

CAPÍTULO XII

PERIPECIAS DEL CABLE AÉREO

Jaime Lopera

En la tradición de las vías y caminos que fueron conformando una red de transporte en todo el Eje Cafetero, se destaca, en cierto momento de la historia de la región, la construcción y puesta en funcionamiento del famoso Cable Aéreo. Este capítulo examina los antecedentes de esta obra, menciona los empresarios e ingenieros que colaboraron en ella y los distintos pormenores que se presentaron durante la breve existencia de esta enorme edificación de la iniciativa caldense.

Aunque breve, la existencia del cable aéreo fue una demostración de ingenio, de tenacidad, de técnica, de arrojo, de finanzas y, desde luego, una buena prueba del lema “sí se puede”, rúbrica que tantas obras de diferente tipo tienen en su haber. En adelante nos proponemos ir señalando las particularidades de la empresa y de los hombres que la hicieron posible, incluso los ejemplos técnicos que se tomaron de éste en otras regiones del país, hasta concluir en una clase específica de aventureros que merodearon por un tiempo en torno a las peripecias que este cable iba presentando en su desplazamiento. En las siguientes once secciones esperamos cubrir con suficiencia las vicisitudes de esta experiencia, gracias a las investigaciones de Pérez Angel, especialmente.

El orgullo de ser el cable más largo del mundo aún resuena en los oídos de los caldenses. Como lo veremos adelante, tales trabajos debieron estar precedidos de estudios sobre los volúmenes y precios de la carga, en forma comparativa, de tal modo que las condiciones técnicas de la construcción se allanaran a las necesidades que entonces se proponían. El papel de la ingeniería, con James Lindsay a la cabeza y un grupo de profesionales colombianos, al parecer repercutió en otros proyectos nacionales de similar factura que se fueron desarrollando a la par con el cable de Mariquita. El episodio del Palomo Aguirre, un “buen ladrón” que asaltaba los bienes de correo y de los particulares, ofrece una visión pintoresca a este capítulo de la historia del Eje Cafetero¹.

EL CABLE MÁS LARGO

No hay duda de que éste fue un suceso nacional. Aparte del empuje de los empresarios caldenses, el panorama de los años veinte presentaba varios factores propicios para que la obra se hiciera: una crisis y un repunte en las exportaciones cafeteras que exigía mayor velocidad en los despachos; los altos fletes al café, se diría especulativos, que se registraban en los transportes de los arrieros; un súbito desarrollo del sistema financiero que se concentró en la creación de varios bancos en la zona, lo cual abrió el campo para operaciones de crédito exterior; y unos gobiernos solícitos con el incremento de la caficultura en Caldas que mostraron actitudes amables a las demandas de estos compatriotas.

¹ Queda aún, a nuestro juicio, un estudio más prolijo sobre los actores reales que, desde su inicio, hicieron posible esta obra de ingeniería, puesto que se necesitaron muchos ingenios políticos, jurídicos, técnicos y financieros para diseñar y ejecutar semejante construcción.

Los manizaleños iniciaron esta obra ejemplar en un momento propicio de su desarrollo, y con ella se estimuló la energía emprendedora y el liderazgo de esta ciudad para favorecer no sólo las comunicaciones con el comercio que venía por el río Magdalena desde Barranquilla y el exterior, y viceversa, sino también su crecimiento industrial y financiero. Los pormenores que se encuentran detrás de este cometido son muchos y diversos. El libro de Gustavo Pérez Angel, *Colgados de las Nubes*, (1997), que será citado aquí varias veces, agotó casi en su totalidad el tema de los cables aéreos en Colombia, y es un formidable texto de ayuda para los investigadores².

La idea de construir un cable aéreo fue el inicio de una etapa de afanosos dirigentes que le dieron al nuevo departamento de Caldas, creado en 1905, una fisonomía propia y progresista. Aunque hubo intentos en el siglo XIX de darle forma a este transporte por cable, (por ejemplo, el primero que se diseñó fue un cable aéreo entre La Mesa, Cundinamarca, y la estación de San Javier en el ferrocarril de Girardot, línea que nunca se vio consumada), los proyectos definitivos sólo se realizaron con Mariquita ya entrado el siglo XX.

