptuales

La formación de las ciudades y lo que se puede denominar como la expansión urbana en los países de América Latina y en particular en Colombia está asociada al concepto de Modernidad; es el espacio urbano el mecanismo y el dispositivo de pensamiento que permite romper con las cosmovisiones tradicionales en las relaciones sociales y en los valores que congregan y le dan sentido a la comunidad. De acuerdo con Gorelik:

En América, la modernidad fue un camino para llegar a la modernización, no su consecuencia; la modernidad se impuso como parte de una política deliberada para conducir a la modernización, y en esa política la ciudad fue el objeto privilegiado. (Gorelik, 2003, p. 13)

Se refiere a que es en la ciudad donde se agitan las ideas y los saberes, que van a derivar

en nuevas formaciones sociales y económicas más acordes con el mercado capitalista. La expansión urbana sobre el mundo rural no es, por tanto, solo un asunto de territorios geográficos, sino una forma de colonización de las mentalidades y de las formas de pensarse socialmente. Es decir, las ciudades actúan como puntos de inflexión y de ruptura en la historia. Son los centros de concentración de las oportunidades y la innovación (Braudel, 1981). El potencial de crecimiento y desarrollo regional está asociado con la capacidad transformadora y la dinámica cultural y de conocimiento que se produce en la ciudad o en el espacio urbano.

Comprendemos, por tanto, la expansión urbana y el concepto de formación de ciudad como polo de desarrollo que irradia la concepción de Modernidad y modernización; la expansión se manifiesta en las formas que adquiere y en los espacios que ocupa la estructura urbana con el paso del tiempo, pero se refleja también en las maneras de vivir, de actuar y de pensar de sus habitantes. Estas maneras de pensar, como manifestación cultural, se asocian con el nivel de conocimiento y con el desarrollo científico y tecnológico al actuar sobre unas actividades económicas específicas que se constituyen en los atractores de localización y aglomeración para la creación de nuevas empresas y para el fomento de los procesos migratorios.

Un factor diferenciador en el ritmo de crecimiento urbano de las ciudades está dado por la presencia de una actividad económica pujante e innovadora que permita romper el ciclo tradicional y que se constituya en un factor de crecimiento y progreso. En el caso de Pereira se puede considerar que es la economía cafetera la actividad económica que aporta no solo la acumulación de capital, sino los impactos de Modernidad y modernización que rompen con la parsimonia de una pequeña población agrícola. Consideramos en Pereira al café como ese puntal de inflexión y de ruptura que impulsa y determina la transformación urbana. Al hablar de actividad cafetera se debe comprender que el tema no se agota con las formas de producción del grano y con el cultivo en la zona rural;

de ahí que la particularidad de la caficultura en el occidente colombiano es la rápida urbanización que impulsa la cadena de producción y comercialización. Así, las fuentes de acumulación de capitales por medio de la caficultura ocurren más en las actividades que se desarrollan en la zona urbana, que en aquellas que se desarrollan en el campo.

La ciudad convertida en centro de acopio regional, y la comercialización del grano, marcan una pauta de crecimiento que atrae nuevas actividades como la trilla, el almacenamiento y el transporte, y que requieren de mano de obra que dejará de obtener su subsistencia del campo, para depender de los ingresos y salarios que le aporta su actividad urbana.

Pereira en sus orígenes

El origen de Pereira se emparenta con la génesis de su vecina la ciudad de Cartago. Como bien se sabe, la Villa de Cañarte¹ se funda en el sitio que ocupó San Jorge de Cartago entre los años 1541 y 1690, población que se traslada a su actual ubicación en la ribera occidental del río La Vieja por diferentes motivos, entre ellos, la desaceleración de la producción de oro en la región centro occidental de Colombia, que había ocasionado unos años antes el cierre de la Casa de Fundición de Moneda, existente desde el 25 de junio de 1541, muy recién fundado Cartago (Friede, 1963).

Es bueno resaltar que el acto de fundación de Pereira, acaecido en 1863, no es el hito que marca el inicio del asentamiento que da origen a la ciudad, sino un mojón que simboliza la transición entre el establecimiento de colonos que desde mediados del siglo XIX había empezado a generar una dinámica de poblamiento y los intereses comerciales en el tránsito de productos de la región y la especulación en el negocio de tierras, que romperán de manera definitiva con el estatismo de más de siglo y medio que produjo en la comarca el traslado de “Cartago

Viejo”, y del que fueron testigos presenciales los caminantes que cruzaban el lugar por el antiguo camino proveniente del paso del Quindío hacia el valle del río Cauca (Zuluaga, 2013).

Transcurre casi una década desde la fundación oficial y el reparto de las tierras aportadas por don Guillermo Pereira Gamba, hasta la Ley 51 de 1871, mediante la cual los Estados Unidos de Colombia entregan 12 000 hectáreas a los habitantes de la Villa de Pereira, donación que proporciona la base material y legal para la consolidación de los asentamientos humanos y el inicio de una estructura urbana. Al igual que en la mayoría de las poblaciones que se fundan en la región centro occidental de Colombia, el diseño que se implanta emplea un trazado en retícula sobre las vertientes sur del río Otún y norte de la quebrada Egoyá, y constituyó un claro ejemplo del tipo de “estructura urbana de damero en ladera sobre cuchilla” (Osorio, 2016), propia de muchas de las ciudades fundadas durante el siglo XIX en el ámbito territorial del Paisaje Cultural Cafetero de Colombia (PCCC)², y que concuerdan con el patrón de “ciudades planificadas de trazado regular” (Aguilera, 1994, p. 65), que tienen su origen durante la Colonia hispánica en América, bajo el influjo de las Ordenanzas de Nuevo Poblamiento que se compilan por mandato de Felipe II.

