

Cables Aéreos de Caldas...

Una historia



Ángel María Ocampo Cardona
Luis Fernando Sánchez Jaramillo

Ángel María Ocampo Cardona

Actual Presidente de la Academia Caldense de Historia y Miembro Correspondiente de la Academia Colombiana de Historia y de la Academia Colombiana de Historia Eclesiástica. También es Miembro de la Asociación Colombiana de Historiadores, de la Red Colombiana de Historiadores REHICOL, del Consejo Departamental de Planeación de Caldas y del Consejo Departamental de Literatura de Caldas. Licenciado en Educación: Lenguas Modernas de la Universidad de Caldas (1982), con Maestría en Educación del Centro Internacional de Educación y Desarrollo Humano CINDE (1997). Ha sido docente y directivo docente en los municipios de Manizales, Aranzazu y La Merced. Con temas educativos, sus publicaciones más destacadas son: *El PEI y la Gestión de la Calidad*, Edit. SEM, Bogotá (2011) y *Educación de Jóvenes y Adultos: Diagnósticos y Propuestas*, Editorial Académica Española, Saarbrucken, Alemania (2012).

Con temas históricos se destacan: *De la Doctrina a la Escuela, una historia de la Educación en Manizales y Caldas* (2009); *De Núñez a Marquetalia la Villa del Sol* (2014); *La Merced Caldas: Un encuentro con su Historia* (2019); *Caldas en la pluma de los historiadores* (2019); *Navegación, Ferrocarril y Cables Aéreos: Motores del progreso caldense* (2021); *Pasión y Patria: En torno a Bernardo Arias Trujillo* (2011); *Paisajes Inexplorados de la Historia Caldense* (2015); *Biografía del Pbro. Antonio María Hincapié Soto* (2013), *Biografía del escritor Jorge Eliécer Zapata Bonilla* (2017) y *Posiblemente Ignorados* (2010). Coautor de los libros *Devoción y Servicio: Arquidiócesis de Manizales 1900-2020* (2021); *Caldas: Nuestros Municipios y su Historia* (2020); *Caldas: Cacicazgos, Invasión y Tragedia* (2021); además, de un amplio número de artículos publicados en la Revista de la Academia Colombiana de Historia Eclesiástica, en la Revista Impronta de la Academia Caldense de Historia y en otros órganos de divulgación regional.

Cables Aéreos de Caldas...

Una historia

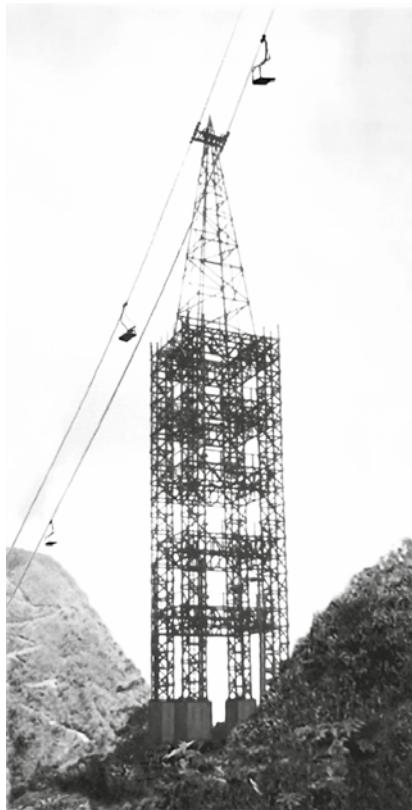


Imagen 1

Cien Años de la
Inauguración de la Estación La Camelia
Manizales. Homenaje

Cables Aéreos de Caldas...

Una historia

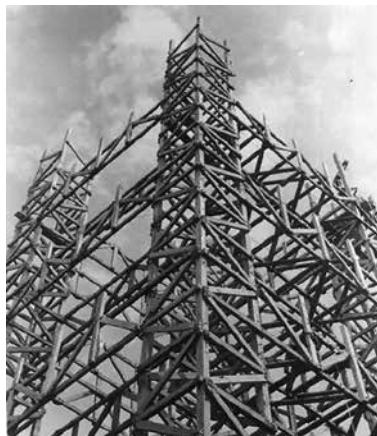


Imagen 2

**Ángel María Ocampo Cardona
Luis Fernando Sánchez Jaramillo**

Cien Años de la
Inauguración de la Estación La Camelia
Manizales. Homenaje



Imagen 3

CABLES AÉREOS DE CALDAS... UNA HISTORIA Cien Años de la Inauguración de la Estación La Camelia en Manizales. Homenaje

Autores: Ángel María Ocampo Cardona
Luis Fernando Sánchez Jaramillo

Gobernador de Caldas: Luis Carlos Velásquez Cardona

Secretario de Cultura: Lindon Alberto Chavarriaga Montoya

Primera Edición: Julio 2022 - 258 páginas

Asesor Editorial: Fabio Vélez Correa

ISBN: 978-628-95081-1-6

Diseño y Portada: Santar Publicidad

Manizales – Caldas – Colombia

PÁGINA DE AGRADECIMIENTOS

La idea de escribir un texto para rememorar los Cables Aéreos de Caldas se debe, no solo a la circunstancia de estar conmemorando el primer centenario de la inauguración del Cable Aéreo Manizales-Mariquita en la capital caldense. También se debe a un ejercicio alentado por la participación en el conversatorio virtual del día 22 de agosto de 2020, en el Festival Internacional de Historia de Villa de Leyva sobre el tema del Cable Aéreo más largo del mundo en las primeras décadas del siglo XX. Evento al cual se asistió al ser invitados por el Dr. Rodrigo Llano Isaza, coordinador nacional de la Red de Historiadores de Colombia —REHICOL— y el Dr. Carlos Alberto Moreno, director del festival. Por lo tanto, a ellos van nuestras primeras manifestaciones de gratitud.

A la par, se reconoce el apoyo del historiador Albeiro Valencia Llano, por sus recomendaciones y orientaciones para avanzar en esta labor investigativa. Por otra parte, la asesoría editorial para la estructuración del libro, brindada por el académico Fabio Vélez Correa, es también motivo de reconocimiento.

Con Tiberio Murcia Godoy, miembro del Centro de Historia de Honda, se queda en deuda por su ayuda para rescatar algunos documentos de los archivos de esa ciudad, en especial el contrato de cesión de los bienes del Ferrocarril de La Dorada y el Cable Aéreo Manizales-Mariquita a los Ferrocarriles Nacionales.

Se reconoce igualmente la contribución de Alejandra Salazar Martínez en Herveo, Pedro Luis Sánchez Galvis en el Líbano - Tolima, Fabio Andrés Castaño Ríos en Fresno, Viviana Grisales y María Alejandra Tolosa Castañeda en Manizales, cuyos aportes en esta labor investigativa fueron innumerables.

Finalmente, el Dr. Lindon Alberto Chavarriaga Montoya, secretario de Cultura de Caldas, puso la nota definitiva, con su apoyo en recursos para la publicación del presente libro.

PRÓLOGO

En el contexto de construcción del Estado nacional, el tema de los caminos y todos los aspectos relacionados con su desenvolvimiento como las rutas, los medios de locomoción, el mantenimiento, se convirtió en una de las prioridades de los grupos dirigentes de dicho Estado. Todas las actividades relacionadas con el transporte están estrechamente ligadas con las acciones productivas, el comercio, la circulación de personas y de mercancías. Por eso, era tan importante valorar la situación de los caminos desde el aspecto físico hasta las posibilidades de tránsito para poder trazar algunas medidas de acción y formular políticas que establecieran criterios sobre este asunto tan importante para la existencia de la República como es evidente en las observaciones que hizo Carlos Segismundo de Greiff en 1847:

“Es pues de una imperiosa necesidad facilitar la apertura i multiplicacion de las vias de comunicacion, sin las cuales las jeneraciones venideras se encontrarán, como la presente, desheredadas por sus mayores, aunque poseedores de una opulencia ilusoria i estéril, por el aislamiento en el cual se encuentran (...) Es, pues, de la mas importante urgencia, no solamente por medio de buenos caminos abrir una salida de las crecientes producciones de una poblacion que, todos los dias en aumento, halla encadenada su industria por falta de exportacion: es igualmente urgente por medio de poblaciones i cultivo conquistar esas comarcas ricas, pero incultas, para facilitar las comunicaciones de las provincias interiores i abrirlas un campo nuevo para sus especulaciones.” (Carlos Segismundo de Greiff, “Exploracion del Golfo de Urabá, del Rio Atrato i de sus vertientes”, en *Gaceta de la Nueva Granada*, 29 de agosto de 1847, núm. 907, p. 564)

Las observaciones de Carlos Segismundo de Greiff tomaron en cuenta aspectos como el impulso al poblamiento de vastas zonas del territorio nacional pero con base en una prosperidad que solo podía llegar en el momento que las poblaciones se vincularan al comercio y a la exportación; consideraciones en las que también incluía la necesidad de construir “caminos carreteros” y “caminos de fierro” como parte de las estrategias de fomento de la fundación de poblados y el trazado de caminos porque de la interacción entre ambos factores, poblado y camino, se podía garantizar la viabilidad de las nuevas fundaciones y la utilidad de los rutas de comunicación.

Las apreciaciones del ingeniero sueco coincidieron con varios aspectos delineados en algunos trabajos de Manuel Ancízar y Salvador Camacho Roldan, contemporáneos suyos. Estos hombres de letras decimonónicos lamentaron que los mecanismos para la asignación de tierras baldías que se habían establecido desde el periodo de la fundación de la República en la década de 1820, tuvieran dos prácticas nefastas: asignar estas tierras a personas pobres pero sin facilidades para tener acceso a los medios para hacerlas productivas y, por otro lado, facilitar y reconocer la propiedad de tierras baldías por parte de especuladores que se aprovechaban de la falta de eficiencia de los propietarios favorecidos inicialmente o de la ausencia de información fidedigna sobre los linderos de aquellas tierras. (Hermes Tovar Pinzón, *Que nos tengan en cuenta. Colonos, empresarios y aldeas: Colombia 1800-1900*, Bogotá, Tercer Mundo Editores-Colcultura, 1995). En un contexto como este, fueron muy limitadas las iniciativas que podían reconocer los alcances que podían llegar a tener los “caminos carreteros” para el presente y el futuro del Estado y de la sociedad nacional como se puede colegir del rechazo o de la poca atención que se prestaron a las propuestas sobre caminos que fueron solicitadas y atendidas por Agustín Codazzi dentro de las múltiples labores que desarrolló al frente de la Comisión

Corográfica (1850-1859), así como el empleo que se le dio a los recursos que se llegaron a obtener de la asignación del 34% de las ganancias generadas por la producción de sal para “la mejora i composición de caminos” y la exención de impuestos para los “materiales necesarios para la construcción i conservación de puentes en los caminos públicos”, aspectos que fueron contemplados en el *Código Fiscal* de los Estados Unidos de Colombia de 1873.

Los esfuerzos por abrir caminos entre los poblados y mantenerlos en buenas condiciones de funcionamiento dependía no solo de la convicción sobre la importancia del camino; en realidad, dependía de la viabilidad de la fundación de los poblados a lo largo del tiempo, lo que hizo que la situación de las rutas transitables, que básicamente eran “caminos de herradura”, se mantuvieran en condiciones deplorables y peligrosas para los diferentes medios de transporte disponibles en el siglo XIX: mulas, bueyes y hombres que se empleaban como cargueros, así como para los arrieros que transitaban por estos caminos. Las condiciones de estos “caminos de herradura” fueron descritas a través de múltiples testimonios publicados por visitantes extranjeros y avezados viajeros nacionales que cruzaron el territorio nacional por diversas circunstancias durante el siglo XIX; en dichas descripciones destacan de manera reiterada los riesgos de las pendientes resbalosas y los lodazales de difícil paso, producto de la falta de mantenimiento del camino, así como del uso más bien esporádico de dichas rutas. (Un buen ejemplo de las situaciones que se podían vivir en estos caminos se encuentra en los testimonios de Isaac F. Holton, *La Nueva Granada: veinte meses en los Andes* (1857), Bogotá, trad. Angela Mejía de López, Publicaciones del Banco de la República, 1981 y en el relato “De Medellín a Bogotá” (1852), en *Obras inéditas de D. Manuel Pombo publicadas por su hijo Lino de Pombo*, Bogotá, Camacho Roldán & Tamayo, 1914, pp. 1-197)

Las condiciones de la topografía nacional han hecho de las barrancas un obstáculo permanente para superar a la hora de trazar los caminos y de emprender un viaje, pero este no era el único reto que debían enfrentar aquellos que se animaron a transitar de un poblado a otro, también debían afrontar los desafíos que planteaban los cruces de ríos y quebradas, accidentes naturales que obligaban a buscar sitios adecuados para el vado de los ríos o construir puentes de madera con vigas y tablones; sin embargo, cuando los ríos eran de gran tamaño y no era posible vadearlos ni a pie ni con puentes de madera, era indispensable usar cables, tarabitas y barcas cautivas; innovaciones técnicas del siglo XIX que se emplearon a la par de las urgencias para ampliar el tránsito por algunas rutas.

Los cables permitían cruzar el río mediante el uso de un arnés; la tarabita es un cajón de madera que se cuelga de una polea y que a diferencia del cable, sirve para transportar pasajeros y cargas pequeñas; las barcas cautivas son canoas unidas mediante poleas a un cable que se mueve a través del cauce por la combinación de la fuerza de tracción del cable y la fuerza de la corriente reguladas por el timón de la embarcación. Estas embarcaciones permitían el paso simultáneo de pasajeros, animales y cargas pesadas. En todos los casos relacionados con estas formas de superar las corrientes de agua, las maniobras de carga y descarga, las acciones que debían hacer para realizar el desplazamiento, las condiciones para hacer el mantenimiento de las piezas y los factores climáticos convirtieron a estos medios para superar las dificultades naturales en fuentes de múltiples riesgos y accidentes para los seres humanos, los animales de carga y las mercancías que los debían utilizar. (Luis Fernando Múnera López, *El puente de Occidente y la integración de Antioquia*, Medellín, Universidad Nacional de Colombia, 2018, pp. 45-51)

Este tipo de soluciones para superar los problemas de la geografía y satisfacer las necesidades de movilidad de

mercancías y personas se mantuvieron sin modificaciones mayores en muchos puntos del territorio nacional durante el siglo XX. No obstante, las transformaciones de las condiciones productivas y las urgencias exportadoras hicieron evidente, con el paso de los años, las limitaciones de este tipo de soluciones y la importancia de emprender otro tipo de procedimientos.

Mientras las demandas de productos de exportación mantuvieron niveles de negocio a nivel de propuestas iniciales, la arriería y los “caminos de herradura” pudieron soportar el aumento paulatino del tránsito de mercancías; de hecho, entre 1880 y 1930 los “caminos de herradura”, transitados por recuas de mulas y bueyes, fueron el principal eje del sistema de transportes del país hasta que los volúmenes de carga para el comercio internacional y nacional, así como el crecimiento de los ingresos encontraron en estos medios de transporte una importante limitación para su crecimiento.

La implementación de líneas férreas desde la década de 1870 enfrentó múltiples problemas, desde la contratación hasta las condiciones sociales y políticas del país, de tal suerte que para 1898 la red ferroviaria no superaba los 550 kilómetros y no alcanzaba aún a llegar a ciudades como Bogotá, Medellín o Cali. Sin embargo, era necesario apoyar el crecimiento de los ferrocarriles para soportar el aumento de las exportaciones. Por esta razón, la ampliación de la red ferroviaria fue contemporánea a la intensificación del uso de transporte animal. El aumento de los ingresos tenía relación con las posibilidades de ampliar el volumen exportable; para el año 1910, por ejemplo, ya eran evidentes las limitaciones de los bueyes y mulas para aguantar el volumen de mercancías con relación al estado de las rutas y el tiempo en el traslado de los productos; lo cual, llevó al diseño y realización de líneas ferroviarias que iban de la mano con iniciativas como los cables aéreos (Jorge Orlando Melo, “Los caminos reales: retrato viviente de una especie

en extinción”, en Pilar Moreno de Ángel, Jorge Orlando Melo González y Mariano Useche Losada (Eds.), *Caminos reales de Colombia*, Bogotá, Fondo FEN Colombia, 1995, pp. 13-17).

El diseño, la ejecución y el uso de los cables aéreos en un área específica del país es la historia que describe y analiza el libro que el lector tiene entre sus manos. El trabajo que realizaron Ángel María Ocampo Cardona y Luis Fernando Sánchez Jaramillo señala cómo en el centro occidente colombiano desde 1884 hubo diversos intereses territoriales y comerciales que impulsaron, de manera simultánea, la navegación fluvial por los ríos Cauca y Magdalena, la construcción de redes ferroviarias y el trazado de cables aéreos.

El trabajo de investigación que estructura el libro también analiza los vínculos que existen entre las transformaciones de Manizales en la segunda mitad del siglo XIX, el surgimiento de la producción y comercialización del café, las condiciones de la arriería y a partir de ello, cómo se generaron y cuáles fueron las propuestas para construir los cables aéreos.