Como veremos, los cables que llegaron más adelante fueron el Gamarra-Ocaña y el de Mariquita-Manizales. Aunque este último se inició en 1913 desde Mariquita, su desarrollo fue lento: a fines de 1917 (es decir, cuatro años después de comenzada la obra) un viajero de a caballo registró que sólo se había llegado hasta el kilómetro 37, en la llamada estación de Frutillo. Ello se explica porque hubo demasiados problemas de financiación que detuvieron el proyecto, además de situaciones políticas y en cierto momento, la resistencia de los arrieros.

El cable Gamarra-Ocaña, por su parte, proyectado para 47 kilómetros, se comenzó a construir a principios de 1925, y sólo hasta 1928 se dio al servicio público en el primer trayecto comprendido entre la población de Gamarra y la Estación Lindsay (apellido del mismo ingeniero constructor del cable de Manizales), situada en el kilómetro 36 de dicha vía. Por esa misma época (1929) se estaba levantando, con un kilómetro de longitud, el famoso funicular de Monserrate, que aún existe, el cual tenía, desde luego, una finalidad puramente turística en Bogotá. Por su parte, el servicio del cable de Gamarra se suspendió solamente en 1943.

El cable aéreo unió por cinco décadas a Manizales con el río Magdalena. Fue una empresa técnica, económica y de realizaciones, que tenía como propósito principal articular el eje cafetero con Honda, el puerto fluvial más importante de la época, a pocos kilómetros de Mariquita, con sus grandes bodegas en los embarcaderos de Arrancaplumas y de Caracolí. Las exigencias de la exportación cafetera estaban, de hecho, aseguradas con esta obra.

FINANZAS Y TÉCNICAS EXTRANJERAS

² PÉREZ A. (2003). Pág. 1073 y ss.

Nadie discute que fuese en aquella época el cable aéreo más largo del mundo (hecho de notable orgullo para los prósperos manizaleños que ayudaron a financiarlo), pasando por profundos abismos y parajes escarpados, y con cerca de 800 vagonetas en funcionamiento buena parte del día. Por las 376 torres en acero pasaban los cables que movían nueve motores a vapor de veinte caballos de fuerza cada uno.

Los constructores del cable aéreo fueron técnicos suizos y británicos, incorporados a la compañía *Ropeway Branch*, quienes iniciaron sus trabajos en 1913 pero vivieron los inconvenientes de la primera guerra mundial (1914-18) en cuanto a la importación de la maquinaria requerida para terminar su construcción, lo cual retrasó su inauguración. Finalmente, se puso en funcionamiento en 1923, y el cable operó hasta cuando en definitiva se suspendió su explotación en 1968, derrumbaron sus torres, abandonaron las vagonetas y toda la red de acero se convirtió en chatarra para otros fines industriales.

La decisión de construir el cable aéreo de Manizales trae consigo una coincidencia que permite esbozar algunas hipótesis sobre las condiciones financieras que lo apoyaron. En efecto, los investigadores de la historia económica señalan que entre 1871 y 1923 –periodo que coincide con el inicio de los trabajos del cable aéreo-, se establecieron en Colombia cerca de noventa bancos comerciales en una época que solía denominarse como el de la “banca libre”. Los empresarios manizaleños, acuciados por el ejemplo de los antioqueños, se motivaron a fundar, primero en 1901, el Banco de los Andes y el Banco de Manizales, y luego, en 1915, el Banco de Caldas (que precedió al Banco del Ruiz), una banca comercial que operaba con los auspicios de la firma Félix Salazar e Hijos y la dirección de un activo e imaginativo ejecutivo, Manuel Mejía Jaramillo, quien le dio forma a la banca comercial de aquella ciudad.

No es de extrañar que parte de las razones del surgimiento de la banca caldense fuesen motivadas por la posibilidad de ayudar al financiamiento de la inversión inglesa en el cable. Pero hubo apogeo y crisis. En 1920, recién iniciadas estas operaciones bancarias, y el cable funcionando, sobrevino una crisis del café representada en una baja de precios que puso en tamaña dificultad a estas instituciones, al punto que apelaron al trueque de café por mercancías para sobrellevar las pérdidas del balance. Aún más: para paliar la crisis, el propio Banco de Caldas, fundado en 1915, llegó a emitir cédulas hipotecarias que en cierto modo hicieron de papel moneda en varios departamentos aledaños al Eje Cafetero.³ No obstante estas reflexiones, todavía se hace necesario un estudio más profundo que confirme el papel de esta nueva banca regional en todas las operaciones comerciales y financieras que precedieron la inauguración del cable aéreo de Caldas.