Este modelo de damero que se desarrolló sobre topografías planas en América entre los siglos XVI y XVIII, en el contexto del laboratorio urbano que significó la Colonia española, llega a esta región en el siglo XIX, y al caso particular de la fundación de Pereira, por intermedio de las oleadas de pobladores provenientes de diferentes direcciones geográficas de la actual Colombia, en particular de los Estados soberanos de Antioquia y Cauca, en donde la presencia ibérica fue dominante, lo que generó un fuerte contraste con un territorio caracterizado por un relieve montañoso de fuertes pendientes.

1 Esta denominación se debe al clérigo Remigio Antonio Cañarte, que se encarga de fundar oficialmente la ciudad de Pereira en agosto de 1863.

2 El Paisaje Cultural Cafetero de Colombia se inscribe en la Lista de Patrimonio Mundial el 25 de junio del año 2011, mediante la Decisión 35COM 8B.43 emanada por el Comité de Patrimonio Mundial de la Unesco.

En este contexto, Pereira desarrolla una estructura urbana que parte del centro constituido por el vacío de la plaza, que más adelante asume el modelo de parque característico del urbanismo francés, y que se observa como un hecho recurrente en las fundaciones de impronta republicana que proliferaron en la región centro occidente de Colombia en el siglo XIX y en las primeras décadas del XX. De esta manera se da inicio al trazado a cordel de un manzaneo en torno al espacio generatriz, el cual refina alrededor de 1880 la propuesta de Guillermo Fletcher, con la incorporación del sistema de parques que entraría a dominar la fisonomía de la ciudad durante la primera mitad del siglo XX.

Sin embargo, la expansión de la retícula encontraría más adelante un límite temporal en las vaguadas y quebradas, el cual sería superado con la canalización y los llenos hechos de manera indiscriminada, proceder que demuestra la profunda relación de la expansión de la estructura urbana de Pereira con el pensamiento racional heredado de la Modernidad occidental, que se traslada a nuestro medio vía Colonia española, e incorpora la estructura arquetípica de damero, tal como lo sostiene Ricardo Osorio Pinto (Yolombó de la Vega):

De fuentes fidedignas se sabe que, a partir de la fundación de Pereira, sus gentes obtuvieron casi toda el agua requerida para sus necesidades habituales, de un nacimiento muy abundante que brotaba en una hondonada grande y profunda, por el costado norte de la carrera 7 entre calles 17 y 18 [...] Este nacimiento lo conocí yo. En 1914, aún existía una laguna entre las carreras 6 y 7, donde más tarde funcionaría el coso -cárcel de caballos y reses-. Ya habían hecho un relleno en la carrera 6 y el agua que corría se había vuelto muy sucia y, en invierno, inabordable en la carrera 4. (Osorio, 2014, p. 101)

De esta manera se explica el porqué de un urbanismo que no pretendía en su proceso de expansión integrarse con las características físicas del sitio donde se desarrollaba, sino que se imponía transformándolo de manera radical; esto se ejemplifica claramente en lo que sucede más adelante, en el siglo XX, cuando se canaliza

la quebrada Egoyá, con las problemáticas que ha generado esta intervención del medio natural sobre la ciudad contemporánea. En cuanto al tipo de manzanas y al conjunto edilicio fundamentalmente construido en bahareque que se reproduce sobre la base que proporcionó la estructura de damero, la ley propició inicialmente el desarrollo de una división predial relativamente uniforme, que tuvo su fundamento en la siguiente disposición:

Los varones casados, los viudos, las viudas con familia y los solteros mayores de veintiún años, tendrán derecho a que se les adjudique dentro del área de la población un solar de hasta 25 varas de extensión, siempre que se obliguen a construir en él una casa. (Ley 14 de 1870, art. 7)

De esta manera, la Comisión Agraria, según el artículo 3 de la Ley 14 de 1870, otorgó lotes de similares dimensiones -25 varas-, en los que sus propietarios construyeron edificaciones por lo general de un piso de altura, lo que en adelante incidió en la modelación de perfiles urbanos de un aspecto uniforme, y en una morfología urbana que tomaría rasgos de homogeneidad, lo que acentuaba el uso de la tapia y del bahareque con sus morteros enlucidos con cal, las carpinterías de madera al natural, austeras y sin ninguna búsqueda estética, y los techos de teja de barro o paja diferenciándose solo por las pendientes de sus faldones (figura 1).

En cuanto al desarrollo de los solares, al tener sus adjudicatarios el compromiso de construir una vivienda urbana so pena de perderlos, y muchas limitaciones económicas -a todos, según la Ley 14, les había sido adjudicado un predio rural, el cual también estaban obligados a cultivar-, construyeron unas edificaciones muy sencillas de un piso y con espacios alineados sobre la calle, y dejaron un área libre del lote hacia la parte trasera, que unida a la de los demás predios de la manzana, configuraba un gran espacio verde hacia el centro, caracterizado en muchos casos por una exuberante vegetación que compensaba la ausencia de verde en las calles, lo que reprodujo un rasgo típico del urbanismo hispánico. Esto dio como resultado que a finales del siglo XIX, la estructura urbana de Pereira se

Figura 1. Plaza Victoria (1880), actual Plaza de Bolívar de Pereira



Fuente. Camacho Andrade (2011).

caracterizara por su baja densidad, por tener una fisonomía muy homogénea que solo rompía el vacío de sus parques tutelares, así como por la ausencia de vegetación en sus calles, lo que reflejaba la negación que el habitante urbano empezaba a hacer de su origen rural; por su parte, la arquitectura, que básicamente se diferenciaba por sus usos, también empezaba a buscar unos rasgos que la diferenciaran de su pariente rural construida en bahareque.