La investigación realizada por Ángel María Ocampo y Luis Fernando Sánchez tiene como uno de sus principales logros la descripción de las empresas relacionadas con los cables aéreos como La Dorada Railway Company y cómo este tipo de empresas desarrollaron una infraestructura y establecieron formas de organización empresarial que hicieron presencia en varias zonas de la región; también es muy interesante ver cómo el libro describe cuáles fueron las rutas que cubrían esos cables aéreos y el tipo de impactos sociales que la presencia y el uso de los cables aéreos tuvieron en las sociedades locales, cómo fueron afectadas las empresas y las comunidades por diferentes tipos de crisis y cómo las afrontaron.

El conjunto de estos factores tiene una importante presencia en los procesos sociales, políticos, económicos e históricos del centro occidente colombiano durante el siglo XX hasta el presente. En este sentido, el libro menciona y se aproxima a temas que se tratan por primera vez en la bibliografía histórica regional y abre la puerta para que se hagan más estudios sobre aspectos que ameritan atención más detallada como la presencia de técnicos extranjeros en diferentes poblados de la región, el surgimiento de movimientos sociales relacionados con las condiciones de trabajo en estas empresas de transporte, las dificultades para la titulación de predios a favor de la Compañía de los Cables Aéreos para la instalación de la infraestructura requerida y los vínculos complementarios y problemáticos entre las empresas de ferrocarriles, cables aéreos y los proyectos de construcción de carreteras a partir de los años 1930, entre otros temas más.

Estos planteamientos y sus logros explican la fortuna de esta obra que enriquece el conocimiento del pasado de la región centro occidental de Colombia e invita a recorrer con atención y curiosidad por las páginas que siguen.

Alexander Betancourt Mendieta
Universidad Autónoma de San Luis Potosí

CONTENIDO

Página de Agradecimientos	7
Prólogo	9
Introducción	21
Capítulo 1: Tradición de los sistemas vial y de transportes en Colombia	29
De los terciadores a los arrieros	30
De las trochas a los caminos.	31
De los caminos de la Colonia a las sendas de la colonización antioqueña.	33
La Navegación Fluvial: Del champán a las carabelas.	38
El bautismo del Gran Río: Orígenes de la navegación por el Magdalena	40
Siglos XIX y XX: A todo Vapor.	43
La navegación por el río Cauca.	46
Los Ferrocarriles	53
Panamá: Entre los dos océanos.....	56
Cúcuta – Maracaibo	57
Barranquilla – Puerto Colombia.....	58
Santa Marta – Barranquilla – Cartagena	59
Pacífico: Buenaventura – Cali – Popayán	
– Buga – Cartago	60
El ferrocarril de La Dorada	62
Antioquia al sur: Medellín – Bolombolo	64
El Ferrocarril de Caldas.....	65
Ramal Puerto Caldas – Pereira – Santa Rosa	
– Villamaría – Manizales	70
Ramal Nacederos – Armenia	74
Ramal La Virginia – La Pintada	78
Capítulo 2: Los Cables Aéreos de Caldas	89
Contexto económico.....	89
La transformación de Manizales en la segunda mitad del siglo XIX	91

Producción y comercialización del café	94
El calvario del transporte: crisis de la arriería.....	99
La Concesión Burila y el Ferrocarril de Caldas.....	103
El Ferrocarril de Caldas y el Cable Aéreo	
un proyecto muy particular	106
El contexto político y la construcción del primer cable	111
Isaac Holton y Salvador Camacho Roldán los visionarios.	111
Rafael Reyes Presidente de Colombia y socio de Burila.....	112
La creación de Caldas y sus primeros gobernantes	115
La Empresa de los Cables Aéreos:	
The Dorada Railway Company.....	118
James Lindsay	120
Infraestructura del Cable Aéreo	121
Retrasos.....	126
El contexto político y la construcción	
de los ramales del cable.....	130
El gobierno de Pedronel Ospina	131
Aquilino Villegas el promotor de los cables.....	133
Ramificaciones del Cable Aéreo	136
Oriente: Manizales – Mariquita.....	137
Ramal de Occidente: Manizales – Arauca	
(proyección al Chocó).....	138
Norte: Manizales – Aranzazu	146
Sur: Manizales – Villamaría	150
El impacto económico de los Cables Aéreos	152
Capítulo 3: Cultura y Sociedad alrededor	
de los Cables Aéreos de Caldas	161
El entorno cultural e ideológico	161
Población y desarrollo municipal	165
Población y Sanidad.....	166
Estratificación social.....	170
Los hombres de la arriería	171
Los hombres del Cable Aéreo y sus familias.....	174
Los hombres de La Dorada Railway: Los extranjeros.....	175
Los proveedores de predios y servidumbres	181
Los pasajeros del Cable Aéreo.....	185
Bandolerismo en los Cables Aéreos.....	190

Asociación y sindicalismo.....	194
Movimientos huelguísticos.....	198
La torre 20 o la torre de Herveo en Manizales	199
Capítulo 4: El Ocaso de los Cables Aéreos.....	203
Factores determinantes de la crisis de los cables aéreos.....	204
El auge de las carreteras, un escenario alentado	
por la Fiebre del Caucho y de la industria automotriz.....	206
Accidentalidad en los Cables Aéreos	207
El destino actual de los predios del Cable Aéreo	210
El final de los Cables Aéreos:	
Traspaso a Ferrocarriles Nacionales.....	212
Epílogo: Los cables aéreos de hoy.....	215
Apéndices	221
Los proveedores de predios y servidumbres para la	
Construcción del cable aéreo Manizales-Mariquita.....	221
Recuerdos de un viaje en cable aéreo.....	243
Bibliografía General	245
Índice Fotográfico.....	253

INTRODUCCIÓN

Aunque en 1922 fue inaugurada la estación la Camelia del cable aéreo Manizales - Mariquita, con la que se completaba el proyecto de este medio de transporte, la verdad es que, desde 1911, se había suscrito el contrato que dio inicio a esa empresa. Muchas generaciones de manizaleños hemos estado familiarizados con ese sistema de transporte, gracias, en parte, a la edificación de la mencionada estación que genéricamente se conoce como el Cable y donde actualmente funciona la Facultad de Arquitectura de la Universidad Nacional de Colombia, sede Manizales. Era desde allí de donde se iniciaba el recorrido de los cables que llevaban y traían mercancías hasta y desde Mariquita.

La estación La Camelia (El Cable) aún hace parte de un conjunto urbano que permite ver algunas de las torres del primitivo cable, la emblemática torre 20 o torre de Herveo que fue instalada en el parque Antonio Nariño; la avenida James Lindsay, nombrada así en homenaje al director de las obras del cable y, recientemente, el Centro Comercial Cable Plaza, que completa ese conjunto que genéricamente se denomina Sector del Cable.

El presupuesto inicial contemplaba que las obras estuvieran listas en 1913, pero diversos factores obligaron a que el plazo se extendiera hasta 1922, cuando se dio por terminada la obra. De igual manera, lo que hoy seguiría siendo un importante medio de transporte de pasajeros y mercancías, se desvaneció hacia los años cincuenta del siglo XX, a pesar que en su momento era un medio de transporte revolucionario. Aparentemente fue perdiendo su eficacia, si se compara con la época actual en la que se sigue apostando a la misma idea, bien como medio de transporte de carga, y genéricamente, como transporte

de pasajeros, como ocurre en Manizales con la línea que comunica con el municipio de Villamaría.

Más allá de evocar la historia del Cable aéreo Manizales – Mariquita o de conmemorar el primer centenario de su arribo a Manizales, cobran sentido un sinnúmero de interrogantes que orientan el trabajo investigativo que dio como resultado este libro. ¿Cómo surgió la idea de construir un cable aéreo entre Manizales y Mariquita? ¿Quiénes fueron sus promotores? ¿Qué era un cable aéreo y cuál era su imaginario? ¿Cómo se financió el proyecto? ¿Quiénes fueron sus propietarios? ¿Cómo se construyó? ¿De dónde provinieron sus materiales? ¿Quiénes hicieron los diseños? ¿Cuál era su propósito? ¿Qué se buscaba solucionar? ¿Quiénes conformaron su mano de obra durante la construcción y operación? ¿Cómo fueron transportados los materiales? ¿Cuál era el antiguo sistema de transporte y qué pasó con él cuando se puso en operación el cable aéreo? ¿Quiénes lo operaban? ¿Cuál era la cotidianidad de los trabajadores del cable aéreo? ¿Cuáles eran sus roles? ¿Cuál era la conformación de sus familias? ¿Cómo se daba la sociabilidad entre la comunidad del cable: amigos, familias, empresarios? ¿En qué consistía la accidentalidad y cómo se atendía? ¿Cómo operaba la delincuencia alrededor del cable? ¿Qué otros sistemas de cable existieron en Manizales para integrar la región Gran caldense? ¿Cuál fue la razón de la construcción de los otros cables? En fin, ¿Cuáles fueron las vicisitudes durante la construcción, funcionamiento y ocaso de los otros cables?

Si bien hay numerosos escritos sobre este cable aéreo, aún es posible dar otras miradas que permitan entender este medio de transporte como un sistema complejo que involucra ingeniería, dinámica de mercado, impactos sobre el paisaje, la economía y la sociedad del cable por mencionar solo algunos. Entre los escritos sobre el Cable aéreo Manizales – Mariquita se destacan el de Néstor Echeverri, antiguo gerente del Ferrocarril de Caldas,

quién en un informe publicado en 1927 hace importantes referencias a él; Antonio García Nossa, hace importantes reflexiones de las razones económicas y estratégicas que se tuvieron en cuenta para su construcción; y Gustavo Pérez Ángel, quién recoge el más completo estudio del que se tenga conocimiento hasta 1997, cuando publicó su libro *Colgados de la nubes: Historia de los cables aéreos en Colombia*. Se trata de un cuerpo de datos que recoge los antecedentes, desarrollo de la construcción y operación del cable aéreo Manizales – Mariquita, acompañado de estadísticas de la estructura del cable y del transporte de mercancías. Muestra detalles técnicos de las torres y las góndolas, menciona nombres de los ingenieros extranjeros que intervinieron en la obra y otra información que contribuye a conformar la historia de este cable.

Evidentemente, hay muchas otras referencias que se recogen en la historiografía local y regional como: Jesús Antonio Cardona Arias, en *Monografía de Neira*; Fray Pedro Fabo del Corazón de María, en *Historia de la Ciudad de Manizales*; José Gaviria Toro, en *Monografía de Manizales 1849-1924*; Belisario Antonio Gómez Castro, en *Herveo a través de la Historia*; Hernando Henao Correa, en *Villamaría y su historia*; Luis Londoño Ospina, en su libro *Manizales*; el Presbítero José Felipe López, en *Historia de Aranzazu*; Antonio Morales Arias, en *Historia de Neira*; Armando Moreno Sandoval, en *Mariquita 25 años de Historia*; Ángel María Ocampo Cardona, en el artículo: “El cable aéreo Manizales – Mariquita y su incidencia en el desarrollo del oriente caldense”, (Revista Papel de Oficio Nº 23 Noviembre de 2017, páginas 14 - 18) y muchos otros que se han referido a este sistema de transporte y que permiten seguir entendiendo su historia.

Entre las fuentes primarias, se destacan el contrato de venta del cable aéreo y el ferrocarril de la Dorada a la Nación, a través de Ferrocarriles Nacionales de Colombia, firmado

en Bogotá en 1956, y numerosos Acuerdos del Concejo Municipal de Manizales.

En su momento de más brillo, operaron en Manizales, además del Cable a Mariquita, el cable del Norte que unía los municipios de Neira y Aranzazu, el de Villamaría y el del Chocó. Estos últimos tres cables estuvieron asociados a la empresa Ferrocarril de Caldas y tenían como estación la misma del ferrocarril, en donde hoy funciona la Universidad Autónoma de Manizales.

A primera vista, pareciera que se hubieran perdido los rastros de los cables caldenses y que persistiera solo el de Manizales a Mariquita; sin embargo, se han localizado palimpsestos de otros cables, como existen en el de Mariquita. Lo cierto es que el mayor porcentaje del recorrido de este cable, se encontraba en el Departamento del Tolima, en los municipios de Herveo, Fresno y Mariquita.

En estas poblaciones se tuvo la colaboración de varias personas. En Herveo, de la historiadora Alejandra Salazar y su grupo de colaboradores del programa "Voces del Silencio", quienes nos compartieron testimonios y fotografías de la Estación Frutilllo, La Moravia, del Fresno, además de información relativa al cable aéreo. Y Armando Moreno Sandoval nos suministró en sus investigaciones datos sobre el Palomo Aguirre, legendario bandolero que con sus compinches asaltó varias vederas las instalaciones del cable.

La estrategia de abordaje del tema en esta investigación parte, en primer lugar, de recorrer la evolución de los sistemas vial y de transportes en Colombia, pasando de los terciadores a los arrieros, de éstos a la navegación fluvial, hasta llegar al ferrocarril, describiendo las características de los principales ramales y reseñando la importancia de cada uno de estos caminos para el comercio nacional

e internacional; esta temática se presentará en el primer capítulo.

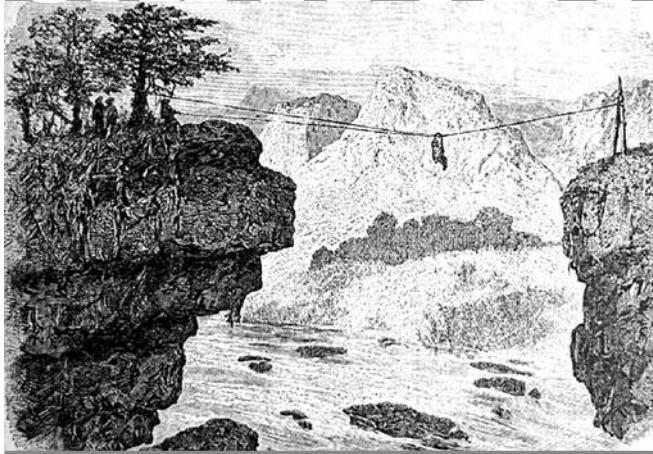
Un segundo capítulo, tendrá en cuenta la definición del contexto económico, la necesidad de mejorar el sistema de transportes de la época en la región; el matiz político, empresarial y de ingeniería que se requería para la construcción de los cablea aéreos en Caldas y los principales personajes que contribuyeron a que este proyecto se hiciera realidad.

El tercer capítulo, trata sobre el contexto sociocultural alrededor de los cables aéreos de Caldas. Versará sobre la población de la región en la época, sus principales características demográficas y su estratificación social, para conocer un poco a los hombres y empresas que estuvieron detrás de la construcción del cable. En este capítulo también se incluye una reseña sobre los proveedores de los predios, sobre los cuales se realizó la construcción y el proceso de su adquisición. Por último, en este capítulo se aborda un poco la caracterización de la vida cotidiana alrededor del cable aéreo en la región.

El cuarto y último capítulo, analizará el ocaso del cable aéreo de Caldas, presentando las principales razones por las cuales se dejó de utilizar, paulatinamente, como forma de transporte, tanto de pasajeros como de mercancías.

El libro concluye con un epílogo, en el que se reflexiona un poco sobre la resurrección de los cables aéreos, que han tomado una nueva vigencia en la actualidad, con características tecnológicas modernas, en materia de transporte de pasajeros y mercancías, y sobre la importancia de su implementación en las distintas ciudades de Colombia, como alternativa ecológica y de bajo coste.

CAPÍTULO



1

**TRADICIÓN DE LOS SISTEMAS
VIAL Y DE TRANSPORTES EN COLOMBIA**

VÍAS Y TRANSPORTE EN COLOMBIA

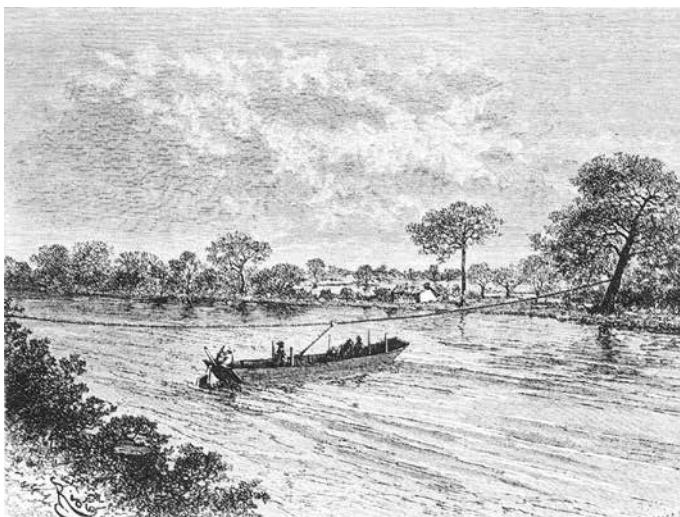


Imagen 5

Según Antonio García, la primitiva red de ríos y caminos de herradura de la región caldense hasta el año 1920, se puede considerar como un primer eslabón en la historia vial; fue la etapa en que predominó un tipo de “economía cerrada (por el alto costo de los transportes) y agricultura diversificada (destinada a satisfacer necesidades locales, poco voluminosa pero diversificada” (García, 1978, pág. 399). En este contexto, el cultivo del café era fomentado por capitales de los centros capaces de organizar su transporte y defenderse de las contingencias y riesgos por medio de la asociación.

En este período, los ríos Magdalena y Cauca eran las dos grandes vías de exportación e importación; los transportes por caminos de herradura requerían de una elevada capacidad mercantil, lo que aseguraba el papel monopolista de los municipios caldenses más desarrollados, razón por la cual, las vías caldenses demandaban intereses locales con apariencia de generales.