EMPRESARIOS INGLESES EN LA OBRA

³ García (1978). P.471 y ss.

Finalmente, el 22 de febrero de 1922, el cable desde Mariquita llegó a Manizales, una ciudad que en aquella época tenía cerca de 40.000 habitantes, quienes recibieron la obra con notorio júbilo. Paradójicamente, en ese mismo mes se celebró el arribo del tren a Pereira y el avance de la vía hacia Manizales lo cual comenzó de entrada a trastornar los esfuerzos y la utilidad del cable.

El proyecto caldense había tenido un inicio promisorio desde la primera década del nuevo siglo. Las intenciones de los gobiernos de entonces eran favorables a un proyecto de esta naturaleza. Por ejemplo, el 27 de septiembre de 1910 el ministro de obras públicas Eloy Pareja, y el empresario inglés Arthur Fitz Gibbon, ya habían firmado un contrato para hacer un cable aéreo *“desde cualquiera de los distritos de Armenia, Calarcá, o Salento hasta un punto situado a orillas del río Magdalena entre Girardot y Ambalema”*⁴.

Sin embargo, ninguna de estas ideas, inicialmente proyectadas desde el Quindío, fructificaron de manera definitiva. Pero tres meses más tarde, en diciembre de 1910, el nuevo ministro de obras públicas, Celso Rodríguez, y Frank Koppel, en representación de Thomas Miller, se comprometieron para una concesión de 50 años para construir y explotar un cable aéreo, esta vez desde Manizales hasta Mariquita. Al parecer la presión ejercida desde Manizales había tenido más suerte frente a las diversas propuestas extranjeras que se habían presentado al gobierno central.

Entonces se construyó, por idea de Lindsay, una torre de madera en el mismo sitio donde debía quedar ubicada la torre metálica. Para levantarla allí, actuaron como diseñadores, bajo las órdenes del ingeniero Mr. James Lindsay, su ayudante Frank Koppel, y los ingenieros colombianos Francisco Fajardo y Jorge Robayo.

Como la primera experiencia de la línea de cable hasta Mariquita se constituyó en un importante medio de transporte, en virtud de la carencia de vías terrestres y la facilidad de cruce aéreo por esas regiones, Gerardo Arias Mejía, siendo gobernador de Caldas y presidente de la junta del Ferrocarril, ordenó la construcción de un cable aéreo a Villamaría. Por esa misma época, se construyó el cable Manizales-Pacífico, hacia el Chocó, que sólo duró nueve años en servicio, con una extensión de 9,7 kilómetros. Es decir, inició operaciones en 1928 y se suspendió en 1935.

LOS TRABAJOS DE CAMPO

Varios antecedentes deben subrayarse. El siglo XX se había iniciado en Colombia cargado de diversas situaciones. La guerra de los Mil Días y la separación de Panamá, o mejor, la toma de Panamá que realizó Estados Unidos, dejaron un ambiente resentido en los colombianos. Simultáneamente, la emisión de moneda para atender los gastos de la guerra, llevaron al país a una situación económica y fiscal difícil.

Al incremento del nivel de precios, y al descenso de la producción económica, se sumó un enorme desempleo. Los colombianos eligieron al general Reyes en

⁴ *Diario Oficial* # 14.128, 1910. Citado por Pérez Ángel (1997), p.. 96.

1904, con el convencimiento de que su enorme pragmatismo sería muy útil para aliviar la situación. Por ese entonces, funcionarios de su gobierno dieron cuenta de un novedoso sistema de cable aéreo en Chile para el movimiento de carga de una mina, y de la construcción en Argentina de un cable de 34 kilómetros entre dos lugares llamados la Chilenita y la Mexicana⁵. Estos hechos le sirvieron de ejemplo al Gobierno de entonces para incentivar las vías de comunicación con medios como éste.