Es de anotar que esta naciente estructura urbana se logró gracias a la conformación de sistemas de cooperación comunitaria por medio de mingas, convites o algo más estructurado como lo fue el Trabajo Personal Subsidiario, el cual consistió en un impuesto que se podía pagar con jornadas de trabajo y se cobraba de forma progresiva de conformidad con la riqueza del ciudadano.

Pereira a principios del siglo xx

Al comenzar el siglo xx, la población de Pereira es reducida, pero en constante crecimiento. En el censo realizado en 1904 tiene 14 229 habitantes que en su gran mayoría son migrantes procedentes de poblaciones, sobre todo, de

Antioquia y en menor porcentaje del Cauca. En la tabla 1 se observa la dinámica de gran crecimiento poblacional del municipio de Pereira entre 1879 y 1938, en su gran mayoría explicado por la inmigración.

Tabla 1. Crecimiento demográfico de Pereira, 1879-1938

Años	Población	%
1879	633	
1904	14,229	
1912	18,500	30,0
1918	24,570	32,8
1928	50,069	103,7
1938	60,492	20,8

Fuente. Elaboración propia con base en ANDI (1964, p. 20).

Se trataba de un pequeño poblado con una organización urbana ordenada, sustentada sobre la base de una cuadrícula que definía con gran equivalencia el tamaño de las manzanas y de las calles, las cuales se entrecruzaban para generar un tejido que se expandía lentamente sobre la

periferia rural. Conservaba además un ambiente aldeano en donde las casas cumplían las funciones de vivienda, pero también incluían espacios característicos de las edificaciones rurales, los cuales se ubicaban en el área de los patios y los solares como establos para el cuidado de caballos y vacunos, y que al final de cada jornada trasladaban a los potreros por lo general ubicados en la zona ejidal³. Esta relación con lo rural, además del vínculo de trabajo de sus habitantes con la tierra, hacía que la estructura urbana del poblado se fundiera en sus límites con el entorno rural, sin que hubiese una marcada diferencia entre ambos. Sin embargo, este panorama se transforma con la llegada del nuevo siglo y con el desarrollo de otras dinámicas económicas fundamentadas en la manufactura, en el alto flujo de la actividad comercial y la caficultura, que toma fuerza en la región y particularmente en el área rural del municipio de Pereira.

Las cifras lo corroboran: en el año 1905 las exportaciones de oro representaban un 15% de las cifras totales, mientras que ya el café tenía una presencia en las exportaciones con un 40%. Veinte años después el oro apenas lograba un 8% mientras que el café adquiría una rotunda hegemonía en materia de exportaciones con un 70%. (Zuluaga, 2013, p. 337)

Esto se vería en el cambio paulatino de los perfiles de la plaza de Bolívar y de las manzanas aledañas, que había empezado desde la última década del siglo XIX con el englobe de los solares inicialmente adjudicados por la Comisión Agraria, y por la construcción de edificaciones, la mayoría de dos pisos, que reflejaban el carácter adquirido en ese entonces por la arquitectura regional de bahareque (figura 2).

3 En el primer reparto de tierras se establecen zonas comunales o ejidales, operan como zonas de reserva para las futuras expansiones. El municipio de Pereira tiene una particularidad especial y es su enorme espacio rural, que ocupa aun en la actualidad un 94% de todo el espacio territorial, y la zona urbana, inclusive corregimientos y veredas solo ocupan el 6% restante.

Figura 2. Celebración de la Semana Santa en la Calle de Pereira, a mediados de la década de 1910



Fuente. Camacho Andrade (2019, p. 15).

Otro hecho fundamental que simboliza esta transformación y la transición hacia el nuevo siglo es la catedral de Nuestra Señora de la Pobreza, que empieza su construcción en 1882, hasta que un terremoto, en enero de 1906, trunca el proceso con el derrumbe de parte de lo construido (figura 3). Esto conduce a que en ese mismo año se firme un contrato con el arquitecto Heliodoro Ochoa para proseguir:

En dicho contrato, el mencionado Ochoa se comprometía a respetar los muros laterales y el frente del edificio, tal como en ese momento se encontraba. Como términos del mismo, Ochoa también se comprometía a entregar la planta o plano horizontal en los dos meses siguientes y los demás en ocho. Para efectos de la obra, de igual manera, contrataría dos oficiales, de acuerdo

Figura 3. Catedral Nuestra Señora de La Pobreza en proceso de construcción a fines de la década de 1910



Fuente. Camacho Andrade (2019, p. 19).

con la Junta, uno de cantería y otro de carpintería. (Cano, Acevedo y López, 2003, p. 102)

En el siglo xx tomaría impulso el proceso de expansión urbana, que trajo consigo un sinnúmero de cambios, al igual que la aparición de infraestructura y edificaciones que, además de la actividad comercial, estarían dedicadas a apoyar las demandas de una población en aumento, y de la producción y comercialización de café, como las trilladoras y el ferrocarril.

Las obras de infraestructura y los equipamientos sociales, factores de consolidación y expansión urbana entre 1910 y 1930

En el periodo comprendido entre 1910 y 1930, la expansión urbana estuvo impulsada básicamente por la transformación con obras de infraestructura, la construcción de equipamientos sociales y la construcción o expansión de las redes de servicios públicos ya existentes, los cuales estuvieron en buena medida asociados con los cambios institucionales y económicos impulsados por la economía cafetera (Rivera, 2014). De esta manera, Pereira empezaba a cumplir con una serie de condiciones que entrarán a

garantizar su continuidad en el tiempo, así como la supervivencia de una población creciente, de una economía en desarrollo y de una estructura urbana en expansión, situación que simultáneamente significó la generación de unos rasgos de modernización que ratificaron su condición de centralidad en el contexto regional.