De los terciadores a los arrieros

Los antecedentes de los transportes en la América prehispánica, según Gustavo Pérez Ángel (Pérez Ángel, 1997, págs. 21 y ss.), se pueden encontrar en el uso de los brazos y las espaldas. Los aborígenes del altiplano serpenteaban por los riscos de las montañas, doblegados por el peso de las piedras de sal y los paquetes de mantas de algodón que cargaban a sus espaldas, avanzando confiados en el trueque que les esperaba a las orillas de los grandes ríos. Por milenios, los indígenas emplearon solamente el remo y sus propios pies para marcar la huella de su precaria civilización.

En lo fluvial, las tarabitas, canoas y chamaranes primitivos tuvieron vigencia en Colombia hasta el siglo XIX, aunque, en algunas regiones es posible encontrarlos hasta principios del siglo XX. Ante los ojos de los europeos llegados a América, se desplegaron imágenes de pequeñas canoas propulsadas por la fuerza de remeros semidesnudos que se deslizaban sobre las aguas a lo largo de los ríos y en medio del verdor de las selvas, con sus mujeres adornadas con alhajas de oro, amamantando sus crías junto a bultos de cueros de animales salvajes, manojo de mazorcas de maíz y rústicas ollas de barro.

Durante las primeras etapas de la colonización antioqueña, antes de la construcción de los caminos de herradura, fue común la labor de los cargueros, terciadores o silleteros, quienes abrían el camino a punta de machete y transportaban en sus espaldas, no solamente pesadas o delicadas cargas sino algunos viajeros sentados sobre una liviana silla de madera, ayudado tan solo de cincha de cabuya con la que colgaban el peso a su frente.

Si bien el barón de Humboldt, en su viaje por la Nueva Granada, conoció el oficio de los silleteros, prefirió cruzar la cordillera Central por sus propios medios. Sin embargo,

muchos viajeros atravesaron la abrupta geografía a lomo de silletero (Pérez Ángel, 1997, págs. 21 y ss.).

Son fuertes las palabras de Antonio García, sobre el oficio de los cargueros durante la época colonial:

“No abriéndose caminos de herradura sino en las regiones topográficamente más accesibles, los indios se emplean como animales de carga. Con la introducción de cuadrillas esclavistas de negros, queda la población indígena disponible fuera de las minas, se abarata el costo de transporte y aumenta la facilidad de importación. El indio no se libera de su condición de bestia de transporte, mientras los caminos no permitan el acceso de animales de carga” (García, 1978, pág. 28).

De las trochas a los caminos

Cuando las cargas fueron más abundantes y las trochas comenzaron a convertirse en caminos, se formó el oficio de la arriería. En invierno los cascós y pezuñas de los animales de carga unidos a las lluvias abundantes formaban canalones atravesados en los caminos construidos sobre terrenos blandos que obligaban a los animales a avanzar lenta y fatigosamente con su vientre pegado al fango, y a los arrieros a desplazarse a saltos buscando las partes más altas del camino, mientras animaban a sus recuas con gritos, silbidos y el chasquido de los zurriagos.

Delante de la manada avanzaba el sangrero, encargado de avisar el encuentro con otro grupo de animales que se acercaban en sentido contrario, permitiendo que los arrieros arrimaran sus animales al barranco para evitar la colisión de las cargas o que rodaran sus bestias por los despeñaderos.

Los caminos no estaban adecuados para carretas u otros vehículos de ruedas. Para el transporte de las piezas

más pesadas se requería la construcción de parihuelas o turegas, aparejos consistentes en dos maderos colgados de una o dos parejas de bueyes. Cuando la consistencia de una carga pesada lo permitía, un solo animal podía arrastrarla montada sobre dos varas paralelas. La faena de los arrieros se iniciaba antes del amanecer, reuniendo, enjalmando y cargando los bueyes. Con las primeras luces del alba la caravana iniciaba su marcha. Los animales portaban la carga sobre enjalmas tejidas en cabuya y rellenas de paja. Caminaban hasta el mediodía. Entonces el grupo descargaba los animales para que pudieran pastar y descansar.

Las posadas o reposos, que eran rústicos establecimientos que prestaban un elemental servicio de hospedaje, constituyeron un aporte socializante en una época de difícil comunicación. Reunidos al calor de las brasas del fogón de tierra pisada, y a la luz de una vela de sebo, los cansados arrieros intercambiaban experiencias y narraban sus aventuras algunas veces cargadas de fantasía.

Las lonas, telas muy tupidas e impermeables, eran la única protección de la lluvia. Con ellas se cubría la carga sobre los animales y se confeccionaban los delantales y las muleras que caracterizaban a los arrieros. Las ataduras, es decir, sobrecargas, lías, pretales, retrancas y bragueros, eran sogas fabricadas con cuero sin curtir de ganado vacuno, mientras que los aparejos usados en las mulas eran confeccionados totalmente en fique.

En los animales destinados a pasajeros se usaban galápagos, monturas y riendas de cuero de elaboración más fina. Los jinetes se protegían del barro con zamarros de cuero curtido y transportaban su equipaje de mano en las alforjas, que semejaban dos maletines iguales que colgaban al anca de sus animales.

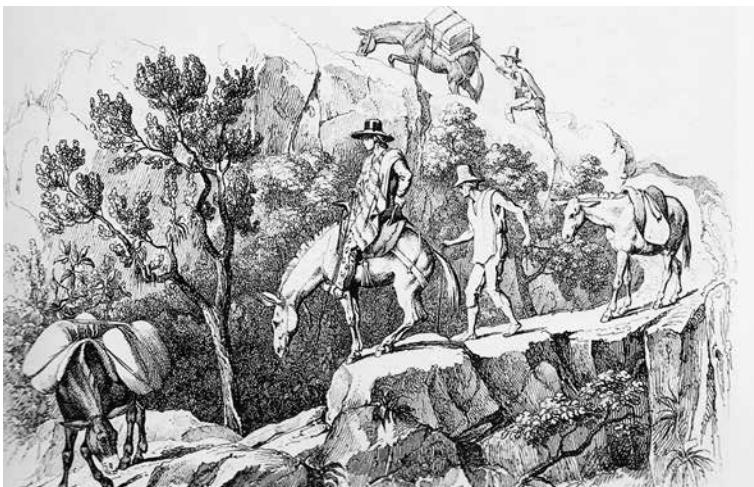


Imagen 6

De los caminos de la colonia a las sendas de la colonización antioqueña

Durante el siglo XVI, los conquistadores, siguiendo los senderos abiertos por los indios, caminaron por trochas paralelas a los ríos, en donde encontraron pobladores cordilleranos dedicados al comercio. (Ver mapa de los caminos primitivos de la región caldense)

Hacia 1555, los conquistadores navegaron el Magdalena hacia el sur. Las dificultades del río los detuvieron, en el lugar donde construyeron el embarcadero de Honda. Su localización determinó la vía que por Guaduas conducía a la sabana de Bogotá.

Sin embargo,

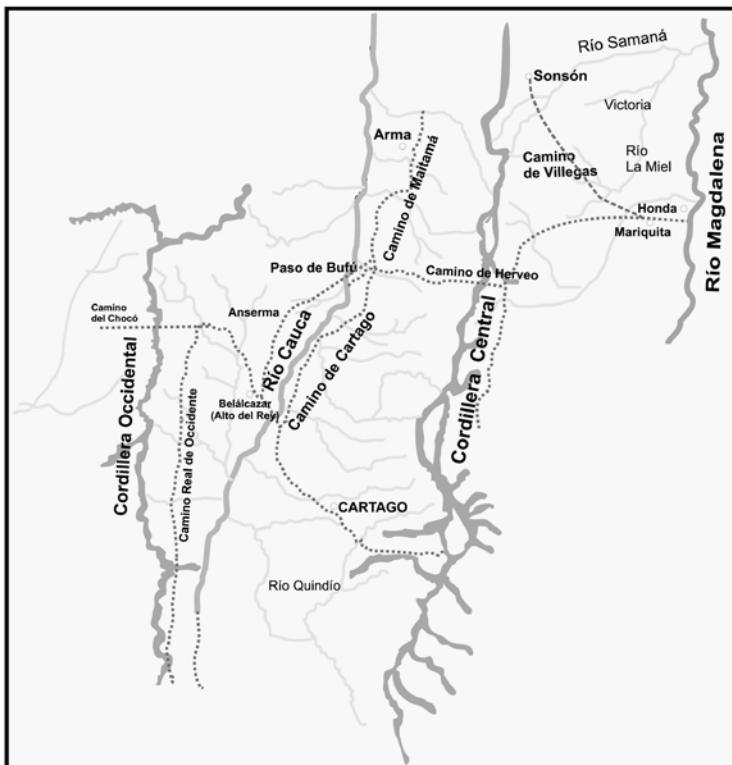
“La llegada de los europeos no mejoró la situación de los aborígenes. Hizo más largas sus jornadas y más abundantes y pesadas sus cargas. La conquista se propagó a brazo y a lomo de indio a lo largo de los ríos y de sus primitivos senderos. Tardó muchos años la reproducción de las bestias de carga introducidas por los peninsulares y el mejoramiento y prolongación de los caminos. La

carga y los mismos viajeros fueron transportados por varios siglos a la espalda y el sudor de los indígenas" (Pérez Ángel, 1997, pág. 22).

En los tiempos de la colonia española, las fundaciones de Arma, Anserma y Cartago se conectaron por un camino que partía de Cartago, cruzaba el río Cauca, seguía la serranía del Alto del Rey, descolgaba al río Sopinga, llegaba a la ciudad de Anserma y por la orilla del río Opirama tomaba la ribera del Cauca, para vadearlo por los pasos de Velásquez o Bufú y trepar a la villa de Arma (Cardona Tobón, 2010, pág. 52).

Supía por su parte estaba conectado con la trocha de Hervé, que llevaba al río Magdalena, y con la trocha de los Ansermas que la unía con Cartago o llevaba al Arrastradero de San Pablo, ya fuera para dirigirse al océano Pacífico, o embarcarse por el Atrato hacia los puertos del Atlántico (Cardona Tobón, 2010, pág. 53). La trocha de Hervé partía del lugar donde el río Cauca recibe las aguas del río Pozo y siguiendo Pozo arriba, llegaba al divorcio de sus aguas (al acercarse al Guarinó, el río Pozo ya se llama Pocito) con las del Guarinó, bajando hasta Mariquita y terminando en Honda (Cardona Tobón, 2010, pág. 53).

El camino de Villegas se empezó a abrir desde los tiempos coloniales y sólo recibió un efímero impulso en los años de la independencia, especialmente en la reconquista española, cuando el trayecto se convirtió en un presidio para los patriotas antioqueños, enviados a la región a abrir una ruta entre Antioquia y Mariquita (Cardona Tobón, 2010, pág. 60). En su construcción participó el célebre patriota antioqueño José Manuel Restrepo, quien siguiendo órdenes del gobernador Sánchez de Lima, y al mando de mil hombres rompieron el camino el 21 de septiembre de 1816, para unir a Sonsón con Honda y Mariquita (Restrepo, 1898, citado por Florencio Rafael, 1961).



Mapa I. Caminos primitivos de la región caldense.

Siguiendo las líneas de esos antiguos caminos de la colonia, los pobladores de Manizales se dieron a la tarea de desarrollarlos y mejorarlos para comunicarse con el norte (Neira a Medellín, capital y fuente de aprovisionamiento), al suroeste (Cartago buscando el Quindío y el Valle) y al oriente (Honda y Mariquita buscando el río Magdalena hacia el Atlántico y Europa). El primer camino que se construyó hacia el oriente buscando la salida al río Magdalena, fue el Camino del Ruiz. Se iniciaba en el sector de Termales, continuaba hacia Peladeros, bordeaba el río Lagunilla, tocaba el Líbano y llegaba a Ambalema, puerto fluvial, centro comercial y zona de monopolio de tabaco.

Se pensó luego en otra alternativa: En 1865 se otorgó a un grupo de ciudadanos liderados por Ignacio Villegas una concesión por quince años para construir y explotar una segunda vía hacia el río Magdalena: El Camino de La Elvira era una ruta más corta para llegar a Mariquita, pasando por Fresno. Los concesionarios cobraban peajes por pasajeros y por cargas, lo que les representaba un buen negocio; esta nueva ruta relegó el Camino del Ruiz y años más tarde marcó el trazado del primer cable aéreo de la región.

Al finalizar el siglo XIX, el comercio de artículos exportables creció y se hizo más intenso el tráfico por el camino de La Elvira. Fue necesario construir el camino de la Moravia, un sendero alterno que ascendía a la cordillera siguiendo la dirección del río Guacaica, La Rocallosa, Los Sauces, Ventiaderos y La Plancha, cruzaba la cordillera por San Pablo y bajaba al paso de La Moravia. Se llegaba al caserío de Brasil, a orillas del río Perrillo, donde había una posada. De ahí se dirigía al Fresno a encontrar el antiguo camino de La Elvira para llegar luego a Mariquita.

Los caminos de herradura conectaron a Manizales con el centro de las zonas que estaban en pleno desarrollo en el interior del país: Cauca, Medellín y Tolima. Su posición estratégica le dio una gran importancia comercial y militar. Esta última ventaja sería aprovechada varias veces durante las guerras civiles que perturbaron al país en la segunda mitad del siglo XIX. Evidencia de esto es el nombre de una importante carrera de la ciudad: La Esposición¹.

Bueyes y mulas fueron los animales empleados para el transporte de carga.

“La primera especie usada fue el asno, pero fue reemplazado por el caballo, la mula y el mulo (...) y

1 Tomás Cipriano de Mosquera, en 1860, firmó en Manizales un tratado con las fuerzas del gobierno que denominó Esposición, significando con esta extraña denominación su condición de “Sponsor” o garante de los acuerdos. En la guerra de 1876, el ejército conservador se entregó allí mismo al general Julián Trujillo.

el camello, todos los cuales pueden acarrear cargas más grandes y llevarlas más lejos. Las reses fueron los primeros animales usados para proporcionar tracción (arrastrando arados o carros), pues es relativamente fácil enganchar un yugo a sus cuernos; los bueyes en particular son fuertes pero mansos" (Dartnell, 2019, pág. 87).

Los bueyes eran preferidos por diversas razones: transportaban cargas superiores a 120 kilos, más pesadas que las que normalmente se colocaban sobre las acémilas; su precio era inferior al de una mula: la crianza y el adiestramiento eran más sencillos y no requerían herraduras como las mulas, aunque a veces se hacía necesario proteger sus extremidades con unas alpargatas redondas hechas de fique, cuando las asperezas del camino las lastimaban².

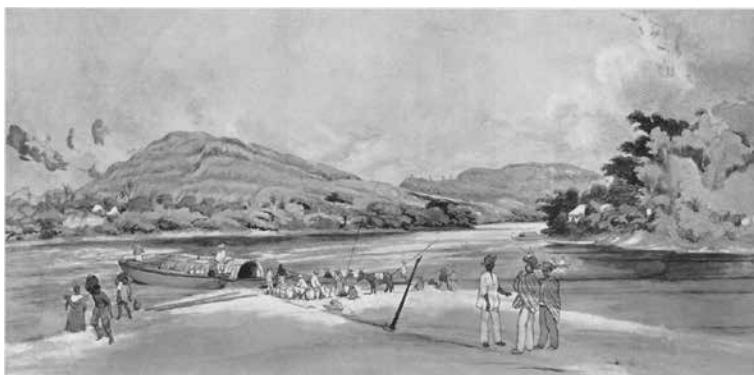


Imagen 7

Cada manada tenía un campanero, un buey que marchaba adelante. De él colgaba una campana que anunciaba el avance de la boyada. Lo seguía el resto de la manada (Marfil, Carbonero, Bandera, Granadillo, Pielroja...) y

2 Los bueyes son machos castrados desde temprana edad que prestan servicio continuo a lo largo de 12 a 15 años. Cuando presentaban algún problema, se sacrificaban y se consumían, recuperándose así la principal inversión de los arrieros. Por el contrario, los caballos, mulas y asnos morían pastando. A pesar de los cuidados, era frecuente ver a los bueyes y a las mulas con grandes llagas en sus lomos.

detrás sus amos. Para el transporte personal los caballos y las mulas fueron los animales preferidos; los primeros por ser más rápidos y de un paso más suave, y las mulas por su resistencia y seguridad.

En 1880, cuando Manizales tenía una población de 14.000 habitantes, había 1.500 bueyes de carga, 152 mulas y caballos para viajeros.

La navegación fluvial: del champán a las carabelas

En la segunda mitad del siglo XIX se empezó a desarrollar el transporte en vapor por las aguas de los ríos Cauca y Magdalena. Este sistema de transporte fluvial tuvo impacto insospechado para el desarrollo económico de Caldas, toda vez que ambos ríos fueron utilizados para mover las exportaciones, primero de tabaco y luego de café, así como las importaciones de productos manufacturados, y permitieron la construcción y desarrollo de los ferrocarriles y cables aéreos, que vinieron a complementar el sistema integrado de transporte durante las primeras décadas del siglo XX.

Germán Silva Fajardo, apoyado en las noticias históricas sobre las áreas geográficas ocupadas por las familias Caribe y Arawac, primeros navegantes del mar de las Antillas, concluye que hay pruebas suficientes para hablar de la existencia de la navegación por estos ríos desde la época prehispánica. Lo dice así:

“Los Arawacs fueron los navegantes precolombinos de nuestros ríos Meta, Arauca, Guaviare, Caquetá, Apaporis y Putumayo, mientras que los Caribes navegaron los ríos Magdalena, Cauca, Atrato y San Juan”³.