El 15 mayo de 1910, el entonces presidente Ramón González Valencia -quien había remplazado a Reyes por abandono del cargo, convocó una Asamblea Nacional. Resultó electo el presidente Carlos E. Restrepo cuyo ministro del tesoro, Tomás Eastman, propuso de nuevo los primeros cables aéreos⁶. No obstante, todavía se discute si deben considerarse como los precursores del sistema inglés de cables aéreos a Eastman, al viajero norteamericano Isaac Holton, quien hablaba de ferrocarriles y cable mientras recorría esta región hacia 1852; o a Salvador Camacho Roldan (1871), quien aludió a las experiencias europeas,.

Tomada la decisión, fue necesario un trabajo de campo para detallar la ruta, trabajo que llevó a cabo el ingeniero Teodoro Salisberg (1912), simultáneamente con la constitución en Londres de la sociedad *The Dorada Railway (Ropeway Extensión) Limited* con la cual se autorizó al señor Thomas Miller (ya comprometido por el ministro Celso Rodríguez) para iniciar el proyecto que cubriría una ruta desde Manizales a Mariquita por las estaciones de Esperanza, Cajones, Sorbetonal, Soledad (Herveo) y Fresno.

La técnica utilizada fue el sistema de monocable, elegido por quien habría de ser el jefe del proyecto, el ingeniero James Lindsay. Son muy prolijos los detalles del sistema de transporte escogido para este cable en cuanto a las estructuras de acero, las torres menores y mayores, el número de poleas y de vagonetas; la distancia entre las torres, el trazado de las estaciones y la potencia de los motores elegidos. El proyecto del recorrido de la línea tenía 73 kilómetros, lo que lo hacía posible, y las obras se iniciaron en la estación de Mariquita, alcanzando su máxima elevación en la estación de Cajones (Letras) a 3.675 metros, y terminando en Manizales a 2.060 metros, con una pendiente promedio de 6.2 % en la vertiente oriental y de 8.06 en la occidental.

EL MONTAJE DE LA MAQUINARIA

James F. Lindsay, nació en Nueva Zelanda en 1866, y murió en Londres en 1930; vivió y estudió en Inglaterra donde aprendió la técnica de construcción de cables; llegó a Manizales con su esposa y sus dos hijas en 1913, hasta 1922 cuando pasó a dirigir el proyecto de los nuevos cables de Gamarra, Ocaña y los que se planeaban para Caldas. Da gusto ver una fotografía de la época donde aparece el ingeniero Lindsay, en enero de 1915, transportándose en una vagoneta con su hija Ruby a lo largo de los primeros 5 kilómetros de la vía.

⁵ Pérez Ángel, (1997), p.g. 55.

⁶ Tomas Eatsman, *Informe del Ministro de Hacienda al Congreso de 1911*. Citado por Pérez Ángel (1997), p. 94.

Lindsay era la cabeza del grupo de ingenieros y técnicos, extranjeros y colombianos, que acometieron la dura tarea de llevar adelante la obra. Serían inenarrables los enormes trabajos de montaje y de transporte de los materiales, torres, rollos de cable, motores de vapor, ruedas impulsadoras, herrajes y herramientas llegados desde Inglaterra por el río Magdalena y por el ferrocarril de La Dorada hasta Mariquita; paradójicamente los bueyes y las mulas que el cable iba a ser remplazado sirvieron de mucha ayuda en la movilización de materiales y equipos.

Por ejemplo: el caso del tendido de los rollos de cable de varios kilómetros de longitud, se llevó a cabo con la ayuda de veinte mulas atadas entre sí mediante complejos arneses ingenieros precisamente por los arrieros de la zona. Para tensar los cables se construyeron novedosos sistemas de tornos propulsados por mulas, a manera de los antiguos trapiches de caña, en cuyo diseño fueron más útiles los baquianos que los ingenieros europeos. Parte de la superficie de los deleznable caminos construidos para el servicio de la obra, debió ser cubierta con trozos de madera rolliza, labor que los campesinos llamaban “empalancar”⁷.