Si bien la economía cafetera, como se ha sostenido, fue un motor predominante en el proceso económico de Pereira, no fue tampoco el único; el activo intercambio mercantil con los pueblos vecinos y las ferias comerciales que se impulsaron desde el año 1890 por parte de un grupo de hombres de negocios y de comerciantes, que además de participar en la agenda política de la ciudad estaban vinculados con la economía cafetera, constituyeron otras fuentes de recursos que apalancaron dicho proceso. El crecimiento de la actividad y la economía cafetera en los primeros treinta años del siglo xx, acompañado por una importante dinámica comercial con la región, se constituyó en el mecanismo estimulante para atraer nuevos pobladores, que no se instalaron solo en la zona rural, sino y en forma apreciable en el espacio urbano. El café, en consecuencia, demandaba un conjunto de servicios y procesos que no se obtenían en la parcela o en la finca cafetera, y

que encuentran en el espacio urbano el medio propicio para su desarrollo.

Uno de estos procesos es la trilla del café, factor clave en el cambio social y de la estructura laboral de la ciudad, que permite la participación de la mujer, ya no como ama de casa sino como empleada y obrera, lo que la llevará más adelante a desempeñarse como empresaria. Su carácter de trabajadora independiente será también un tema central y distintivo de la cultura pereirana. Así mismo, se producen hechos urbanos de gran impacto en la ciudad relacionados con la trilla, almacenamiento, transporte y la comercialización del café, que impulsaron la transformación física y el crecimiento económico, lo cual se reflejó en la construcción de obras de infraestructura (servicios públicos, obras públicas y transporte), de montajes industriales y de equipamientos sociales que entraron a suplir las necesidades básicas de la creciente población. El vínculo internacional de la economía cafetera se convirtió en un factor de referencia para la transformación de las ideas y la incorporación de un *ethos* de Modernidad, que brindará los ejemplos y los sueños para su expansión urbana.

Uno de los cambios notables al que se debe hacer referencia es el acueducto de Pereira, el cual dejó de ser un servicio rudimentario que alimentaba la fuente de agua localizada en la plaza central o de Bolívar, para convertirse en un sistema moderno de recolección y distribución. La transformación del acueducto se evidencia en diferentes acuerdos del concejo municipal y en la acción de agentes privados que van a permitir una porosa línea de intervención entre lo público y lo privado en el desarrollo urbano de la ciudad.

En el año 1897 tiene su génesis la empresa de Aguas, sociedad por acciones de capital limitado, creada con el objetivo de conducir y repartir el agua del río Otún, la cual no se ocupó de la construcción del acueducto sino de la administración. Se observa en este orden de ideas, la aprobación del Acuerdo n.º 16 del 31 de enero de 1910, en el que se dispone el presupuesto “para construir un acueducto por tubería de hierro para el agua de la ciudad, por un valor de

\$2800” (Fondo del Concejo Municipal, 1910, p. 14r), y más adelante, en el año 1914, el Acuerdo n.º 10, con otro rubro también por \$2800 para el mismo concepto (Fondo del Concejo Municipal, 1914, p. 30v). Su construcción, además, debe superar mediante empréstitos grandes dificultades financieras, como el realizado en 1916, según el Acuerdo n.º 03, con la empresa Mutualidad Nacional, radicada en Medellín, que aportará 25 000 pesos oro, y que sería pagado en 120 cuotas mensuales de 475 pesos oro inglés (Fondo del Concejo Municipal, 1916, p. 76). Ya al final del periodo estudiado, en el Acuerdo n.º 16 encontramos una gran inversión “Para ensanche y mejoras del acueducto \$160 000.00” (Fondo del Concejo Municipal, 1928, p. 3r).

Otra importante obra que responde a las tendencias de modernización que vive la ciudad es la planta de energía eléctrica que se instala en 1914 y que se caracterizó por tener una reducida capacidad; sobre este hecho, Ricardo Osorio Pinto (Yolombó de la Vega) recrea el trazado de la segunda acequia que se construyó en Pereira, y que aprovisionó el agua para el funcionamiento de la mencionada planta:

La segunda acequia que se hizo en Pereira, por 1910 procedía también del río Otún, terminaba en la trilladora de la finca La Julia, de don Luis Jaramillo Walker, y dentro de la vertiente de Egojá hacia el siguiente recorrido: Atravesaba la calle 1 entre carreras 11 y 12, inclinándose hacia la cuadra que quedaba entre carreras 9 y 10, hasta llegar a la calle 6, donde abastecía los tanques del agua para accionar la primera planta de energía eléctrica que hubo en la ciudad. De allí, salía la tubería que bajaba a la planta, atravesando las carreras 8 y 9, y la zona del ferrocarril, para empatar con la turbina que movía el dinamo. (Osorio, 1914, p. 110)

En dirección a concretar este importante logro para la ciudad, y en el cual queda demostrada la incidencia de la naciente actividad cafetera en el proceso de modernización anotado anteriormente, en diciembre de 1913 se suscribió el contrato n.º 7 para la electrificación de la ciudad, en el que se estipulaba lo siguiente: “Montar la planta eléctrica con maquinaria

moderna, capaz para la producción necesaria de lo acordado, esta planta a más tardar en el término de dos años, contados desde la fecha de la aprobación de este contrato en adelante” (Fondo del Concejo Municipal, 1913, p. 26v).

Este servicio se emplearía de manera innovadora para proveer de energía a la primera trilladora de café, cuyos montajes emplearon como fuerza motriz la electricidad en la región y que se llamó precisamente “La Eléctrica”, la cual se inaugura también en 1914 (Fondo del Concejo Municipal, 1914, p. 27r).