³ SILVA FAJARDO, Germán (2009), *Champanes, vapores y remolcadores: Historia de la navegación y la ingeniería fluvial colombiana*, Academia Colombiana de Historia de la Ingeniería y las Obras Públicas, Cuaderno de Historia No. 1, pág. 19.

Después vendrían los champanes, que consistían en una plataforma ahuecada construida con el tronco de una ceiba de 12 a 24 metros de largo por 1.5 a 2 metros de diámetro, sobre la cual se colocaba una estructura abovedada cubierta con hojas secas de palma, lo suficientemente fuerte para permitir el peso de los remeros. Llevaba un timón en la parte posterior en donde también se colocaba un cajón con tierra destinado a encender fuego y servir de cocina. Por tripulación el champán requería un piloto, un timonel y de diez a quince bogas encargados de la propulsión. Para dirigirse a contracorriente por el río, los bogas caminaban con sus pies descalzos sobre la cubierta apoyando su pecho en una palanca de madera de 5 a 6 metros de largo con la punta bifurcada clavada en el fondo del río. La nave ascendía lentamente pegada a la orilla de menor profundidad donde la corriente es más suave, mientras los bogas en grupos de tres o cuatro cambiaban cadenciosamente de posición al llegar al extremo del cobertizo, acompañando sus movimientos con ritmicos quejidos y gritos obscenos que Humboldt atribuyó a la inmensa necesidad de aire de sus pulmones. Durante el viaje de descenso las pértigas no se usaban continuamente. La nave era guiada con remos o canaletes. Al llegar a los puertos los bogas se encargaban del cargue y descargue de las embarcaciones (Pérez Ángel, 1997, pág. 65).

Desde que comenzó la conquista, los españoles emplearon indígenas para impulsar sus embarcaciones. En la medida en que la estirpe nativa se fue extinguendo a causa de los rigores del clima y de la rudeza del trabajo, fueron reemplazados en su pesada labor por esclavos africanos, más fuertes y mejor adaptados a las dificultades del oficio⁴.

4 Con el transcurso del tiempo en la cuenca del Magdalena la raza negra se fue mezclando con la indígena. Los descendientes de las bogas recibieron dos herencias: de sus padres el trabajo de impulsar los champanes a lo largo del Magdalena y de sus madres, la esclavitud.

El bautismo del gran río: orígenes de la navegación por el Magdalena

El “Río Grande de la Magdalena”, como lo bautizó Rodrigo de Bastidas el 1º de abril de 1501, está ligado a los inicios más remotos de la navegación humana, cuando era surcado por piraguas caribes, balsas y canoas fabricadas por los chibchas, panches, palenques, pantágoras, ondanas y demás tribus de la Gran Cuenca, siglos después por carabelas y bergantines europeos que ingresaron por su desembocadura con el propósito de extender los dominios de la Corona (Chica Cardona, 2020).

El primero en remontarlo hasta el sitio de Tora, fue el navegante don Jerónimo de Melo, “entrando por las Bocas de Ceniza y remontando el río cerca de 300 kms., tal como lo asevera una cédula real firmada por la reina Isabel de Castilla” (Montaña, 1966). Después lo recorrió Gonzalo Jiménez de Quesada, hasta el mismo sitio de Tora, llamado luego Las Barrancas Bermejas, fletado con los bergantines y las tropas del gobernador Pedro Fernández de Lugo, sucesor de García Lerma, quien lo envió en 1536 de Santa Marta a Bocas de Ceniza para ir en busca del Dorado. Detrás de él partió Juan de San Martín a reclamar derechos que le correspondían por haber remontado también el río. Por su parte, Alonso Martín dirigió también una flota de siete barcos tripulados por cien hombres, llegando hasta la Tora (Barrancas Bermejas) y pasando a Vélez como enviado de Jerónimo de Lebrón. También en 1550, cruzaron el Magdalena los capitanes Alonso Olalla y Hernando de Alcócer, con la primera flota comercial del siglo XVI (IGAC, 1996).

Sin embargo, el funcionario que le dio el mayor impulso a la navegación del Magdalena en el período colonial fue Andrés Díaz Venero de Leyva, presidente de la Real Audiencia de Santa Fe de Bogotá. Intervino en su reglamentación en procura de una mayor eficiencia en el servicio, evitar la

explotación de los esclavos y mulatos ribereños asignados como bogas por sus patrones e implementar el castigo para los encargados de las embarcaciones que dejaran abandonados a los pasajeros (Borda, J.J., s.f.).

La estrechez del cauce y las irregularidades que presenta el lecho del río Magdalena en las inmediaciones de Honda, ocasionadas posiblemente por el arrastre de materiales del río Gualí durante las avalanchas del nevado del Ruiz (Pérez Ángel, 1997), dificultaron la navegación de los primeros conquistadores hacia el sur y los detuvieron en sus inmediaciones, determinando la localización de las antiguas ciudades de Mariquita y Honda.

Mariquita fue un centro minero de importancia para los primeros conquistadores, fundado en 1551 al pie de la cordillera Central. Honda, desde principios de la colonia, fue un embarcadero y después una aldea espontánea que se erigió en Villa en 1643. La localización de estas poblaciones influyó en la ubicación de Manizales. El Magdalena fue por mucho tiempo el único medio de comunicación del interior del país con el mar. Por allí navegaron aborígenes, conquistadores, virreyes, soldados libertadores, ciudadanos republicanos e insurgentes de las guerras civiles.

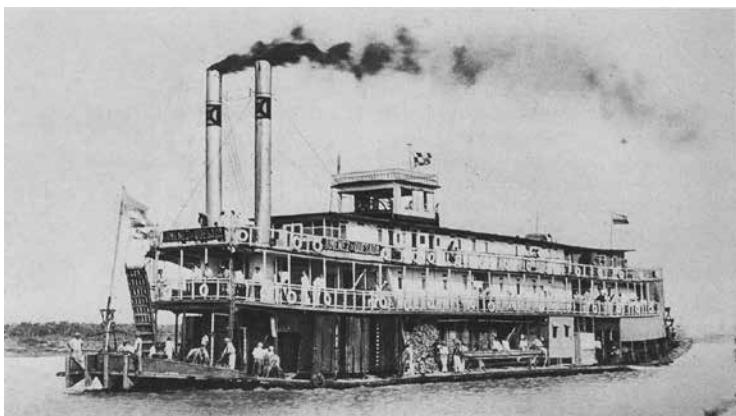


Imagen 8

Los viajeros nacionales y extranjeros que recorrieron Colombia en el siglo XIX dejaron constancia de lo farragoso e incómodo del transporte en todo el territorio. El sistema de comunicaciones siguió igual que el del período colonial: recuas de mulas y bueyes por trochas; canoas, piraguas y chamaranes por los ríos, impulsados por bogas indígenas o esclavos africanos. Los aborígenes, copiando la naturaleza, construían puentes fijos o cruzaban los ríos por puentes colgantes empleando bejucos. Para cruzar ríos o atravesar depresiones, los primeros transportes a lo largo de nuestro territorio se sirvieron de maromas, cabuyas (también llamaban tarabitas o andariveles) como se denominaron las primitivas instalaciones elaboradas con cueros o fibras vegetales.

Para cruzar los ríos los viajeros se colgaban de una cuerda tendida entre las dos orillas o se sentaban en la plataforma mientras sus animales cruzaban a nado la corriente; estos, ayudados por un gancho de madera que ataban al cuerpo, avanzaban en posición de maromeros, impulsados por sus manos agarradas del cabo o se deslizaba a lo largo de la línea tensada entre los dos bordes, en una cesta que pendía halada por una cuerda menor desde la otra orilla.

Luis Londoño en su *Historia de Manizales* refiere que, en la década de 1850, en los albores de la fundación de la ciudad, algunos inmigrantes procedentes del norte, después de visitar por primera vez la naciente ciudad:

“regresaron a sus pueblos y pronto emigraron con sus familias, soportando un viaje penosísimo por caminos que apenas eran trochas; pasando los ríos con mil dificultades; el río Arma lo pasaban colgados de un gancho o garabato de madera que se deslizaba por un lazo o cable de cabuya. Esta es la misma tarabita que describen los viajeros en sus excursiones al sur de la República” (Londoño Ospina, 1936, pág. 26).

Siglos XIX y XX: A todo Vapor

Durante el régimen de Santander, las compañías mineras y demás grupos interesados en el desarrollo interno de la incipiente República tuvieron que enfrentar innumerables obstáculos, especialmente el de la falta de un sistema adecuado de transporte. Para resolverlo, en medio de un escenario caracterizado por la escasez de recursos económicos, el gobierno empleó diferentes métodos, entre los que se destacó la concesión de privilegios exclusivos, sobre todo en el terreno de la navegación fluvial por el río Magdalena, como ocurrió con Juan Bernardo Elbers:

“un proyecto que estaba destinado a producir tarde o temprano importantes transformaciones en varios aspectos de la economía neogranadina; privilegio que se concedió finalmente a Juan Bernardo Elbers, un aventurero alemán que había desempeñado un papel de primer orden como proveedor de los ejércitos patriotas en la guerra de la independencia y había hecho de Colombia su patria adoptiva” (Bushnell, 2020, págs. 146 y ss.).

El contrato concedido a Elbers en 1823 estipulaba que durante veinte años tendría el derecho exclusivo de operar barcos a vapor por el Magdalena, eximía a sus empleados del servicio militar y le permitía el uso de todas las tierras necesarias para su proyecto. Como contraprestación, Elbers se obligaba a transportar los correos colombianos gratuitamente, a respetar ciertos máximos en los fletes, que eran en realidad bastante amplios, a construir canales que unieran a Santa Marta y Cartagena con el Magdalena, y abrir una carretera desde el último puerto navegable hasta Bogotá. En 1824 se puso en marcha el servicio con un pequeño barco arrendado, que rápidamente quedó fuera de servicio. Cuando llegaron sus propias embarcaciones, se descubrió que estaban mal adaptadas al río y por tanto el servicio prestado fue irregular (Bushnell, 2020, págs. 146 y ss.).

Después de una larga serie de incumplimientos, pleitos, debates parlamentarios, demandas y contrademandas en torno a la concesión Elbers, que terminaron en 1842 con la restitución del privilegio, suspendido por más de una década; el alemán salió favorecido con una indemnización de \$154.000 pagaderos en diez años, con la condición de que montara una plantación de tabaco en Simití, pero falleció en 1853 (Rojas Pérez, 1998, pág. 43).

En el primer gobierno de Tomás Cipriano de Mosquera, entre 1845 y 1849, la navegación por el río Magdalena experimentó un buen impulso, gracias a los subsidios que este gobierno otorgó a las compañías navieras, consistentes en \$800.000 reales para cada una de las dos empresas de Cartagena y Santa Marta. Así, entre 1846 y 1847, llegaron al país *El Magdalena y el Nueva Granada*, traídos por una firma de Santa Marta.

Entre 1851 y 1852 llegaron los vapores “Honda” y “Manzanares”, y la prensa habló de la existencia además del “Calamar” y el “Barranquilla”, de los empresarios Batis y Amburgieer. El gobierno de Mosquera encargó además al ingeniero norteamericano Enrique Tracey la elaboración del primer estudio sobre la navegación. Francisco Montoya, tabacalero de Ambalema, quiso seguir los pasos de Elbers; en 1839 había traído el vapor “Unión”, que llegó hasta Honda y que, luego de haber sido utilizado como buque de guerra entre 1840 y 1842, dejó de ser útil para la navegación, sin embargo, para 1856 introdujo un nuevo vapor el “Patrón”. Además, el empresario ferrocarrilero Cisneros montó también su empresa naviera para movilizar sus importaciones (Rojas Pérez, 1998, pág. 45). La importación de mercancías diversas y los crecientes volúmenes que estaba demandando la exportación de café, cueros, tabaco, cacao y quina, justificaron que, algunas asociaciones de inversionistas extranjeros con comerciantes locales, establecieran flotas de vapores para

recorrer los mil kilómetros que separan a Barranquilla de Honda, prestando el servicio de carga de pasajeros.

De este modo, para el año 1851, dos fenómenos importantes estaban afectando la vida en el río Magdalena: el comienzo de la navegación a vapor y la abolición de la esclavitud. Los bogas ya eran libres y no tenían que empujar las embarcaciones, pero continuaban siendo bogas. Cambiaron el duro trabajo por otros no menos arduo, como era el de mantener las calderas provistas de leña. Numerosos leñadores ofrecían la madera cortada en trozos y apilada en montones llamados “burros” a lo largo de las orillas, a donde arrimaban los vapores una o más veces al día para satisfacer sus inmensas necesidades de combustible. Cargar los pesados fardos de leña por entre el fango de las orillas y mantener bien provistos los ardientes hornos, fue otra obligación de los ahora llamados auxiliares de navegación.

“Al acercarse el siglo XX los tempranos síntomas de desarrollo económico republicano se volcaron sobre el Magdalena. No existiendo aún una buena comunicación entre el interior y el Pacífico, el Atlántico constituía la mejor alternativa para conectarse con el mundo, y el Magdalena la arteria estratégica para penetrar hasta el corazón de Colombia” (Pérez Ángel, 1997, pág. 66).



Imagen 9

Al ver el río durante su viaje en 1890, Salvador Camacho Roldán manifestó que nunca había llegado a las orillas de ese río sin experimentar a su vista una sensación de respeto y simpatía:

“Los que habitamos en el corazón de las altas montañas, habituados al obstáculo que para movernos nos oponen sus formidables barreras, sentimos, al vernos en la ribera de ese gran río, que para nosotros se abre ya sin estorbos la distancia infinita, y un soplo de libertad viene a alegrar nuestras almas” (Camacho Roldán, 1890. Citado por Pérez Ángel, pág. 67).

En el siglo XX, la navegación por el río Magdalena alcanzó su apogeo en 1925, año en el que se registró la operación de siete grandes empresas con 58 buques y 13 empresas pequeñas con un barco cada una (Acevedo Latorre, 1981). En Barranquilla funcionaban los astilleros para construir y reparar aparatos; del anticuado sistema de combustión a leña, se pasó al petróleo, que se adquiría en las instalaciones de la Tronco Oil Co., en Barrancabermeja.

La navegación por el río Cauca

Con respecto a la navegación por el río Cauca, el historiador Luis Horacio López Domínguez da cuenta del recorrido que por milenios hicieron por su cuenca, trashumantes bandas de cazadores. Y se refiere en minucioso relato a los antagonismos e incursiones que tuvieron escenario en este cauce en el siglo XVI, motivados por “el embrujo de los relatos fantasiosos de El Dorado o mejor de tantos dorados móviles: el país de Arví, el dorado de Dabeiba y muchos más”. De acuerdo con López Domínguez, después de Sebastián de Belalcázar, Pedro de Añasco y Juan de Ampudia, la zona del Cauca Medio fue explorada por Francisco de Cieza, quien llegó al lugar donde se fundaría

por primera vez la ciudad de Cartago, hoy Pereira. Bajo el mando de Lorenzo de Aldana, Robledo recorrió la margen derecha del Valle del Alto Cauca y avanzó hacia el llamado Cañón del Cauca, donde fundó en 1539 a Santa Ana de los Caballeros, hoy Anserma. Al respecto afirma López Domínguez:

“La saga de la conquista de los territorios del río Cauca la hicieron Robledo, Cieza de León, Guillén, Sardella, Escobar, Sarmiento, y apoyados en sus crónicas, dieron su versión, Castellanos, Simón y Lucas Fernández de Piedrahita, narrativas de aquel destello crepuscular de los amerindios”⁵.

El historiador Alonso Valencia Llano, al introducirse en el estudio histórico sobre la navegación por las aguas del río Cauca, destaca:

“el Valle Cauca de hoy con sus adelantos en la malla vial que lo hacen una de las regiones mejor comunicadas del país, fue hasta hace relativamente poco tiempo una de las regiones colombianas más aisladas, pues la Cordillera Central lo separaba de las otras regiones colombianas, mientras que la Occidental impedía una ágil comunicación con su principal puerto marítimo: Buenaventura” (Valencia Llano, Alonso).

Agrega que este aislamiento no se daba únicamente en el plano exterior, ya que los pésimos caminos heredados de la época colonial se convertían en profundos lodazales en invierno y terribles polvaredas en verano, haciendo aún más difícil la comunicación interna.

Por las pesquisas del mismo historiador sabemos que la utilización del río Cauca como medio de comunicación se remonta hasta la época prehispánica cuando los indios lo utilizaban por medio de canoas y balsas de madera.

5 LÓPEZ DOMÍNGUEZ, Luis Horacio (2013), *El Cauca, un río “desenfrenadamente raudo”*, en Boletín Cultural y Bibliográfico, Vol. XLVII, Núm. 84.

Los cronistas españoles dejaron anotaciones sobre el desplazamiento de indígenas en canoas, vendiendo pescado y manteca de pescado, al grito de ¡Gorrón, gorrón!, por el cauce del Cauca y por lagunas aledañas. También les llamó la atención que las indias cruzaran el río a horcadas sobre una guadua, remando con sus pies mientras hilaban con sus manos, sin perder el equilibrio.