Hablando de problemas, del mismo modo cabe imaginar las innumerables situaciones financieras con las cuales estuvieron enfrentados varias veces los constructores del cable, y los inconvenientes técnicos y sociales, de toda clase, que encontraron en la ruta. Las condiciones geográficas de la región y su difícil topografía, más los cambios en las temperaturas de la zona, eran también abrumadoras. No hay material suficiente y disponible para describir una odisea de tales dimensiones.

VAGONETAS VERSUS BUEYES

Operando cincuenta horas a la semana, y solamente durante el día, el cable estaba diseñado para una capacidad de acarreo de 52.000 toneladas al año. Comparativamente un buey transportaba en promedio 3 toneladas al año por animal. La velocidad, por consiguiente, también era diferente: cada vagoneta del cable recorrería en diez horas la distancia de 71 kilómetros en el trayecto Mariquita-Manizales con una carga de 125 kilogramos.

Hacia 1880, una carga de maíz de 120 kilogramos en Manizales valía dos pesos con diez centavos (\$2,10) *in situ*. Movilizar esta misma carga en recuas hasta Honda costaba \$5,60. Estos costos internos, por razón de los fletes de la arriería, obviamente incrementaban el precio del producto final⁸. La idea de competitividad, tan de moda ahora, exigía abaratar los precios del transporte de las mercancías para negociarlas en mejores condiciones en el exterior.

En el caso de los exportadores de café, incluyendo el flete por el río hasta Barranquilla, el costo interno llegaba hasta \$9.00. Si se le añade el valor del flete marítimo, el precio de nuestro café al llegar a Nueva York se incrementaba entre 25 y 35 por ciento. Pero en 1925 las cifras eran otras: la tarifa promedio de tonelada por cable, en la ruta Mariquita Manizales, era de \$ 37,50 por tonelada

⁷ Pérez Ángel, (1997), p.108.

⁸ Pérez Ángel, (1997), p. 90 y ss.

de café, incluyendo cargue y descargue; pero, por su parte, el flete de los bueyes era de \$60 por tonelada. Como puede observarse, las cifras matan las emociones.

Hacia la primera década del siglo XX, los bueyes eran lentos pero seguros para transportar carga en largas distancias de una jornada por caminos tortuosos. El dueño de una recua de treinta bueyes, en un viaje redondo desde Manizales hasta Honda, recibía \$420, pero los costos directos de este viaje no sobrepasaban los \$200⁹. Con estos datos a la mano se pretendía probar que las ganancias de los arrieros eran muy grandes y, por contraste, la de los productores agrícolas muy bajas.

Por ello mismo, Luis O. Londoño hizo las siguientes suposiciones: la movilización de la producción cafetera de Caldas hacia los mercados de exportación exigía una enorme cantidad de animales, bueyes y mulas, -en algunos casos se llegó a calcular que la movilización de 200 mil sacos, en 1910, requería al menos 8.300 bueyes,- en consecuencia, se necesitaba urgentemente un sistema nuevo de transporte de carga. Una vez más, el cable aéreo parecía satisfacer estos requerimientos.

VOLÚMENES DE CARGA Y PASAJEROS

En una primera etapa, la logística de carga del cable se agrupó en El Fresno donde se concentraba la mayor parte de la compra y beneficio del café de la antigua provincia de Manizales. Sin embargo, este auge decayó en los años treinta, cuando el tráfico cafetero se desvió, por obvias razones de comercio exterior, hacia Buenaventura. Gracias a la ventaja situacional del Pacífico, en este momento empiezan a crecer los cultivos cafeteros en Manizales, Pereira y el Quindío: vale decir, por su cercanía al puerto vallecaucano de exportación. Según V. M. Patiño, en 1921 se transportaron por este cable 19.767 toneladas para exportar; dos años después, en 1925, se habían movilizado 36.810 toneladas¹⁰

No obstante, con el correr del tiempo la aplicación de tarifas diferenciales (cable-ferrocarril) hizo más barato el transporte por la vía carretable o por los existentes caminos de herradura que por el cable,. El siguiente cuadro comparativo, resumido de A. García, muestra las diferencias en los volúmenes de carga por cable y por la vía férrea en un periodo de siete años¹¹:

⁹ Pérez Ángel, (1997), p. 56.

¹⁰ ¹⁰ Patiño, (1993), p. 54.