Es importante mencionar cómo en el año 1928, en el informe n.º 155 se hace alusión al arreglo de las canalizaciones y de la acequia que conducían las aguas para impulsar la planta eléctrica (Fondo del Concejo Municipal, 1928, p. 6r), y se define en el Acuerdo n.º 16 un rubro por \$45 000 para el “arreglo y mejora de la planta eléctrica” (Fondo del Concejo Municipal, 1928, p. 3r); de esto se deduce que la ciudad se preparaba para garantizar un servicio eficiente frente al aumento del consumo de energía, que se había incrementado al convertirse la ciudad en un centro de trilla y de comercialización de café, y en un foco de actividad industrial, lo que la perfila como un importante nodo de la económica regional.

Otro servicio público que resalta en este panorama como factor de consolidación y de expansión de la estructura urbana de Pereira en el periodo analizado es la telefonía, que resulta en la década de 1920 del auge económico generado por la caficultura y de la necesidad de tener un eficiente medio de comunicación para la exportación de café e importación de bienes manufacturados. Para ello, el municipio destina a comienzos del año 1928, en el Acuerdo n.º 16, la suma de \$ 388 701.81 (Fondo del Concejo Municipal, 1928, p. 3v), para que se inviertan en la primera planta telefónica automática, adquirida a la empresa alemana Siemens. De esta manera, se cuenta con una tecnología que no solo acorta distancias al interior del área urbana, sino que acerca la ciudad con el país y el mundo.

En cuanto a la provisión de infraestructura, quizás la obra más relevante de las décadas de

1910 y 1920, y que tiene que ver con el auge cafetero, es la construcción del ferrocarril de Caldas. Luego de la Guerra de los Mil Días y ante el crecimiento de esta pujante economía de base agrícola en la región centro occidental de Colombia, el gobierno nacional impulsa la construcción del ferrocarril con el fin de resolver el gran problema de transporte del grano hasta el puerto de Buenaventura, debido a que desde que entra en funcionamiento la línea del ferrocarril de Cali hacia dicho puerto, la salida del café desde la parte sur del departamento de Caldas había dependido de las rutas de arriería que convergían desde el área de Pereira y municipios aledaños a La Virginia sobre el río Cauca (figura 4), al igual que en Puerto Caldas sobre el río La Vieja, afluente del anterior, lugar al que llegaba la producción cafetera del Quindío:

Para el Quindío este trabajo de arriería significaba llevar a lomo de mula o de buey las cargas de café desde las trilladoras hasta los sitios de embarque fluvial sobre el Cauca: Puerto Caldas (a orillas del río La Vieja, cercano a la desembocadura) y Fresneda o Cartago, para río arriba llevarlas hasta Puerto Isaacs, Puerto Simmonds o Puerto Mallarino, en las inmediaciones de Palmira, Yumbo o Cali, y desde allí, de nuevo en recuas o yuntas hasta la estación de Córdoba, en donde se embarcaban en los trenes de vapor para su descargue final en los muelles del puerto de Buenaventura y el posterior despacho al extranjero. (Valencia, Rojas y Beltrán, 2016, p. 82)

En este sentido es importante comentar cómo, antes de la solución que significó para la naciente actividad exportadora de café, el trazado y la construcción de la faraónica obra del ferrocarril de Caldas a través de tan compleja topografía, –cuya construcción se inicia a la altura de Puerto Caldas, en 1911, continua hacia la estación Belmonte, en 1919, llega a Pereira en 1921 y concluye en Manizales en 1927–, esta entra a garantizar la salida del grano desde Pereira hacia el mercado mundial, la cual demandaba un gran esfuerzo, como bien se describe en el periplo del café que se producía en la hacienda La Julia, de Luis Jaramillo Walker, hacia el puerto:

Figura 4. Vapor por el río Cauca, cerca al puerto de La Virginia.
22 de abril de 1926



Fuente. Camacho Andrade (2019, p. 28).

En plena producción, la finca La Julia producía, en la primera década del siglo xx, 90 000 kilos de café pergamino al año, gran parte de los cuales se exportaban a Estados Unidos y Europa en recuas de mulas hasta Manizales, para ser enviados por el cable aéreo a Mariquita y por el río Magdalena a Barranquilla, para su embarque a los destinos finales. (Jaramillo, 2014, p. 83)

De esa manera, entra a jugar un papel fundamental la línea férrea que iba de Buenaventura a Cali, de 174 kilómetros, inaugurada en el año 1915, el tramo Cali-Zarzal de 130 kilómetros y las dos troncales que se bifurcaban en Zarzal, una orientada hacia Armenia con 58 kilómetros y la otra hacía Cartago con 43 kilómetros, lugar donde conectaba con el Ferrocarril de Caldas para dirigirse hacia Pereira, con destino final a Manizales. A la estación de Belmonte, en las afueras de Pereira, llega el ferrocarril en 1919, lo que permitió la concentración de toda la producción y de los procesos de comercialización del grano de los municipios del suroccidente de Caldas. Con el ferrocarril se cambió la estructura geoeconómica de la ciudad, que se constituye en un centro de acopio, de semitransformación y distribución del grano, pero también de

intercambio de bienes manufacturados que eran importados por importantes casas comerciales asentadas en Buenaventura y Cali, y que ingresaban por este medio. El ferrocarril impulsó, en consecuencia, el surgimiento de dos importantes zonas en las que se escenificaba esta nueva dinámica, la comercial, que se concentraba en los alrededores de la Plaza de Bolívar, y la destinada a la compra, trilla y exportación del grano en empresas que se ubicaban alrededor de la estación del ferrocarril, sobre los flancos del vacío urbano, donde más adelante se emplazaría el Parque Olaya Herrera.