En el período de la conquista, Jorge Robledo y otros europeos utilizaron balsas para transportar a sus hombres, en la exploración del actual norte del Valle y Departamento del Risaralda. También en la colonia, el río fue utilizado para transportar mercancías hasta Cartago y las zonas mineras, tráfico que se desarrolló sin mayores transformaciones hasta la segunda mitad del siglo XIX. La energía humana era la fuente para impulsar las balsas y canoas. Germán Patiño, resaltando la importancia económica de este antiguo sistema de transporte, afirma que en 1874 se transportaron por el Cauca ocho mil cargas de mercancías extranjeras, sal marina, cacao, azúcar, maíz, entre otros (Patiño, 1989).

En el contexto de la Revolución Industrial vivida en Europa en el siglo XIX, cuyos ecos llegaron a Colombia, algunos caucanos pensaron en la necesidad de aprovechar las aguas del Cauca e impulsar el desarrollo de la región. Con este fin, hombres de negocios liderados por Carlos H. Simmonds se asociaron y con acciones de \$500.00 cada una lograron constituir un capital de \$ 25.000.00. La iniciativa contó con amplio apoyo, pero fracasó debido a la injerencia de activistas políticos de Popayán que reclamaban para ellos la concesión, a lo que se unió el inicio de la guerra de 1876 que frenó del todo el empuje empresarial. En esas condiciones la empresa debió esperar hasta 1878, cuando se promovió en la prensa local una licitación para transportar de Buenaventura piezas de barcos a vapor. La inclusión del artículo 11 en el contrato firmado entre el presidente de Colombia, el General Julián Trujillo, y Francisco Javier Cisneros, sobre la construcción del Ferrocarril del Cauca,

con respecto a la constitución de una empresa de vapores para navegar el río Cauca, demostró que la navegación sería una realidad. (Ver mapa de la navegación por el río Cauca)

Sin embargo, los esfuerzos caucanos por establecer la navegación a vapor tuvieron que esperar hasta los inicios de La Regeneración, cuando el presidente Trujillo, logró que el Congreso Nacional expediera la ley 41 de 21 de julio de 1880, mediante la cual ordenó que se realizara una exploración científica en el río Cauca, entre el paso denominado “La Balsa” o “Panizo” y los saltos existentes en el municipio del Quindío con el objeto de estudiar los obstáculos que existen al libre curso de las aguas y que producen inundaciones (Valencia Llano, Alonso).

A esto se unió el establecimiento de la Compañía de navegación por vapor del Río Cauca, protocolizada el 25 de octubre de 1880 en la Notaría 2a. de Cali; esta fue establecida con una duración de 20 años prorrogables. Se registraron 4.000 acciones por un valor de 80.000⁶ pesos. El acto recibió un amplio despliegue en el Registro Oficial del 22 de noviembre de 1880, cuando el gobierno reconoció el carácter de comercial e industrial de la sociedad anónima.

El historiador Germán Patiño relata por su parte, las dificultades por las que pasó esta empresa. Ellas se iniciaban con la decisión de comprar el vapor en Europa y traerlo al puerto de Buenaventura después de dar la vuelta por el estrecho de Magallanes. Allí, desarmarlo, transportar las piezas a lomo de mula y de buey por el pavoroso camino de Buenaventura y luego armarlo en el río y ponerlo a funcionar. Esto último no era precisamente la tarea más sencilla, pues no se contaba con operarios capacitados ni con una tecnología medianamente apropiada.

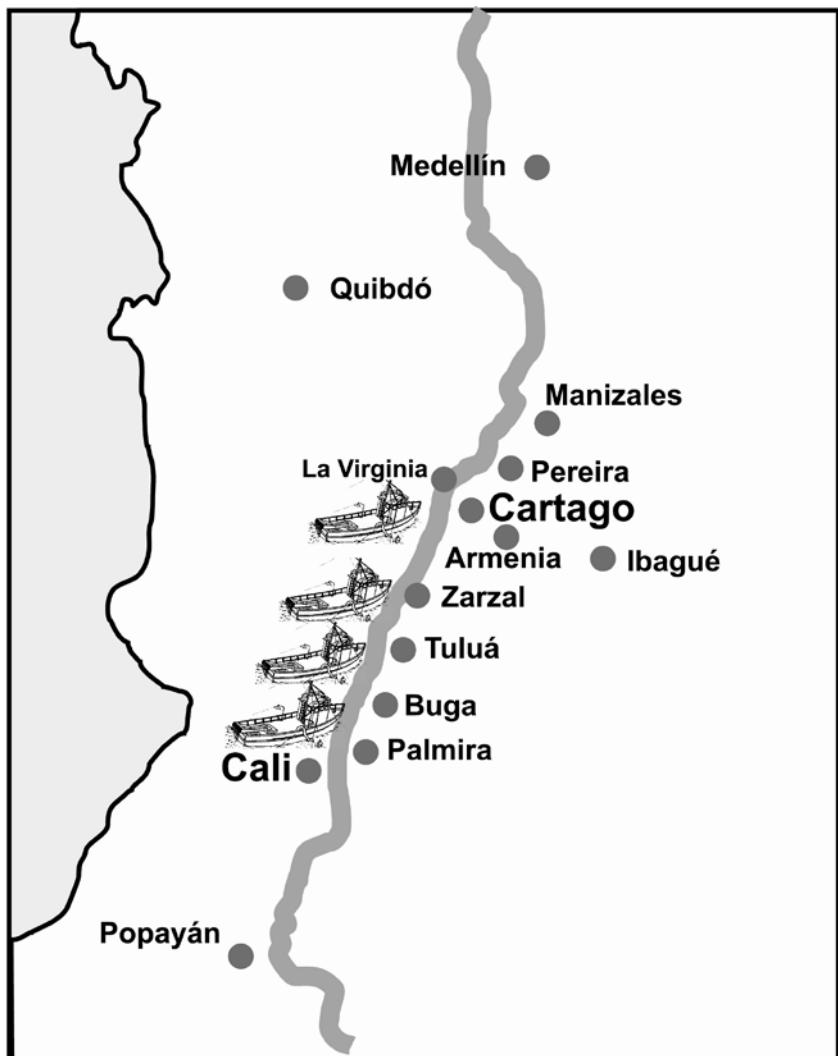
6 La lista de los socios era la siguiente: Gral. Julián Trujillo (gerente), Carlos Hauer Simmonds, Tomás Rengifo, Dr. Miguel Guerrero, Francisco Sinisterra y Cía., José María Rivera G., Domínguez E. y Cía., Dr. León Solarte Ruiz y García, Dr. Belisario Zamorano, Francisco Javier Cisneros, Luis Fisher, Santiago Eder, Carlos Delgado Carvajal y Fuljencio Olave (Fuente: Germán Patiño, Óp. Cit.)

Ante las dificultades para consolidar esta empresa, un grupo de empresarios de Buga estableció una sociedad que llamaron Sociedad de Navegación del Río Cauca. Esta sociedad contrató con el italiano Felipe Orosti la armada de un barco pequeño, “El Caldas”, que fue el primer vapor que navegó las aguas del Cauca, pero que para desánimo de los caucanos se hundió durante la inauguración de la empresa el 4 de febrero de 1884, debido a fallas en la caldera (Phanor Eder, 1958, citado por Valencia Llano, Alonso, pág. 7).

Aunque este fracaso de la compañía bugueña constituía un mal presagio para la navegación a vapor, se convirtió en una buena lección para la compañía dirigida por Simmonds, quien decidió comprar un barco construido sobre medidas. El problema era el desánimo de los socios, quienes no se atrevían a arriesgar sus capitales. Pese a esto, la solución la encontró Simmonds al convencer a Bartolomé Chávez, el más rico de los mineros caucanos y quien, según Eustaquio Palacios, estaba en capacidad de comprar por sí sólo el “Leviatán”.

Con el apoyo financiero de Chávez, se pudo comprar el vapor “Cauca” que fue construido por los astilleros Yarrow’s & Co. de Glasgow y agenciado por A. I. Henry & Company de Londres. Germán Patiño señaló otro hecho importante para la navegación del río: los barcos se construían sobre medida de acuerdo con las condiciones del río (Patiño, 1989).

A las dificultades descritas se agregó que el barco, ya construido, fue decomisado por el gobierno inglés para efectuar una expedición sobre el Nilo. Otro barco construido por la misma empresa fue despachado a Colón, Panamá, donde el ingeniero Charles Hardy se encargaría de armarlo, pero la revolución de 1885 llenó de desánimo a Simmonds, quien propuso devolver el barco a Londres y abandonar el proyecto.



Mapa II. Navegación por el río Cauca.

Belisario Zamorano, convenció a Simmonds para continuar con la empresa. Al finalizar la guerra debió vencer dificultades técnicas tales como: el desarme del barco, transportar las piezas desde Buenaventura hasta Cali por el escabroso camino de la cordillera, armar el barco y luego cruzar los dedos para que no se hundiera como había ocurrido con el “Caldas”.

Estas labores se iniciaron en 1887 y sólo terminaron el 29 de febrero de 1888 cuando se hizo el viaje inaugural (Patiño, 1989). Así que sólo en 1888 se inició la navegación que cubría el trayecto entre Cali y el puerto de Anacaro, cerca de Cartago. Posteriormente el trayecto se amplió desde Puerto Tejada y la Balsa hasta la población de Sopinka, hoy la Virginia.

En 1896 esta primera etapa de navegación se desvaneció. Por algún tiempo el transporte hacia el Pacífico se valió de tres medios: de Manizales a Puerto Caldas, arriería; de Puerto Caldas a Palmira, navegación por el río Cauca y de aquí a Buenaventura, con el ferrocarril del Pacífico. La navegación por los ríos Magdalena y Cauca propiciarían posteriormente la idea del Cable Aéreo, pero primero hubo de construirse el Ferrocarril de La Dorada para salvar el tramo no navegable del Magdalena (entre Honda y Ambalema) y posteriormente se unieron los tramos de los ferrocarriles de Caldas y La Dorada con un cable aéreo.

Los ferrocarriles

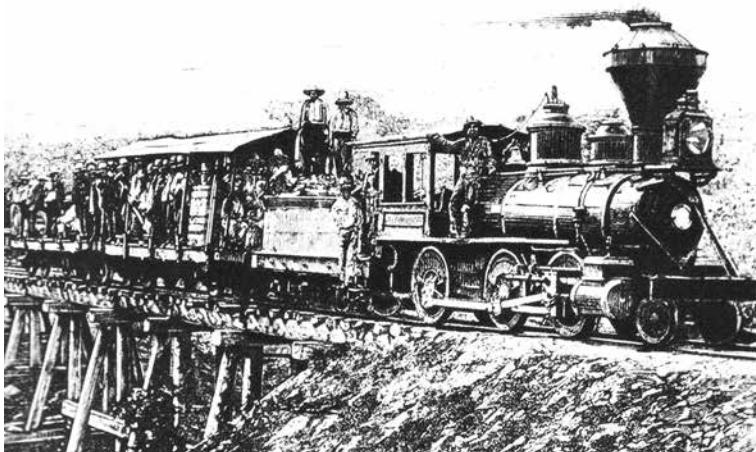


Imagen 10

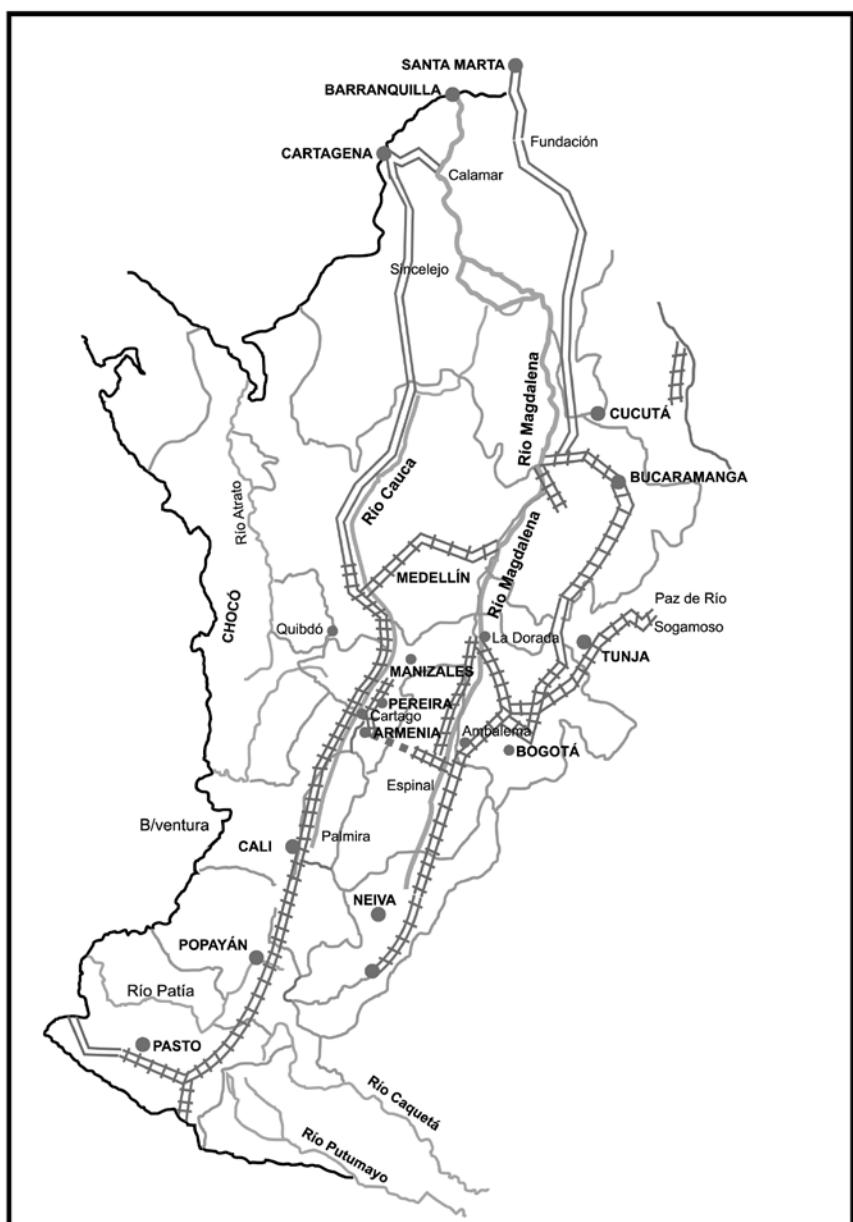
Los testimonios siguientes parecen ser dos caras diferentes de la misma moneda en la historia de los ferrocarriles de Colombia: la primera expresa la nostalgia de un servicio de transporte que llegó al alma de la gente y que se vino a menos después de los años 60 del siglo XX.

“En la memoria de los colombianos que tuvimos la fortuna de utilizar el tren como un medio de transporte regular y establecido quedan muchos recuerdos. (...) El ruido de la máquina enganchando en reverso los vagones de pasajeros, el sonido del pito y los chorros de vapor al parar la locomotora permanecen en la mente de quien los experimentó, ocasionalmente recreada por una escena semejante en contundentes primeros planos de clásicos del cine. (...) El viaje en tren se disfrutaba con las ventanas abiertas, lo que implicaba un paulatino ennegrecimiento de rostros y ropas debido al hollín producido por la combustión del carbón, y en tierra caliente, ni hablar de los mosquitos y zancudos” (Gómez Arango, en Prólogo del libro *El tren y sus gentes. Los ferrocarriles en Colombia*, 1995).

El segundo testimonio corresponde a las incomodidades y malestares sociales que se generaron por la incertidumbre instalada entre la ajena decisión de desmontar una impresionante infraestructura construida con el sudor de grandes masas de población y la propia ilusión de ver su reconstrucción, alimentada por una clase dirigente que poco consulta las necesidades de los sectores populares y directamente busca beneficiarse en los períodos electorales de los sueños y expectativas de desarrollo de las regiones:

“Orfanery Herrera es habitante de La Felisa, centro poblado de La Merced. Asegura que en general ha sido feliz durante los 47 años que ha vivido en el sector, excepto por los últimos años, donde siente que cada vez hay mayor incomunicación con sus vecinos. Lo mismo siente su esposo, Alexander Londoño, quien destaca que allí crecieron, se casaron y posteriormente criaron a sus cinco hijos que hoy tienen entre los 13 y 25 años. El gran problema se centra en las traviesas o tramos de ferrocarril que trajo hace una década el proyecto Tren de Occidente, con la promesa de rehabilitar el tren y crear un corredor entre Buenaventura y La Felisa. Sin embargo, después de 10 años, las traviesas que prometían ser paso al desarrollo, se convirtieron en muros que les impiden ver a sus vecinos y caminar tranquilamente por las calles. A cambio, las barreras se convirtieron en escondites para quienes consumen drogas, espacios para la proliferación de zancudos y animales como culebras y roedores, que ponen en riesgo la población” (Layton, 2017).

Esa larga historia de los ferrocarriles en Colombia se remonta al siglo XIX, cuando llegaron al país los efectos de la revolución industrial aupada por el capital y la tecnología de los ingleses (Pérez Ángel, 1997, págs. 73 y ss.).



Mapa III Red de Ferrocarriles en Colombia

En 1825 el inglés Stephenson utilizando la máquina de vapor ingeniería por su compatriota Fulton, puso en marcha en Inglaterra el primer ferrocarril comercial impulsado por locomotoras a vapor. Era el primer paso hacia la gran aceleración que viviría la modernidad en todo el mundo. Al desarrollo de las vías férreas en el Reino Unido le siguió una prodigiosa expansión en los Estados Unidos y en los países centrales de Europa.