¹¹ García, Antonio, (1978), página 423. Para la Tabla 1, ver página 426. García habla en este libro del "ondulado anfiteatro del Quindío".

**CABLE VS. FERROCARRIL:
ÍNDICES DE CAMBIO EN AMBAS MODALIDADES DE TRANSPORTE**

Años	Cable a Mariquita 100= 19.145 tons.(1921)	Ferrocarril de Caldas 100= 17.307 tons.
1922	100	100
1923	150	123
1924	164	149
1925	187	-
	De este año en adelante, los <i>índices</i> cambian, así:	
1933	100	100
1934	102	118
1935	91	130

Fuente: A García, (1978), página 426.

Esta nueva situación comercial de cambios en los volúmenes de carga hizo que el cable aéreo del Norte (Manizales-Aranzazu) empezara a decaer hacia 1933 y sólo se dedicara a traer productos agropecuarios del norte, y a llevar algunas mercancías de importación cuando el comercio cafetero en esa región había bajado en importancia.

Desde luego que el cable del Norte desembotelló económicamente las zonas geográficas de Aguadas, Pácora, Salamina y Aranzazu, y las integró acrecentando el mercado de Manizales, pero no logró que las relaciones de intercambio se hicieran tan económicamente sólidas que permitieran la permanencia de esa vía aérea en dicha ruta.

Sin embargo, el movimiento de pasajeros fue diferente: a pesar de que se estaba construyendo la carretera Salamina-Aranzazu, el tráfico de personas aumentó por el cable aéreo. La dirección sur-norte pasa de 71.547 pasajeros, en 1930, a duplicarse en un periodo de cinco años, --lo cual de todos modos no justificaba financieramente el sostenimiento de esta vía sólo con el transporte de personas.

LA TORRE N° 20

Los juicios de expropiación iniciados para acceder a los terrenos necesarios fueron la causa de una parte del retardo en el avance de la obra, además de la refinanciación de los créditos. Pero, como se dijo, con ocasión de la guerra mundial, los fabricantes ingleses demoraron el envío de la maquinaria lo cual retrasó las obras del cable. Una torre metálica se perdió en el mar. Acosado por la necesidad de cumplir con las metas pactadas, y recibir los correspondientes reembolsos económicos, los ingenieros decidieron construir en su remplazo una torre de madera.

Se seleccionaron los mejores árboles de la región; se instaló un aserradero manual y un tanque para inmunización con brea con el fin de levantar la torre número 20 con 1.500 trozos de madera¹². La historia de la construcción de esa sola torre, que se cambió de metálica a una de madera, es una señal de la inventiva con la cual trabajaban los ingenieros de aquella época. La torre de

¹² Pérez Ángel, (1997), p. 115.

Herveo, ubicada en ese paraje, y según cuenta Ernesto Gutiérrez Arango¹³, debía ser una estructura metálica cuyos materiales originales eran de origen inglés. El cambio resultaba difícil, pero se hizo. Se desconoce aún la clase de reclamación de seguros que se presentó con respecto de esta pérdida, pero es muy probable que se hicieran gestiones de esa naturaleza.

La torre de madera se volvería famosa posteriormente cuando, al finalizar el apogeo, todo el cable fue desarmado y un grupo de profesores y estudiantes de la universidad la reconstruyeron para levantarla de nuevo al pie del patio de los bueyes de la antigua estación del cable de Manizales. Esa inmensa construcción de madera se trajo de Herveo hasta Manizales, y fue uno de los últimos vestigios del cable aéreo. La obra fue declarada Monumento Nacional en 1982.

LOS OTROS PROYECTOS

Un resumen de los proyectos de cable aéreo ejecutados y los realizados, unos completamente, otros a medias en el departamento de Caldas, es el siguiente

Cable Manizales a Mariquita: Se inició 1915 y se cerró en 1968: solamente se construyeron 71 kilómetros.

Cable Manizales el Pacífico. Este cable estaba proyectado para 68 kilómetros para llegar hasta el Chocó por la ruta de Pueblo Rico. Inició obras en 1925, se dio al servicio en 1928 y dejó de existir en 1935. Sólo se construyeron 7 kilómetros.

Cable al Norte: Se trazaron 59 kilómetros; su recorrido se hacía en tres horas entre Manizales-Neira-Muelas-y Aranzazu. Se terminó en 1939 y fue cerrado en 1942.