En la tabla 2, elaborada a partir de los datos del informe estadístico de la Cámara de Comercio de Pereira del año 1927, se puede observar cómo la mayoría de las trilladoras se ubicaron a unas cuantas cuadras de la estación del ferrocarril para facilitar el transporte del café después del proceso de la trilla. Encontramos cómo la economía cafetera empieza a desempeñar una doble función en términos de la distribución de la riqueza; por un lado, los comerciantes y comercializadores de café se constituyeron en una élite económica que acumuló grandes capitales que a su vez les permitió invertir en

Tabla 2. Trilladoras y distancia en cuadras a la estación del ferrocarril

	Nombre	Propietario	Energía	Capacidad	Empleo	Distancia
				@ diarias		En cuadras*
1	La Aripie	Aristizábal y Piedrahita (Cali)	Vapor (2 calderas)	3000	400	2
2	La Eléctrica	Adelina V. de Pinzón	Fuerza eléctrica	1000	200	12
3	La Central	Compañía Anónima	Fuerza eléctrica	1000	120	6
4	Bernalé	Pedro Bernal	Fuerza eléctrica	1000	200	1
5	Noruega	Pablo Arias & Cía.	Fuerza eléctrica	1000	100	30
6	La Julia	Camila González V. De Jaramillo	Fuerza hidráulica	500	120	5
7	El Polo	Juan At. Toro e Hijos	Fuerza hidráulica	1000	120	10
8	El Jardín	Carlos González	Fuerza hidráulica	500	80	2
	Total			9000	1340	

Fuente. Elaboración propia con base en Cámara de Comercio de Pereira (1927, p. 10).

* Distancia en cuadras de la trilladora a la estación del ferrocarril.

nuevos proyectos como la actividad manufacturera, y por otro, proporcionó ingresos monetarios a un grupo importante de personas, como las familias y pequeños productores, los jornaleros y cosecheros que tendrán una mayor capacidad de demanda de bienes procesados.

En el anuario estadístico de la Cámara de Comercio de 1927 se registraba en Pereira un total de 594 empresas en el sector comercial y de servicios, el 64 % estaba clasificado como tiendas mixtas y 34 empresas en la actividad manufacturera e industrial, entre las que se incluían tres empresas de gaseosas, dos de cerveza, la empresa de vidrio y la empresa de hilados y tejidos. Además, contaba con 28 carpinterías, ocho trilladoras de café y cuatro de maíz, 26 sastrerías y 12 modisterías que serían en el futuro próximo de gran importancia en el desarrollo de la actividad confeccionista (Cámara de Comercio de Pereira, 1927). El impacto del crecimiento de estas empresas se refleja en el ingreso monetario de la población trabajadora. En 1926, de acuerdo con el informe citado de la Cámara de Comercio, en la actividad manufacturera se empleaban a 1394 personas, de las cuales 664 eran mujeres, lo que

equivalía al 47 %. Todo ello contribuyó a la ampliación de la demanda y el mercado interno. En los años veinte, la expansión del mercado interno de Pereira se manifestó con el surgimiento de una importante actividad artesanal y comercial (figura 5), y luego con una importante actividad manufacturera, en particular asociada con la industria de la confección.

En consecuencia, el ferrocarril tuvo efectos muy importantes en la transformación urbana y arquitectónica de Pereira, porque definió, además, un sistema de distribución y ordenamiento entre las actividades comerciales y de trilla de café, y las zonas residenciales. De esa manera, su trazado por el lado sur de la ciudad, a escasamente seis cuadras de la plaza de Bolívar, estableció un borde⁴ urbano (Lynch, 2001) que definió un límite con la periferia rural, y el

4 Precisamente, Kevin Lynch, en los años sesenta, definiría en la primera edición de su libro *La imagen de la ciudad*, los elementos urbanos denominados bordes como “aquellos elementos lineales que no son considerados sendas; son por lo común, pero no siempre necesariamente los límites entre zonas de clases diferentes”.

Figura 5. Vida cotidiana en una calle comercial del centro de Pereira, década de 1920



Fuente. Anónimo. Pereira (1927, p. 10).

cual paulatinamente estimuló el crecimiento de la trama urbana desde el área central hacia dicha periferia; una muestra de este proceso es la prolongación de la calle 19, que se convertiría en el principal eje de conexión norte-sur entre la plaza de Bolívar y el sitio de la estación del tren, y que para sortear la depresión por donde discurría la quebrada Egoyá debió recurrir a la construcción de un lleno de significativa importancia:

Arreglar la calle 19 y su paso sobre la quebrada de Egoyá era muy importante para permitirle a la población un cómodo tránsito desde el centro de la ciudad hasta las instalaciones del ferrocarril. Para contener los grandes llenos que debieron hacerse en la calle 19, especialmente entre carreras 12 y 13 donde la hondonada era como de cuatro metros, debieron construirse muros ciclópeos (de piedra y cemento). (Gutiérrez, 2007, p. 22)

Así mismo, el ferrocarril introdujo un nuevo tipo de equipamiento social dedicado al transporte, como fue la estación con sus bodegas y la terminal de pasajeros, que desde la llegada del tren en 1921 (figura 6) funciona en tres edificaciones diferentes: la primera, de bahareque con un corredor hacia la vía férrea que