En 1860 los Estados Unidos ya contaban con 50.000 kilómetros de carreteras y sólo en la década de los 80 construyeron 112.000 kilómetros con un récord de 18.000 kilómetros construidos durante el año de 1882. Su infraestructura férrea alcanzó la máxima longitud en 1920 con 400.000 kilómetros.

Veremos a continuación la manera como se fue introduciendo en Colombia la tecnología del transporte férreo, en el contexto de la revolución mundial de los transportes.

Panamá entre dos océanos

En 1836, el Congreso de la República expidió una ley por medio de la cual se otorgaron privilegios para quien comunicase los dos océanos por Panamá mediante una vía férrea:

Las gestiones para la construcción de este primer ferrocarril se iniciaron durante el gobierno de Tomás Cipriano de Mosquera, en agosto de 1850, alrededor de Cerro Mono, más adelante conocido como Monte Esperanza, una zona de cuatro millas pantanosas que hizo que la llegada al río Chagres y el poblado indígena de Gatún fuera muy complicada.

La obra se dio al servicio solo hasta 1855 con un gran alivio para la multitud de viajeros del Istmo que, para pasar de un océano al otro, tenían que navegar en canoa cuarenta kilómetros por el río Chagres y luego caminar o cabalgar otra distancia igual hasta el Pacífico. Los usuarios de esta

ruta eran principalmente norteamericanos atraídos por la fiebre del oro del Oeste, que no se atrevían a cruzar en carretas de caballos las inmensidades del territorio norteamericano, o a emprender el interminable viaje en barco alrededor de Suramérica pasando por el estrecho de Magallanes.

El ferrocarril prestó eficientes servicios antes y durante el período de construcción del canal, o sea hasta 1914 cuando la apertura de la navegación restó importancia a la ferrovía. En 1903 con la pérdida de Panamá, la empresa dejó de ser colombiana, razón por la cual en las historias de los ferrocarriles se le menciona eufemísticamente no como el primer ferrocarril sino como el número cero.

Cúcuta – Maracaibo

Las regiones del país que estaban adquiriendo algún grado de desarrollo comenzaron a pensar en un tren para comunicarse con el mar. Las mayores dificultades para el pronto desarrollo de las vías férreas en Colombia fueron la ausencia del capital y de la técnica requeridos por una obra de la complejidad de un ferrocarril en las montañas tropicales. Viajar de Bogotá a Cúcuta por el camino colonial era una aventura de 16 días a caballo en época normal; una carga en mula tomaba 30 días, pero podía tardar hasta cuatro meses, por lo que resultaba improcedente el intercambio comercial entre las dos regiones. Por esa razón, los primeros intentos de mecanizar el transporte desde Cúcuta por medio de un ferrocarril tuvieron como objetivo una ruta más fácil hacia el lago de Maracaibo.

El cuarto tramo de carrilera tendido en Colombia, inaugurado en 1880, fueron los 14 kilómetros del ferrocarril de Cúcuta, construidos entre Puerto Villamizar y La Jarra, (Arias de Greiff, 1986, pág. 38) buscando la comunicación con la frontera, y el empalme con los ferrocarriles venezolanos. La cooperación internacional permitió la salida al mar de Colombia y la vecina nación, utilizando

el tramo de ferrocarriles colombianos y la conexión de las ciudades del Táchira con su puerto de Maracaibo.

Esta alianza de transportes funcionó satisfactoriamente hasta finales del siglo XIX, cuando fue concluido el ferrocarril del Táchira, que liberó a los venezolanos de la necesidad de servirse del tramo de ferrocarriles por territorio colombiano. A partir de entonces la situación comercial de Cúcuta se debilitó, a causa de los gravámenes impuestos por las autoridades de Venezuela, sobre las mercancías extranjeras que atravesaron su territorio (Cardozo Galué, citado por Pérez Ángel, 1997, pág. 80). Gracias a la construcción, en 1924, del puente Unión entre las dos naciones, el trayecto de ferrocarril de Cúcuta logró empalmarse con el ferrocarril venezolano de Encontrados, y mediante un nuevo convenio de intercambio de servicios entre las dos empresas ferroviarias, se obtuvieron facilidades para el transporte de mercancías y pasajeros hasta el río Zulia. Allí existía un servicio de vapores para llegar hasta el puerto de Maracaibo, con lo cual Cúcuta llegó a ser la primera ciudad de Colombia en lograr su conexión con el mar (Ortega, 1932, pág. 96).

Barranquilla – Puerto Colombia

El 31 de diciembre de 1870 se inauguró el ferrocarril de Barranquilla a Salgar. El ingeniero cubano Francisco Javier Cisneros, quien había adquirido el ferrocarril, propuso la prolongación de la línea férrea hasta Cupino, obra que se inauguró el 31 de diciembre de 1888. Posteriormente, en 1893⁷, cuando se concluyeron las obras de construcción del muelle, el caserío tomó el nombre de Puerto Colombia,

⁷ Este muelle fue en su momento el segundo más largo del mundo, con 4.000 pies de longitud. El nombre se dio el día de la inauguración del muelle, 15 de agosto de 1893. Cisneros había propuesto al presidente de la República de ese momento, Rafael Núñez, llamar a la localidad Puerto Núñez; él no aceptó y respondió que debía llamársele Puerto Cisneros, a lo que el ingenioso empresario contestó denominándolo Puerto Colombia. Puerto Colombia fue elevado a la categoría de municipio por el Decreto 19 de 24 de junio de 1905, emanado del gobernador del departamento de Atlántico.

que durante las primeras cuatro décadas del siglo XX fue el terminal marítimo más importante de Colombia.

Santa Marta – Barranquilla – Cartagena

El ferrocarril se comenzó a construir en Santa Marta el 17 junio de 1882. En 1887 llegó a Ciénaga; en 1892 a Río Frío; en 1894 a Sevilla; y el 22 de octubre de 1906 arribó a Buenos Aires, donde se construyó la estación final. En agosto de 1911 avanzó hasta La Envidia (llamada luego Fundación), lugar a donde fue trasladada la estación final en 1923. En la década de los 60 se interconectó con la línea que venía de Bogotá. El ferrocarril se construyó para conectar a Santa Marta con el Río Magdalena, que era el afluente que permitía la comunicación del interior del país con la costa caribe. La idea surgió por primera vez en 1848, pero sólo hasta 1872 el proyecto contó con el apoyo de comerciantes samarios. Ese año, samarios residentes en Bogotá conformaron la Sociedad Patriótica del Magdalena, integrada por Gregorio y José Antonio Obregón, Manuel y Tomás Abello, Vicente Lafaurie, Onofre Vengoechea y Luis Capella. El Comité de Santa Marta lo constituyán Manuel Julián de Mier, Francisco Noguera, José Antonio Cataño y Manuel Dávila García, entre otros.

Ante la crisis del puerto de Santa Marta, causada por la puesta en servicio del Ferrocarril Barranquilla-Puerto Salgar en 1871, y la dificultad para navegar por los caños de la Ciénaga Grande, por la que se comunicaba el hoy Municipio de Ciénaga con el Río Magdalena, debido a la continua sedimentación, la única alternativa era unir a Santa Marta mediante una red férrea con un puerto sobre el río Magdalena. La iniciativa de la Sociedad Patriótica llegó hasta la firma de un contrato de exploración para la vía férrea con el Gobierno Nacional el 25 de octubre de 1872, contrato que no tuvo cumplimiento. El precedente de la contratación con la Sociedad Patriótica motivó al Congreso de los Estados Unidos de Colombia a expedir la Ley 89 del 30 de mayo de 1873, sobre construcciones y fomento de

vías férreas, navegación por vapor y colonización, e incluir un artículo autorizando al Poder Ejecutivo Nacional para contratar el Ferrocarril de Santa Marta.



Imagen 11

Pacífico: Buenaventura – Cali – Popayán – Buga – Cartago.

El Departamento del Cauca contrató en 1872 la construcción del ferrocarril Buenaventura – Cali - Popayán, por el sistema de concesión, con la empresa norteamericana Smith & Módica. Pasados dos años, y en vista de que las obras no avanzaban, se declaró la caducidad del contrato y se firmó uno nuevo con el ingeniero cubano Francisco Javier Cisneros, quien había tendido varios tramos de carrileras en el país. En cuatro años hizo avanzar la obra

27 kilómetros, pero por dificultades financieras se vio obligado a solicitar la rescisión de su contrato (Ortega, 1932).

La obra quedó abandonada por varios años, hasta que en 1889 se firmó un tercer convenio con el Conde Goussencourt, quien tuvo un final financiero desafortunado, ligado a las dificultades de las empresas francesas que iniciaron la construcción del canal de Panamá, sin haber logrado tender ni un solo kilómetro. Tres años más tarde, la nación autorizó adquirir los privilegios que el departamento del Cauca tenía sobre la construcción de la carretera hasta Manizales, convirtiendo el proyecto en un propósito nacional (Echeverri, 1927).

Tras dos nuevos e infructuosos intentos⁸, se creó la sociedad Ferrocarril del Pacífico, que contrató con Rafael Álvarez Salas, el único contratista que adelantó con eficiencia la obra 118 kilómetros en seis años a pesar de las dificultades de la Primera Guerra Mundial, llevando las paralelas hasta Cali en 1915. En 1917, el ferrocarril del Pacífico llegó a Palmira, asunto que analiza Antonio García en los siguientes términos:

“La llegada del Ferrocarril del Pacífico a Palmira en 1917 resuelve el problema del tráfico por el Pacífico. El aumento del volumen de carga por la vía del Cauca da margen a la organización de la navegación fluvial, regularizándose el transporte y bajando las tarifas de fletes. En 1918 el movimiento de carga es de 860 toneladas de importación y de 4.720 toneladas de exportación (La Virginia y Puerto Caldas). Con la intensificación del tráfico fluvial y la construcción del sector férreo Puerto Caldas – Pereira, la carga de importación aumenta a 2.193 toneladas” (García, 1978).

⁸ En 1890 se firmó el contrato de construcción y concesión del total del trayecto con James L. Cherry, quien tampoco pudo hacer avanzar la obra, pero en cambio entabló una prolongada y costosa demanda que terminó perdiendo la Nación; las zonas interesadas en la vía vieron cómo se esfumaba una nueva esperanza.

Faltaba todavía comunicar a Manizales con el Pacífico, con un tramo de carrilera de igual longitud, pero por terreno montañoso. Desde la vertiente del Magdalena, el ferrocarril también buscaba la región cafetera de Caldas, pero con menos posibilidades de encontrarla. Algunas de las justificaciones esgrimidas para impulsar la construcción del tramo del ferrocarril del Pacífico para unirlo con el ferrocarril de Antioquia pasando por el sector occidental de la región caldense, están expresadas en las siguientes palabras de Antonio García Nossa refiriéndose a la minería del carbón:

“Con el avance del ferrocarril del Pacífico hacia el norte, desde el puerto de La Virginia, para empalmar con el ferrocarril de Antioquia (La Pintada), las carboneras de Riosucio tendrán un amplio mercado que harán posible su explotación intensiva”. (...) “Pero la situación estratégica en que han de quedar las carboneras sobre el propio trayecto del ferrocarril troncal de Occidente y la terminación de la carretera Manizales-Irra (puente sobre el Cauca) ha de impulsar forzosamente su producción” (García, 1978, págs. 105-107).

El ferrocarril de La Dorada

El ferrocarril entre La Dorada y Honda fue diseñado como una vía paralela al río, destinada a salvar los obstáculos de navegación que se presentaban entre Arrancaplumas, en el alto Magdalena y Caracolí, puerto debajo de Honda en el Magdalena medio. Se contrató inicialmente en 1875 con Nicolás Pereira Gamba, quien tuvo dificultades para adelantar los trabajos, por lo que cedió el contrato a la sociedad de capital americano The Magdalena Railroad Co. Esta firma abandonó sus obligaciones y vio su contrato declarado nulo por incumplimiento (García, 1978, págs. 105-107). En 1881 se celebró un convenio con el ingeniero cubano Francisco Javier Cisneros, quien dio al servicio el

primer tramo entre La Noria y la quebrada El Peñón. En 1880 Cisneros vendió sus derechos de construcción a la compañía inglesa The Dorada Railroad Co., empresa que lo concluyó. Para salvar por completo las dificultades de navegación que se presentaban en la zona, se otorgó la concesión para continuar la vía férrea hasta Ambalema, habiéndose creado para tal efecto la sociedad de capital inglés The Dorada Railway Extension Co. (García, 1978, págs. 105-107).

La compañía inglesa (dirigida por el ciudadano Thomas Miller, quien fijó su residencia en Mariquita), inició trabajos en 1905, buscó el empalme de la navegación del Bajo Magdalena con el ferrocarril que iría a comunicar la capital de la República desde el Alto Magdalena. Afortunadamente para los caldense, la carrilera no se tendió paralela al río, sino que en su trayecto Honda-Ambalema se desvió hacia la cordillera buscando a Mariquita. La conclusión del tramo de ferrocarril entre La Dorada-Honda y Mariquita acortó el camino de los arrieros procedentes de Manizales y le dio nueva vida a la economía de Mariquita. Este antiguo centro minero había decaído drásticamente debido al terremoto de 1807.

En 1892, la Ley 104 autorizó la construcción de los ferrocarriles en el país, a través de los sistemas de concesiones. Para finales del siglo XIX y comienzos del XX, el ferrocarril se constituyó en motor para las exportaciones, especialmente las de café, tabaco, cacao y banano. En 1915, había 2.200 kilómetros, incluido el ferrocarril de Panamá. Dos décadas después (1935), eran 3.262 kilómetros de vías férreas, incluyendo la extensión del ferrocarril del norte, la iniciación del nororiental, la ampliación de la red del Pacífico, la complementación del ferrocarril de Caldas y la prolongación del ferrocarril de Antioquia (García, 1978, págs. 105-107).

El ferrocarril de Antioquia al sur: Medellín – Bolombolo

La construcción de esta red ferroviaria de carga y pasajeros comenzó en 1874 y terminó oficialmente con su inauguración en 1929. Sirvió para unir la región central de Antioquia con el río Magdalena, y con las regiones localizadas al sur del departamento (Caldas y Valle del Cauca). Este Ferrocarril le permitió a Antioquia superar el histórico aislamiento geográfico con relación al resto del país y, construido sobre una topografía excesivamente escarpada representó una empresa colossal para la tecnología de finales del siglo XIX.

La ganadería, la agricultura, y especialmente la artesanía y las manufacturas industriales, eran escasas en Antioquia, e incluso tenían que importarse de otras regiones. La provincia dependía, prácticamente, de la minería, especialmente del oro. Esta difícil situación en Antioquia con relación al resto del país duraría hasta mediados del siglo XIX. Desde entonces, esta provincia alcanzó su autosuficiencia agrícola, mediante el desarrollo de una agricultura de fincas o parcelas de tipo familiar, fenómeno que se acentuó con los movimientos colonizadores de los antioqueños hacia el occidente y el sur del país, y con el surgimiento y expansión de la economía del café.

Así, la conformación y acumulación del capital en Antioquia se debió fundamentalmente a la minería y el comercio, en tanto que en gran parte del resto del país los capitales se formaron a partir de la ganadería y la agricultura. Después de la preponderancia de la minería, y del comercio que de ella se derivó, la actividad agrícola y ganadera de los antioqueños se amplificó en los territorios meridionales, en las vegas del río Cauca, en el suroeste del departamento y en la zona que después se denominó Viejo Caldas.

En estas circunstancias, el Ferrocarril de Antioquia llegó a fortalecer el dinamismo de la actividad cafetera, ganadera y comercial de la zona sur de Antioquia, en especial la

parte que hoy corresponde al Departamento de Caldas. Por esa razón, el Ferrocarril de Antioquia se empalmó con el Ferrocarril de Caldas, a través del ramal de este último que unía a Cartago en el norte del Valle, con Bolombolo en Antioquia, pasando por Pereira, La Virginia, Irra, La Felisa, y La Pintada.

El Ferrocarril de Caldas

Cuando el diario El Tiempo, en su edición del 18 de diciembre de 2019, publicó el anuncio de la Cámara de Comercio de Pereira, de iniciar el proyecto de construcción del primer Tren de Cercanías que conectaría vía férrea a la capital risaraldense con el resto del Eje Cafetero, para disminuir los tiempos de recorrido desde Pereira, hacia los municipios del Área Metropolitana (Dosquebradas y La Virginia), lejos estaban los habitantes de Caldas, Quindío y Risaralda del siglo XXI, de comprender que el camino del sistema férreo de transporte de la región ya había sido vivido desde los años finales del siglo XIX hasta los primeros del XX.