Cable Manizales – Villamaría: Solamente se construyeron dos kilómetros; se dio el servicio en junio de 1927 y finalizó en 1930. En 1929 se movilizaron 1.183 toneladas.

Cable Gamarra – Cúcuta: Se proyectaron 170 kilómetros pero sólo se construyeron 47. Los trabajos se iniciaron en 1929 y se interrumpieron en 1948.

La siguiente tabla sintetiza los datos correspondientes a kilómetros proyectados versus construidos, los años de terminación y los de servicio:

RUTAS Y KILÓMETROS DE LOS PROYECTOS DEL CABLE

CABLE	Kilómetros proyectados	Kilómetros construidos	Año de iniciación	Año de terminación	Años de servicio
Mariquita-Manizales	71.82	71,82	1913	1968	53

¹³ Gutiérrez Arango, (1987), p. 23.

Manizales- Neira-Muelas- Aranzazu	59.00	10.0	1929	1939	10
Manizales- Pacífico	68.75	9,74	1928	1935	7
Manizales- Villamaría	2.00	2,00	1927	1930	3
Gamarra- Cúcuta	170,50	47,35	1929	1948	19
TOTAL	372,07	153,73			

Fuentes: García (1978); Pérez Angel (1997).

TARABITAS Y CANASTOS

Las antecesoras del sistema del cable aéreo fueron las *tarabitas*, descubiertas por los conquistadores a su paso por nuestra tierra, y que construyeron los indígenas con tallos flexibles para el transporte de personas y carga entre ríos y desfiladeros. La tarabita consistía en una cuerda tendida entre dos orillas, a lo largo de la cual los viajeros se colgaban ayudados por un gancho de madera, atado al cuerpo, y avanzando con el impulso de sus propias manos agarrados a la cuerda.

Había unas tarabitas más elaboradas, con cuerdas de cuero de las cuales pendía un canasto que se deslizaba a lo largo de la línea cuando se halaba con una cuerda menor desde la otra orilla. Andrés del Campo Salazar, en 1648, fue quien primero registró esta modalidad de transporte sobre el río Páez¹⁴.

En 1823, el viajero G. T. Mollien describe así, durante su paso por el camino de Guanacas, qué era una tarabita:

*“...en ambas orillas se fijan en el suelo unos postes a los que se atan unas correas. Sobre esta tarabita (este el nombre que se da a estos puentes tan especiales) se coloca una tabla, pendiente de una polea, provista de correas que sirven para atar al pasajero y, según la dirección en que se valla (sic), se tira de ella desde la tierra en un sentido u otro. Esta manera de pasar produce espanto al principio pues causa estremecimiento el verse suspendido sobre un abismo y asegurado con unas cuerdas que la lluvia pone tensas, dando la impresión de que van a reventarse; sin embargo, los accidentes no suelen ser frecuentes. Las caballerías pasan a nado”*¹⁵.

En los viajes de Manuel Ancízar por la Nueva Granada en 1850; de José María Cordovez Moure en su viaje en 1854; y de Luis Londoño, aludiendo a la fundación de Manizales, se habla de los distintos tipos de tarabitas y de cabuyas que se utilizaban para hacer el paso de los ríos.

El río Arma se pasaba de igual manera: colgados de un garabato de madera que se deslizaba por un cable de cabuya. El ex presidente Marco Fidel Suárez, por boca de Luciano Pulgar, manifestó su desacuerdo con el uso de la tarabita

¹⁴ Pérez. (1978), p.25

¹⁵ Pérez Ángel, (1997), p. 26 y ss.

porque la consideraba un método primitivo de transporte en momentos en que se comenzaban a usar los ferrocarriles.

EL PÉRFIDO PALOMO AGUIRRE

Fuera del problema de los costos financieros, una de las varias razones invocadas para la terminación del cable aéreo parece un cuento de héroes y villanos: se trata de los frecuentes asaltos de Reinaldo Aguirre Palomo, un bandido que con su cuadrilla asaltaba las vagonetas en la ruta, tal como mencionaron los testigos de su tiempo y los diarios locales de la época.