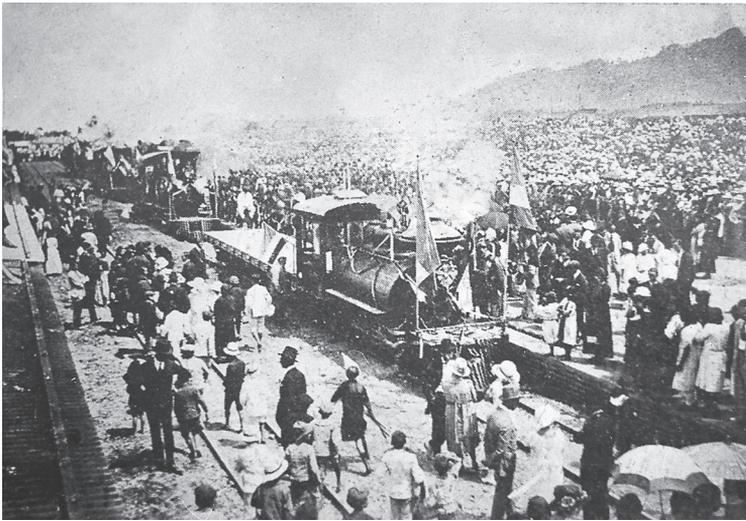
fungía como plataforma de arribo; la segunda, un bloque de aspecto republicano, y la tercera, que se construye alrededor de 1940 y que hoy se conserva como fiel testimonio de un momento en que la ciudad empezaba a adquirir una fisonomía cosmopolita, con su refinada expresión Art Deco.

Igualmente, el ferrocarril, unido a la autonomía que producía la energía eléctrica, propició el desplazamiento de las trilladoras de café, antes ubicadas en las cañadas de las quebradas, y de las que obtenían su fuerza motriz, hacia el entorno de la estación, lo que contribuyó a la expansión de la trama de la ciudad, a la configuración de un nuevo nodo de actividades productivas, así como a la modelación de un paisaje urbano diferente que anunciaba el arribo de una nueva época.

En relación con el desarrollo de las trilladoras previo a la llegada del ferrocarril a la estación principal de Pereira, y al tipo de fuerza motriz empleada para su funcionamiento, es preciso hacer alusión al informe n.º 26, presentado en el año 1918 por el Concejo de Pereira:

Con permiso del concejo instaló una sociedad particular una planta eléctrica la que provee

Figura 6. Llegada del ferrocarril a Pereira el 7 de agosto de 1921



Fuente. Camacho Andrade (2019, p. 20).

el alumbrado público y privado de la ciudad y proporciona fuerza y calor que se utiliza en trilladoras, fábricas y diversos talleres. La expresada sociedad montó una magnífica trilladora, movida por fuerza eléctrica, que es sin duda la mejor que se encuentra por estos contornos. (Fondo del Concejo Municipal, 1918, p. 62v)

Es preciso resaltar la novedad que significa la energía eléctrica, en cuanto al recurso utilizado para el funcionamiento de las trilladoras, que también entra a sustentar el funcionamiento de medios de transporte como el tranvía y otras manifestaciones de la modernización en la vida cotidiana de ese momento, como el cine y la reproducción de la música, lo que refleja el espíritu de una época y de una sociedad que en medio de sus limitaciones buscó dotarse de las obras de infraestructura, de los montajes industriales y de los equipamientos sociales que le permitieran hacer frente a las dinámicas productivas de diferente índole que surgieron de la caficultura y que, al tiempo, además de los cambios físicos que experimentó la ciudad, transformó también los hábitos e imaginarios de sus habitantes.

Conclusiones

La influencia de la economía en el proceso de expansión y desarrollo urbano es fundamental, aunque ciertamente no es el único factor, las condiciones culturales, los aspectos naturales y ambientales también influyen y aportan a su configuración y particularidad. En el caso de Pereira, se ha logrado establecer que el cambio en la economía a principios del siglo xx, con el despegue de la economía cafetera, fue determinante, no solo en la expansión urbana, con la ampliación de obras de infraestructura y vivienda, sino en la naturaleza misma de los modelos urbanos y de la arquitectura que en adelante se adoptarán.

El proceso de modernización que impulsó la economía cafetera transformó de manera notoria la fisonomía de una apacible ciudad en que el límite con lo rural era difuso, hacia un centro urbano en expansión que propició el surgimiento de nuevas periferias, donde no se intentaban conservar las características físicas de los territorios que se ocupaban, sino que se transformaban de forma radical; por su parte, en las áreas otrora consolidadas, simultáneamente

se sobrepuso, a manera de palimpsesto, una nueva apariencia sobre el principio de orden y homogeneidad determinado por el damero. Pereira se reescribió y tomaba imágenes de lo cosmopolita, en medio de un proceso en que el café actuaba como catalizador, y en el que se mezclaban los rasgos foráneos, con los aportes propios de las limitaciones del momento, como de la creatividad y del ingenio local.

Lo paradójico de la economía cafetera es que, a pesar de su naturaleza rural, terminó por tener efectos sobre la modernidad y modernización que se presentó en la ciudad; las trilladoras que salían de las cañadas para insertarse en el espacio urbano, gracias a otras fuentes de energía como el vapor o más adelante la energía eléctrica, impulsaron el surgimiento de múltiples actividades comerciales y artesanales que le dieron una nueva orientación a la ciudad.

El conjunto de actividades asociadas con la caficultura como la trilla, el almacenamiento, el comercio y el transporte del café, exigieron cambios y adecuaciones urbanas y servicios públicos que cambiaron en muy pocos años la fisonomía de Pereira, pero también transformaron a un ritmo acelerado la forma de vida. La modernización no se reflejó solo en el espacio físico, sino en la cotidianidad, en las relaciones interpersonales, las diversiones y el aprecio por actividades culturales y deportivas, que a su vez exigieron nuevos desarrollos de espacio público y equipamientos sociales como parques, plazas, canchas, teatros y escenarios deportivos, lo que significó un estado de transición de la apacible vida campesina a la cada vez más agitada y demandante vida urbana. Se transformó la ciudad y de manera más radical el imaginario de sus habitantes.