No es nuestro propósito narrar aquí toda la odisea que duró más de veinte años para llevar los rieles del ferrocarril desde Cartago hasta Manizales y que se fue haciendo realidad en tres tramos: El primero, partía de Puerto Caldas (cerca de Cartago), pasaba por Pereira, Santa Rosa, Chinchiná y Villamaría hasta llegar a Manizales; el segundo comunicó el sector de Nacederos (en el actual Pereira) con Armenia; y el tercero empalmó a La Virginia con La Pintada, pasando por el actual occidente de Caldas. Tramos cuya construcción implicó el levantamiento de un buen número de puentes sobre los ríos y de túneles bajo las montañas. Bástenos las palabras del historiador Armando Ramírez Villegas , para dimensionar la titánica gesta del desarrollo del Ferrocarril de Caldas:

“Hay que recordar que la ingeniería no contaba con ninguna de las herramientas de que se dispone en la actualidad, ni con las ayudas tecnológicas que hoy facilitan enormemente el trabajo. Ni buldócer, ni retroexcavadora, ni compactadora, ni nada parecido. Sólo palas, palines, picas y carretas de mano. Ni aerofotografías, ni mapas del terreno y mucho menos un Google Earth que los orientara por dónde arrancar y seguir. Ni siquiera los tránsitos o teodolitos tenían la sofisticación de hoy en día. Sólo existía un elemento valioso para su trabajo: la dinamita. Sin ella hubiera sido imposible atravesar las montañas rocosas”.

Néstor Echeverri, antiguo gerente del Ferrocarril de Caldas, Secretario de Hacienda del Departamento en 1922 y en 1925, y gerente de la empresa en 1926, narra en su libro *El Ferrocarril de Caldas* los orígenes de este camino de hierro que se remontan a la ley 144 de 1888 mediante la cual se autorizó al gobierno nacional para comprar al Departamento del Cauca los derechos contraídos en el Ferrocarril del Cauca. Mediante contrato del 9 de diciembre de 1885 celebrado entre la Nación y el Departamento del Cauca, se autorizó conceder la construcción de un ferrocarril desde Buenaventura hasta Manizales (Echeverri, 1927).

Dos años después, con la ley 16 de 1890 se aprobó el contrato celebrado el 27 de agosto del mismo año, entre el gobierno nacional, representado por Raperto Ferreira, encargado del despacho de Fomento, y el señor James L. Cherry, para construir el ferrocarril que se iniciaría en Buenaventura, pasaría por Cali y continuaría hasta Manizales. Años después, en 1905, se firmó otro contrato entre la Nación y los señores Alfredo Bishop Mason y Eduardo H. Mason, para llevar el ferrocarril del Cauca hasta Palmira. En dicho contrato se estipuló que estos concesionarios serían tenidos en cuenta también para la construcción del tramo desde Palmira hasta Manizales. Por aquel tiempo estaba

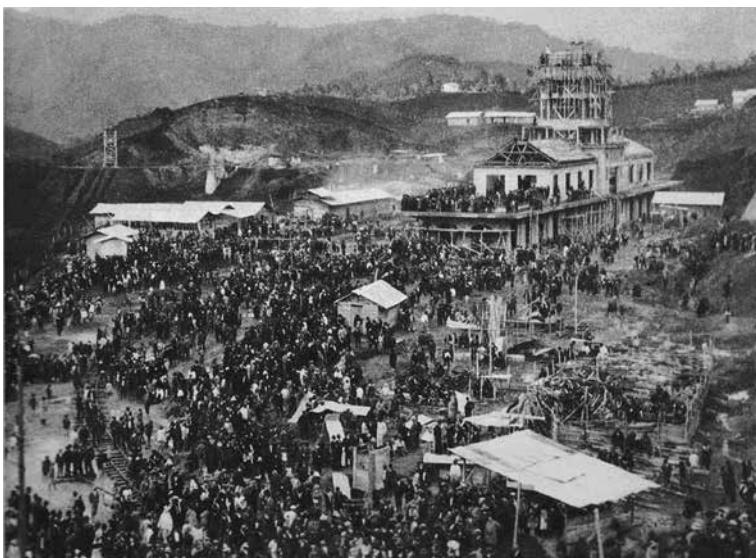


Imagen 12

vigente la ley 144 de 1888 que disponía entre otras cosas, que la ferrovía en construcción desde Buenaventura hacia el interior del país, hiciese tránsito por Manizales.

Más de veinte años después, la Asamblea Departamental de Caldas, abocó, entre otros, el debate del proyecto de ordenanza que viabilizaría la llegada del Ferrocarril a la capital caldense. En sus primeras sesiones, los diputados Juan Bautista López Ortiz y Mamerto Patiño presentaron sendos proyectos para ejecutar la iniciativa de construir vías férreas que comunicaran a la ciudad de Manizales con un puerto fluvial del Magdalena o del Cauca:

“Se consideraba en un principio, (...) que tan posible y ventajoso era para el Departamento buscar salida al exterior orientándose hacia un puerto del Cauca en busca del Pacífico, como dirigirse hacia un puerto del Magdalena, trasmontando la abrupta cordillera central, para ir a encontrar los puertos del Atlántico” (Echeverri, 1927, pág. 3).



Imagen 13

Los dos proyectos presentados por los diputados López y Patiño, se refundieron en uno, para dar origen a la Ordenanza No. 24 de 1911, que declaró de utilidad pública una vía férrea que comunicase a la capital de Caldas con un puerto fluvial, o que empalmase con los ferrocarriles de Mariquita o del Cauca, dándole preferencia a la última. Se creó una junta directiva autónoma para dirigir la obra, con facultades para contratar su construcción con entidades particulares. Así nació la Junta del Ferrocarril de Caldas (compuesta por el gobernador, quien la presidía, tres ciudadanos elegidos por la Asamblea y el secretario general de la gobernación, quien era su secretario) y se destinó una partida de \$ 4.000 para los gastos preliminares que demandase la obra en aquella vigencia⁹.

Una de las primeras acciones fue la designación de Julián Arango para el cargo de Ingeniero de la Junta, con el deber de organizar los estudios y trabajos preliminares, gestionar la venida a Manizales del gerente del ferrocarril de La Sabana, el Dr. Felipe Zapata, para realizar un estudio de viabilidad de la empresa, así como la contratación

⁹ Los integrantes de esa primera junta fueron en calidad de principales, Rufino Elías Murillo, Ramón Emilio Escobar y Carlos Pinzón; y en calidad de suplentes, Pedro Uribe Ruiz, José Jesús Robledo y Eduardo Vallejo.

de los ingenieros Jorge Páez y Héctor Acebedo, para el levantamiento de los planos de la obra proyectada.

Con los estudios preliminares realizados por estos ingenieros, la Asamblea reunida en 1912 expidió la Ordenanza No. 27 reformatoria de la anterior, involucrando al proceso otras personalidades (Marcelino Arango, Daniel Gutiérrez Arango, Miguel Salazar, Pedro Uribe Ruiz, José Tomás Henao, Santiago Vélez, Félix Salazar y Carlos E. Pinzón); además se organizó en Pereira una junta auxiliar, conformada por Túlio Londoño J., Valeriano Marulanda, Jesús Cano y Guillermo Velásquez; y se editó un periódico publicitario de la empresa denominado *El Ferrocarril de Caldas*.

De esta manera, en marzo de 1912 se empezaron los trazados de la vía, desde el río Cauca, siguiendo una ruta por los lados de la hacienda Alsacia hasta tocar el punto llamado Quiebra de Vásquez o Boquerón, 18 kilómetros más arriba de Pereira. Sin embargo, en 1913, coincidiendo con los inicios de los trabajos del Cable Aéreo que uniría a Caldas con el Ferrocarril de La Dorada, el río Magdalena y el océano Atlántico, se experimentó una profunda desconfianza con respecto a las posibilidades reales de la empresa del ferrocarril.

En este ambiente fue decisivo el papel cumplido por el doctor Emilio Robledo Correa, quien, en calidad de gobernador del Departamento, se dirigió a la Asamblea para explicar las razones de la lentitud en los primeros avances del proyecto del ferrocarril de Caldas y los motivos que deberían sostener la tranquilidad de los caldenses:

“Con un esfuerzo inicial que haga el departamento, nos pondremos en condiciones de adquirir la subvención del gobierno nacional, la cual aliviará grandemente nuestros gastos y hará prosperar la obra”, y agregaba: “Pero si no sois de opinión que el ferrocarril de Caldas se construya, considero juicioso que al menos se termine el trazado y se

practiquen los dibujos y planos desde el Cauca hasta Manizales (de modo que los podamos) aprovechar el día de mañana, bien porque el gobierno nacional realice el proyecto de prolongación del ferrocarril del Pacífico, o bien porque ese día traiga para su propio afán la realización de lo que nosotros hemos proyectado (...)” (Echeverri, 1927, pág. 9).

Así se iniciaba un largo viacrucis para llevar el Ferrocarril de Caldas a Manizales. Un proceso que incluyó la suspensión de los trabajos mediante la Ordenanza No. 26 de 1913, pese a las alentadoras y patrióticas arengas del gobernador Robledo Correa. La reiniciación de las obras en 1914, a instancias del mismo gobernador, no evitó los debates en torno a las dificultades y consecuentes demoras en el desarrollo de las obras; los avances de un proceso guiado por la dinámica heurística del ensayo y el error, debido a los obstáculos puestos a los trazados de la línea por la topografía montañosa, la condición lluviosa de la región y los erosivos eventos climáticos, lo que muchas veces se prestaba a suspicaces interpretaciones que atribuían la lentitud de la obra a costosas y frustrantes improvisaciones.

Puerto Caldas – Pereira – Santa Rosa – Chinchiná – Villamaría – Manizales

En 1915, José Ignacio Villegas, quien en calidad de presidente de la Asamblea en 1913 había sido adverso al proyecto del Ferrocarril de Caldas, ya convertido en Gobernador se matriculó en el grupo de los entusiastas y solicitó la apropiación de recursos suficientes para la terminación de los trazados y planos hasta ponerlos en condiciones de ser enviados al Ministerio de Obras Públicas, para su aprobación (Echeverri, 1927, pág. 12). La Asamblea asignó la suma de \$ 15.000 para dicho propósito y expidió la ordenanza No. 25 de 1915, para contratar empréstitos y abrir créditos que hicieran posible

la continuación de la obra. Con este impulso, el 16 de julio de 1915 se inauguraron solemnemente los trabajos de construcción, eligiéndose punto de arranque de la línea, el sitio llamado La Isla, cercano a la confluencia de los ríos Cauca y La Vieja¹⁰. Dos comisiones dirigidas por los ingenieros Julián Arango y Florencio Mejía, nombrados por la Junta Directiva, reanudaron los trazados.

El reinicio de la obra se hizo por la vía de Alsacia, tal como lo había recomendado el ingeniero Páez, pero a los pocos días fue necesario explorar otra ruta, bordeando el río La Vieja y la orilla derecha de la quebrada Consota, para buscar el trazado de Alsacia en el punto llamado Zanjón Hondo, en el kilómetro 29¹¹.

No obstante, las dificultades por el invierno del año 1916, hubo un avance satisfactorio de 10 kilómetros, para lo cual hubo de construirse un pontón sobre el río Las Chapas, de 12 metros de luz y 5.50 de altura, remover 110.462 metros cúbicos de tierra, emplear rieles de 55 libras por yarda y traviesas de madera extraída de los bosques aledaños al Cauca y La Vieja, todo bajo la dirección de los ingenieros Jorge Escobar y Alfonso Bernal (Echeverri, 1927, pág. 39). De tal modo que para el mes de julio de 1917 se hizo entrega al ingeniero Alfredo Ortega, representante del gobierno nacional, del primer trayecto de diez kilómetros y se inauguró la estación de “La Marina”, al frente de la ciudad de Cartago.

Para fines de 1919, con el gobernador General Pompilio Gutiérrez, el trazado del ferrocarril estaba terminado

10 Asistieron a la ceremonia, el gobernador José Ignacio Villegas, el empresario Daniel Gutiérrez y Arango, los ingenieros Luis A. Isaza, Alonso Restrepo, Francisco Luis, Elías, Julián y Bernardo Arango, el general Pompilio Gutiérrez, Valeriano Marulanda, José J. Salazar, Bernardo Gutiérrez, Roberto Marulanda, Jesús Cano, Alfonso Jaramillo, Jaime Castro, Guillermo Velásquez y Rodulfo Valencia.

11 Decisión que fue avalada por Carlos de la Cuesta, miembro de la Junta, quien se declaró favorable a la variante de Consota propuesta por los ingenieros Luis A. Isaza, Florencio Mejía, Eleuterio Serna G., Francisco Luis Arango y Benjamín Suárez.

hasta Pereira. Fueron entregados al gobierno nacional los kilómetros construidos hasta el 29, en la estación de Belmonte. Entre ésta y la de La Marina, se dio al servicio una intermedia en el kilómetro 22, bautizada con el nombre de Villegas, en homenaje al gobernador José Ignacio Villegas.

De ahí en adelante, el trazado dio con una ruta que partía de la quebra de Belmonte, Kilómetro 28, seguía la vertiente izquierda del río Otún hasta encontrar la cuenca de la quebrada Egoyá y de ésta arriba a pasar por el sur de Pereira en el punto llamado Plaza de Ferias. De este modo, al terminar el año de 1920, la línea estaba localizada en El Boquerón. En el mes de junio de 1921, los trabajos alcanzaron la mayor intensidad:

“El gobernador, general Pompilio Gutiérrez, se trasladó en persona y se convirtió en un vigoroso y entusiasta agitador de los trabajos, en una forma que le mereció justos elogios y que produjo fecundos resultados, pues trabajando hasta la noche, se logró ver, el 14 de julio siguiente, entrar por primera vez, triunfante la locomotora número 2 cuyo arribo fue aclamado con frenesí por todos los habitantes de la ciudad de Pereira” (Echeverri, 1927, pág. 42).

En 1922, el gobernador Gerardo Arias Mejía, le inyectó una nueva dosis de dinamismo a la empresa del Ferrocarril de Caldas. Durante su mandato fue reincorporado a dicha empresa el ingeniero Luis A. Isaza y se volvió a vincular a Eleuterio Serna para realizar los trazados entre San Francisco (Chinchiná) y Manizales (éste, a su vez, se hizo acompañar de los ingenieros Ernesto Ramírez, Alberto Arango Tavera, Manuel Escobar, Carlos Pardo, Benjamín Suárez, Juan de Dios Villegas, Alfredo Castillo y Emilio Domínguez). El 18 de octubre de 1924, en el marco de la celebración de los 75 años de fundación de Manizales, se inauguraron los trabajos del Ferrocarril en la Estación Manizales.

Al año siguiente, en julio de 1925, cuando la línea llegó a Santa Rosa de Cabal, y la población se aprestó a celebrar solemnemente el fausto suceso con los mejores preparativos y con grandes festividades, un incendio redujo a cenizas gran parte de la ciudad de Manizales y frustró todos aquellos preparativos. En solidaridad, los santarrosanos decidieron suspender sus festividades. Un año después, en junio de 1926, se celebró la llegada de los rieles a San Francisco (hoy Chinchiná):

“En medio de un delirio como el que es natural en esos casos, entró a San Francisco la primera locomotora, engalanada, estremeciendo los espacios con el pregón del nuevo triunfo. La llegada de este huésped fue saludada por la voz encendida de varios oradores. La ciudad de San Francisco se entregó entonces, en la ebriedad de su entusiasmo, al goce de aquella alegría colectiva producida por el hecho que transformaría en pocos días su fisonomía y su vida” (Echeverri, 1927, pág. 64).

En los meses que siguieron se celebraron nuevos contratos de construcción, quedando toda la línea contratada hasta Manizales, en cuatro sectores: el primero, del kilómetro 68 al 76, contratado el 28 de enero de 1925 con los ingenieros Tiberio Ochoa y Roberto Cardona; el segundo, entre los kilómetros 76 y 93, contratado el 14 de febrero del mismo año, con los ingenieros Eleuterio Serna y Alfredo Castillo; el tercero, contratado el 12 de agosto del mismo año con los ingenieros Humberto Bruno, Rafael Botero S., y Ernesto Ramírez, entre los kilómetros 93 y 109, o sea entre Rioclaro y el río Chinchiná; y el cuarto sector, contratado el 5 de enero de 1926 con los ingenieros Eleuterio Serna y Alberto Arango Tavera, que comprendía los últimos kilómetros hasta llegar a Manizales, obligándose los contratistas a hacer una variante para el paso del río Chinchiná, cerca al punto de San Cancio, sin cobrar por ello otra remuneración. Además, los contratistas se obligaron a trazar y dirigir la construcción de la carretera que debía comunicar la

estación del ferrocarril con la plaza de los Fundadores en la ciudad de Manizales.

En diciembre de 1926, la línea estaba enriellada hasta la estación de Rioclaro; la explanación entre este río y el de Chinchiná estaba casi terminada, igual que la de Chinchiná a Manizales, y empezaban los trabajos para la construcción del edificio de la estación de Manizales. Finalmente, el 15 de septiembre de 1927, a las 3 pm., “La Pichinga”, una locomotora del Ferrocarril de Caldas, hizo su entrada triunfal a la ciudad de Manizales:

“La “Pichinga” cruzaba por primera vez el túnel por debajo de la Avenida Cervantes, hoy Avenida Santander, para arribar jubilosa hasta la bella estación en construcción en ese entonces. Este túnel, obra de la más alta imaginería y del coraje, se ha querido preservar, ampliado, para dar celeridad al desarrollo de la ciudad” (Valencia Llano y Arboleda González, 2020, pág. 127).