Eduardo Santa describe a Palomo Aguirre como un asaltante sagaz y persistente: primero se dedicó a robar en las grandes haciendas del camino a Honda, luego asaltó las recuas de los arrieros (interesado más en el correo y en las bolsas de dinero para los bancos), enseguida su objetivo fueron las nóminas de los maestros y de los soldados, hasta que descubrió el cable aéreo.

Todas las semanas se informaba en la radio y en los periódicos sobre sus fechorías: con la ayuda de sus cómplices internos paralizaba las vagonetas, tiempo durante el cual llegaba con su pandilla a despacharse en un santiamén el botín de los pasajeros y enseguida desaparecer entre los matorrales.

Hubo toda clase de esfuerzos para impedir sus asaltos, por ejemplo, se cambiaron los horarios de viaje. Pero el delincuente tenía informantes internos que lo mantenían al día, dado que el “Palomo Aguirre”, como finalmente terminaron llamándolo, hacía las veces de un Robin Hood repartiendo dineros entre los menesterosos. Como la gente lo escondía en sus casas, burlaba la persecución de la policía y se agenciaba el cariño del pueblo mediante complicidades de este tipo.

Santa (a quien le debemos esta apasionante crónica) recuerda haber visto al “Palomo Aguirre” en El Líbano y lo describe así:

*“Era de mediana estatura, ligeramente moreno, de nariz aguileña, delgado y ágil, usaba siempre su sombrero de fieltro, zapatos de calidad, vestido de dril, pañuelo rojo anudado al cuello y otro de seda, también rojo, en el bolsillo superior del saco”.*¹⁶

Pero un día de febrero de 1940, la policía sorprendió y rodeó al salteador en su casa campestre de Mariquita, acompañado de algunos de los suyos, y después de un breve intercambio de disparos, el “Palomo Aguirre” terminó sus días suicidándose en el interior de la casa para evitar la vergüenza de que, a una leyenda como él, lo capturasen vivo. No existen registros históricos que den cuenta de otros sitios donde se reconocieran asaltantes de cables aéreos como el “Palomo Aguirre”, de tal suerte que su historia ha permanecido por muchos años en el imaginario colectivo y la memoria viva de las poblaciones por donde pasaba el cable de Lindsay.

¹⁶ Santa. (2003). p. 8-10

En conclusión, la empresa de la creación y construcción del cable aéreo de Manizales e intermedias, es un importante capítulo de la historia del Eje Cafetero, que involucra no solamente los aspectos técnicos y sociales que se pusieron en marcha durante la existencia de este medio de transporte; comprende también las condiciones empresariales y financieras que lo hicieron posible, incluyendo los altibajos del café y la creación de compañías de seguros foráneas que se formaron durante esa época, todo lo cual, casi en forma inequívoca, fue un factor determinante para el manejo del flujo de capitales nacionales y extranjeros que ayudaron a la culminación de semejante obra.

BIBLIOGRAFÍA

GARCIA, Antonio. *Geografía Económica de Caldas*. Segunda edición. Publicaciones del Banco de la República, Bogotá, 1978.

GUTIÉRREZ A, Ernesto. *Manizales de Ayer*. Fondo Cultural Cafetero, 1987.

LONDOÑO, Luis O. *Manizales. Contribución al estudio de su historia hasta el septuagésimo quinto aniversario*. Manizales. Imprenta Departamental, 1936.

PATIÑO, Víctor M. *Historia de la Cultura Material en la América Equinoccial*. Tomo III, Vías, transportes, comunicaciones. Instituto Caro y Cuervo, Santa Fe de Bogotá, 1993.

PÉREZ Á. Gustavo. *Colgados de las Nubes*. Historia de los Cables Aéreos en Colombia. Fondo Cultural Cafetero, Santa Fe de Bogotá, 1997.

-----, Gustavo. "Empresas de Cables Aéreos en Colombia", en *Empresas y Empresarios en la Historia de Colombia. Siglos XIX y XX*. Tomo II. Carlos Dávila, Compilador. Ediciones Uniandes y Editorial Norma S.A., Bogotá, 2003.

SANTA, E.. *Palomo Aguirre. El bandido que asaltaba el cable más largo del mundo*. Revista Credencial Historia. Edición # 158; Bogotá, febrero 2003.