En los años de 1910 a 1930, el cambio más notable e influyente en la transformación urbana y arquitectónica de Pereira se presentó con la llegada del ferrocarril de Caldas entre los años de 1919 a 1921. Esta obra cambió no solo la orientación y el destino de los espacios físicos y urbanísticos, sino las formas de pensar la ciudad y la vida urbana, porque dejó a un lado las bucólicas añoranzas de la vida campesina.

Los líderes políticos y empresariales pensaron la ciudad de forma diferente y asumieron una serie importante de transformaciones en la dotación de infraestructura relacionada con vías, acueducto, energía y medios de comunicación como la planta telefónica, que superó por su modernidad a las del resto del país. En estos años de enormes transformaciones físicas de la ciudad, se vivió también un importante dinamismo en las actividades económicas diferentes al café como la industria y el comercio, que a su vez se materializaron en el surgimiento de nuevas formas de desarrollo edilicio inéditas hasta el momento.

Referencias

- Aguilera, J. (1994). *Fundación de ciudades hispano-americanas*. Madrid: Editorial Maprhe.
- Asociación Nacional de Industriales (ANDI). (1964). *Estudio sobre Pereira. Pereira, desarrollo y perspectiva*. Medellín: Bedout.
- Braudel, F. (1984). *Civilización material, economía y capitalismo, siglos XV-XVIII*. Versión española de Isabel Pérez y Villanueva Tovar. Madrid: Alianza Editorial.
- Cano, M., Acevedo, Á. y López, C. (2003). *Encuentro con la historia. Catedral de Nuestra Señora de la Pobreza*. Pereira: Editorial Papiro.
- Camacho Andrade, Á. (2011). *Libro de oro de Pereira. Imagen e historia* (tomo I). Pereira: Gráficas Buda.
- Camacho Andrade, Á. (2019). *Libro de oro de Pereira. Imagen e historia* (tomo II). Pereira: Gráficas Buda.
- Cámara de Comercio de Pereira. (1927). *Anuario estadístico de Pereira, 1927*. Pereira: Autor.
- Fondo del Concejo Municipal de Pereira. (1910). Acuerdo municipal n.º 16, 31 de enero de 1910, Tomo 19. *El Municipal, año 1, n.º 1.*, p. 14r.
- Fondo del Concejo Municipal de Pereira. (1913). Contrato n.º 7, de diciembre de 1913, Tomo 19. *El Municipal, año 2, p. 26v.* (AHMP)

- Fondo del Concejo Municipal de Pereira. (1914). Acuerdo municipal N.º 10, de enero de 1914, Tomo 19, *El Municipal*, año 3, n.º 9, p. 30v.
- Fondo del Concejo Municipal de Pereira. (1914). Acta de inauguración del alumbrado eléctrico, 25 de enero de 1914, Tomo 19, *El Municipal*, año 3, n.º 8, p. 27r.
- Fondo del Concejo Municipal de Pereira. (1916). Acuerdo municipal n.º 3, 23 de enero de 1916, Tomo 19, *El Municipal*, año 3, n.º 9, p. 76.
- Fondo del Concejo Municipal de Pereira. (1918). Informe Relativo al municipio de Pereira, en el Departamento de Caldas, suministrado por el Concejo Municipal a instancias del Ministerio de Relaciones Exteriores, en marzo de 1918. Pereira, 22 de mayo de 1918, Tomo 19, *El Municipal*, año 7, n.º 26, p. 62v.
- Fondo del Concejo Municipal de Pereira. (1928). Acuerdo municipal n.º 16, Pereira, 01 de enero de 1928, Tomo 19, *El Municipal*, año 12, n.º 153, p. 3r.
- Fondo del Concejo Municipal de Pereira. (1928). Informe n.º 155, 21 de enero de 1928, Tomo 78, *El Municipal*, año 12, p. 6r.
- Fondo del Concejo Municipal de Pereira. (1928). Acuerdo municipal n.º 16, Pereira, 01 de enero de 1928, Tomo 19, *El Municipal*, año 12, n.º 153, p. 3v.
- Friede, J. (1963). Casa de Fundición y Caja Real. En L. Gómez, J. Friede y J. Uribe. *Historia de Pereira* (pp. 308-317). Pereira: Edición Club Rotario de Pereira.
- Gorelik, A. (2003). Ciudad, modernidad, modernización. *Revista Universitas Humanística*, 56, 11-27.
- Gutiérrez, E. (2007). *Pereira y el ferrocarril*. Texto inédito. Pereira.
- Jaramillo, Ó. (2014). Hacienda La Julia: un símbolo en la historia de Pereira. En *Academia Pereirana de Historia. Historia y Memoria. Crónicas Inéditas de Pereira*. Periódico *La Tarde*, 77-86.
- Ley 14 del 21 de abril de 1870.
- Lynch, K. (2001). *La imagen de la ciudad*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Osorio, J. (2016). *El patio y el corredor de las casas de bahareque. Espacios de la experiencia humana en el Paisaje Cultural Cafetero de Colombia*. Sevilla: Universidad Pablo de Olavide.
- Osorio, R. (2014). Historia del agua en Pereira y otras memorias de la ciudad. En *Academia Pereirana de Historia. Historia y Memoria. Crónicas Inéditas de Pereira*. Periódico *La Tarde*, 87-122.
- Rivera, J. (2013). *Proceso de urbanización y agentes urbanos en Pereira. Desigualdad social, fragmentación espacial y conflicto ambiental, 1990-2012*. Barcelona: Universidad de Barcelona. Recuperado de <https://www.tdx.cat/handle/10803/132907#page=1>
- Valencia, G., Rojas, M. y Beltrán M. (2016). *Armenia. Enclave exportador de café, 1927-1959*. Bogotá: Ministerio de Cultura.
- Zuluaga, V. (2013). *Historia extensa de Pereira*. Pereira: Universidad Tecnológica de Pereira.