Para el efecto, la Asamblea de Caldas, por medio de la Ordenanza No. 17 de 1927, dictó sus previsiones para la celebración del acontecimiento. Fueron invitados a los festivales, los altos funcionarios de la República, las autoridades de los Departamentos y de todos los municipios. La Asamblea Departamental, el Concejo de Manizales y la Sociedad de Mejoras Públicas constituyeron una Junta Central de Festejos, que a través de otras juntas gestionaron el apoyo de la ciudad y el Departamento, trabajando incessantemente para lograr un “verdadero certamen de civilización”, que mostró al país el valor de este pueblo en su conquista de grandiosos logros para su desarrollo.

Ramal Nacederos – Armenia

La historia de este tramo del ferrocarril de Caldas se inició en el año 1917, cuando la Asamblea Departamental

de Caldas ordenó un estudio de ramal ferroviario que, partiendo de un punto del ferrocarril de Caldas, llegara a la ciudad de Armenia:

“Desde la iniciación de los trabajos del ferrocarril de Caldas se venía pensando en una vía, que, conectándose con éste, diera salida a las ubérrimas comarcas del Quindío, densamente pobladas e intensamente cultivadas, productoras de café en grande escala” (Echeverri, 1927, págs. 25 y ss.).

La urgencia para el departamento de construir esa vía que atrajera hacia su centro aquellas ricas y prósperas comarcas, era un sentimiento unánime. Se consideraba que su porvenir económico estaba seriamente amenazado si, por demorarse la construcción de aquella vía, varias regiones de Caldas se desvincularían de éste por causa del avance del ferrocarril de Amagá hacia el sur y por la posible empresa nacional de construir un ferrocarril que uniera el del Pacífico y el del Tolima con los centros del Quindío.

Por Ordenanza No. 26 de 1917, la Asamblea dispuso elaborar el estudio respectivo y en 1919 se contrató al ingeniero Julián Arango quien lo llevó a cabo. En 1920 rindió su informe en el que propuso una ruta posible que partía desde el punto denominado Galicia, en el ferrocarril de Caldas, pasando por las poblaciones de Alcalá y Montenegro hasta llegar a Armenia.

En 1922, mediante ordenanza No. 25, la Asamblea dispuso el estudio de otra vía férrea al Quindío, entre Armenia y Zanjón-Hondo. El trabajo le fue encomendado al ingeniero Eleuterio Serna (quien dirigía un equipo conformado por Ernesto Ramírez, Juan de Dios Villegas, Alfonso Ramírez y Carlos Pardo). En el informe rendido por este equipo en 1923, se concluye la urgencia de:

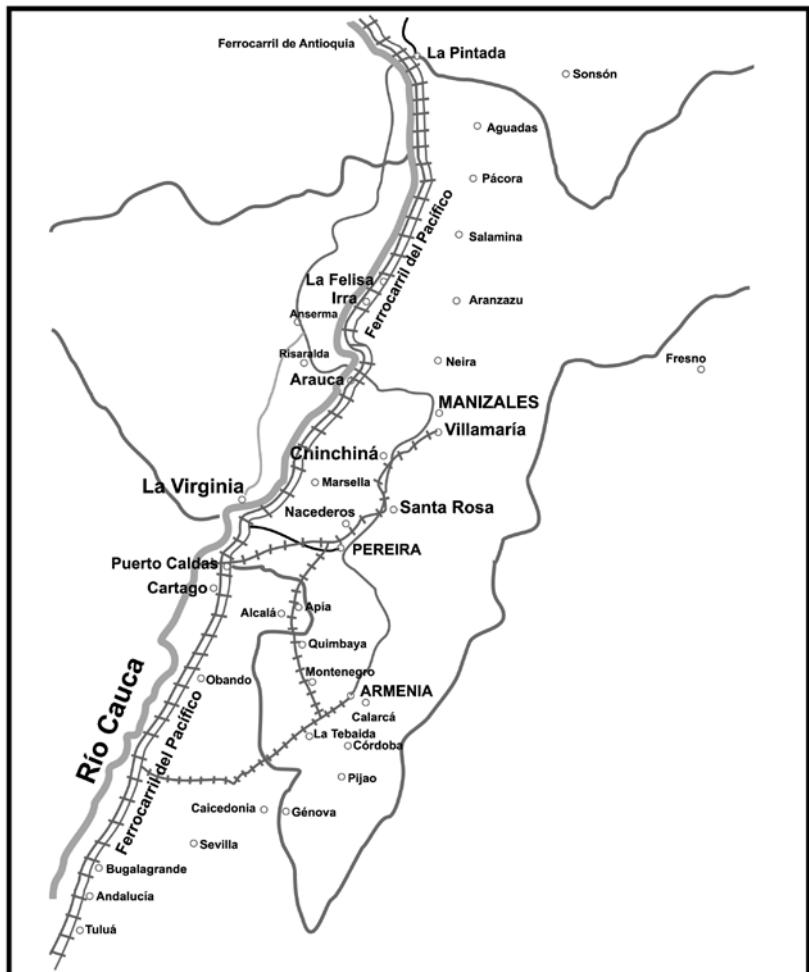
“una vía que partiendo de la ciudad de Armenia, pasando por Montenegro y por Quimbaya, a unos

1.500 metros de esta población, siguiendo después al norte hasta Alcalá, en el departamento del Valle del Cauca, pasando a unos ochocientos metros por encima de la población, siguiendo luego a pasar la quebrada de los Ángeles en el punto llamado Playas Verdes, siguiendo a pasar por la cabecera de la hacienda de Moctezuma, cruzando luego el río Barbas por el paso del camino de herradura entre Altagracia y Alcalá, siguiendo las vertientes de este río arriba y tomando luego la dirección norte para pasar el río Cestillal unos dos kilómetros arriba del paso del camino entre Alcalá y Pereira, y yendo de allí a empalmar con el ferrocarril de Caldas en el punto llamado Zanjón Hondo (...) un poco arriba de la estación Belmonte" (Echeverri, 1927, pág. 28).

En términos generales, este trazado fue adoptado al finalizar el año 1925. Durante la ejecución del contrato celebrado por el departamento con el gobierno nacional para la construcción delegada del ferrocarril del Quindío se aprobó definitivamente la línea de Nacederos a Armenia¹². Empezaba en la estación de Nacederos, seguía una ruta a buscar el paso del río Barbas, y de allí en adelante, buscaba la dirección de Alcalá, Quimbaya, Montenegro y Armenia (Echeverri, 1927, pág. 34).

El ramal del ferrocarril de Caldas, de Nacederos a Armenia, fue construido por cuenta de la Nación y en 1929 Caldas comenzó a operar la línea hasta mayo de 1932, fecha en que pasó a la administración del Ferrocarril del Pacífico. En los tres años de administración departamental, se movilizaron anualmente en promedio 15.284 toneladas de carga y 323.664 pasajeros; el producto medio anual fue de \$ 234.833, representando los gastos el 79%.

12 Esta quedó con una longitud de cercana a los 60 kilómetros, y en su construcción intervinieron Benjamín Suárez, Elías Calvo, Alfonso Ramírez, Juan de Dios Villegas, Eduardo Cardona, Capitolino Sánchez, Hernando Payán, Rafael Betancourt y Tiberio Ochoa.



Mapa IV. Red de Ferrocarriles de Caldas.

Ramal La Virginia – La Pintada

Ya se ha mencionado que este tramo del Ferrocarril de Caldas permitió hacer el empalme del Ferrocarril de Antioquia con el del Pacífico, beneficiando un sector de vital importancia para la región caldense, en particular en su sección occidental. La historia de su trazado se remonta al año 1916, cuando mediante ordenanzas números 4 de 1916 y 26 de 1917, se autorizó al gobierno departamental para realizar unos estudios de ferrovías que buscasen empatar el ferrocarril de Caldas con los ferrocarriles antioqueños (Echeverri, 1927, págs. 25 y ss.).

En el informe rendido a principios de 1918 por el ingeniero Álvaro Mejía¹³, se dejó establecida la posibilidad de una línea entre la población de San Francisco y el río Arma, con pendiente máxima del 1.8%, con longitud de 128 kilómetros y un presupuesto de costos de construcción de \$ 3.560.000. La proyección de esta línea incluía su conexión con los ferrocarriles que unían a Urabá por el Norte y a Buenaventura por el sur, para un tráfico estimado de 70.000 toneladas y 80.000 pasajeros anuales.

Sin embargo, el empalme del ferrocarril de Caldas con el de Antioquia consideró otros estudios como el del ingeniero Jorge Páez, quien propuso arrancar desde Puerto Dagua, cerca de La Virginia. Esta población se había convertido en un puerto fluvial de gran importancia, y era la llave de la provincia de Riosucio, que necesitaba comunicarse con el mar para dar salida a sus exportaciones.

No obstante que el gobierno departamental de Gerardo Arias Mejía y el gerente del Ferrocarril de Caldas, Francisco Jaramillo Ochoa, se mostraron favorables a este proyecto y a ese trayecto, porque fue estratégica para la extracción

¹³ Fue contratado el ingeniero Álvaro Mejía, quien se obligó el 18 de septiembre de 1916 a “realizar un estudio taquimétrico entre la estación de San Francisco, el puente del Pintado, en el río Cauca, y de allí al río Arquía”. El contrato fue firmado por José Ignacio Londoño, secretario de Hacienda de la administración de José Ignacio Villegas.

de la leña que sirvió de combustible, se presentaron oposiciones y debates en la prensa regional.

Se argumentó que Caldas quedaría aislado por la continuidad de la Troncal de Occidente Cauca abajo, la desvinculación de la provincia de Riosucio de la plaza comercial de Manizales, la muerte de la obra del cable aéreo de occidente, el perjuicio y el fracaso para la explotación de los esperados yacimientos carboníferos de Viterbo y Riosucio. Sin embargo, la ruta quedó estudiada y trazada.

A finales de 1926 los ingenieros Manuel M. Mosquera, Rafael Botero S., y Gonzalo Gutiérrez rindieron un informe según el cual, esta vía sería la más fácil y barata que se podría construir en la región de Caldas, por la poca necesidad de movimiento de tierras, el bajo número de obras, dada la nivelación de toda la línea y el reducido costo de explotación. De modo que durante la administración de Francisco José Ocampo (sucesor de Gerardo Arias Mejía), se gestionó la construcción de esta ruta. Pero la obra hubo de ser pospuesta por la falta de personal y la necesidad de concretar esfuerzos para acercar a Manizales el Ferrocarril de Caldas.

En el gobierno de Eduardo Santos (1938-1942), se construyó el empalme La Virginia - La Pintada que conectó el Ferrocarril del Pacífico con el de Antioquia. Durante esta administración también se impulsó la construcción del ferrocarril de Cartago hasta Alejandro López, como se llamaba antiguamente La Pintada (Lopera Gutiérrez, "... y se levantaron los rieles"). Para entonces, la siguiente era la percepción que se tenía del ambiente vial en la región:

"En La Virginia, Puerto Caldas y La Dorada se concentra la red de caminos de herradura y se sitúan los puntos de apoyo para las nuevas vías. Sobre el Cauca se desarrolla intensamente el tráfico: exportación de café y cueros, importación de mercancías, cacao, tabaco, etc., del exterior y del Valle, comercio de la región occidental con

Antioquia, estimulado por su ferrocarril, sección del Cauca. (...) El incremento del tráfico y el nacimiento de nuevas vías comerciales, planeadas con un criterio de competencia, obligan a la rebaja constante de tarifas fluviales, y por fin, construido el sector férreo Puerto Caldas-La Virginia, anulan definitivamente al río Cauca como camino" (García, 1978, pág. 400).

La empresa Ferrocarriles Nacionales de Colombia (FNC) se creó mediante el Decreto 3129 de 1954 con el propósito de centralizar el sistema de transporte férreo, tanto su operación como el mantenimiento de la infraestructura y equipos, para prestar un servicio eficiente. De este modo, entre las décadas del 50 y 60 del siglo XX, la línea ferroviaria que unía la región Pacífico con la región Caribe funcionó en términos normales, pero en 1973, debido al desbordamiento del río Cauca se destruyeron 20 kilómetros del ferrocarril que comunicaba a Medellín con Buenaventura, entre La Felisa y La Pintada, y separó las redes del Atlántico y del Pacífico. Esta situación aún repercute negativamente en el transporte ferroviario del país.

En 1988, con el fin de enfrentar la crisis del sector ferroviario, se inició la reestructuración de la empresa Ferrocarriles Nacionales de Colombia -FNC- que se liquidó y, en su lugar, se creó la Empresa Colombiana de Vías Férreas (Ferrovías), con el objeto de explotar, mejorar, mantener, rehabilitar, modernizar y administrar la red férrea nacional. Diez años después, Ferrovías diseñó el proceso de concesión de carácter integral. Durante 1998, se abrieron las licitaciones públicas que permitieron la celebración de dos contratos estatales de concesión, para adelantar la rehabilitación, conservación, operación y explotación de la infraestructura de transporte férreo de carga de la red nacional¹⁴.

14 Por este sistema se otorgó la red del Pacífico a la Sociedad Concesionaria de la Red del Pacífico, Tren de Occidente S. A. y la red del Atlántico en 1999, a Fenoco. La parte restante de la historia de este ramal ferroviario excede los propósitos de este libro.

En resumen, para el caso del Gran Caldas, entre las décadas de 1920 y 1930, el sistema vial en ciernes llegó a estar compuesto como sigue (Ver Mapa Vial de Caldas 1880-1930):

- Hacia el Río Magdalena: Cable aéreo Manizales-Mariquita y carretera al Magdalena (en construcción).
- Hacia el Quindío: Carretera Manizales-Armenia y Ferrocarril Manizales-Nacederos y Nacederos-Armenia.
- Hacia el norte del Valle: Carretera Manizales-Cartago y Ferrocarril Manizales – Puerto Caldas.
- Hacia el Occidente: Carretera de Occidente y Carretera Manizales-Irra.

Conexiones con regiones interiores:

- Hacia el Norte: Cable aéreo a Aranzazu; carretera Aranzazu-Salamina y carretera Manizales-Aguadas en construcción.



Imagen 17

- Hacia el Oriente: Cable aéreo a Mariquita; carretera Manizales-Río Magdalena (en construcción) y carretera Manizales-Termiales (en construcción).
- Hacia el Occidente: Carretera Manizales-Pereira-La Virginia-Anserma-Riosucio; carretera al Chocó (en construcción); Cable aéreo al Chocó (en construcción); carretera Manizales-Irra y Ferrocarril de Caldas.
- Hacia el Sur: Ferrocarril de Caldas; Ferrocarril del Pacífico, Nacederos-Armenia; carretera Manizales-Armenia, Manizales-Cartago; Ramales Chinchiná-Marsella, Chinchiná-Palestina; carretera Manizales-Villamaría; Cable aéreo Manizales-Villamaría (destruido).

Con vías como la carretera al Magdalena, Manizales aspiraba a tener comercio directo con el oriente de Colombia, asegurar su posición comercial y abaratar el costo de transporte de importación y exportación.

El Ferrocarril de Caldas, hoy se evoca con nostalgia. Quienes lo conocieron lo recuerdan como sueños o fantasmas diluidos en el paisaje de la modernidad. A manera de ejemplo, he aquí algunas de las evocaciones del escritor caldense Eduardo García Aguilar:

1) La estación del ferrocarril como una representación de la arquitectura de una Manizales rica y próspera:

“Uno de los primeros recuerdos nítidos de mi vida es el día en que con mamá Cleo fuimos a esperar a mi padre a la vieja estación del ferrocarril de Manizales, edificación que parecía salida de la novela *La Montaña Mágica* de Thomas Mann, desarrollada en Davos, en las alturas de los Alpes suizos (...). La rica y próspera ciudad de Manizales se había quemado varias veces en la década de los veinte y gracias a la prosperidad económica de aquellos tiempos propiciada por el auge de los precios mundiales del café y el empuje de su clase dirigente y su pueblo, arquitectos e ingenieros

provenientes de Europa y Estados Unidos como Ullen Ance, Papio y Giancarlo Bonarda y Julien Polty la reconstruyeron a imagen y semejanza de aquellas ciudades del viejo mundo. En medio de la bruma quienes nacimos y crecimos allí a veces nos sentíamos en una extraña ciudad de otro continente de sueño. (...)"

2) La dinámica de trenes y pasajeros en la estación de Manizales:

"Vivíamos en el Parque Caldas y desde allí mamá Cleo y yo caminamos hacia el parque Fundadores para luego bajar lentamente por escalinatas hasta la estación del tren. La ciudad era como un balcón florido y alto desde donde se veía la naturaleza desbordante de las montañas y a lo lejos la impactante presencia de nevados y volcanes que proyectaban desde sus cumbres el delicioso aire frío que rozaba nuestros rostros con efecto tonificante. (...) El bello edificio de la estación quedó para siempre fijado como una tarjeta postal en la retina infantil mientras el corazón palpitaba al sentir ya cerca el sonido de la locomotora y el agite de la gente que esperaba en los andenes la llegada de amigos, familiares o cargas de productos importados. Por fin, al fondo, tras cruzar el túnel, se veía llegar la máquina humeante cuyo ulular siempre impresionó a los niños de aquel tiempo. El animal metálico y rugiente venía desde el occidente del país, cruzaba el Valle del Cauca y emprendía desde Pereira y Chinchiná la impresionante subida a la capital de Caldas, situada allá arriba en el filo de la fría montaña". (...)"

3) Los servicios del ferrocarril se transforman en un espacio para el desarrollo de las aventuras infantiles:

"Tiempo después los servicios del ferrocarril fueron desmantelados y la estación y su entorno quedaron

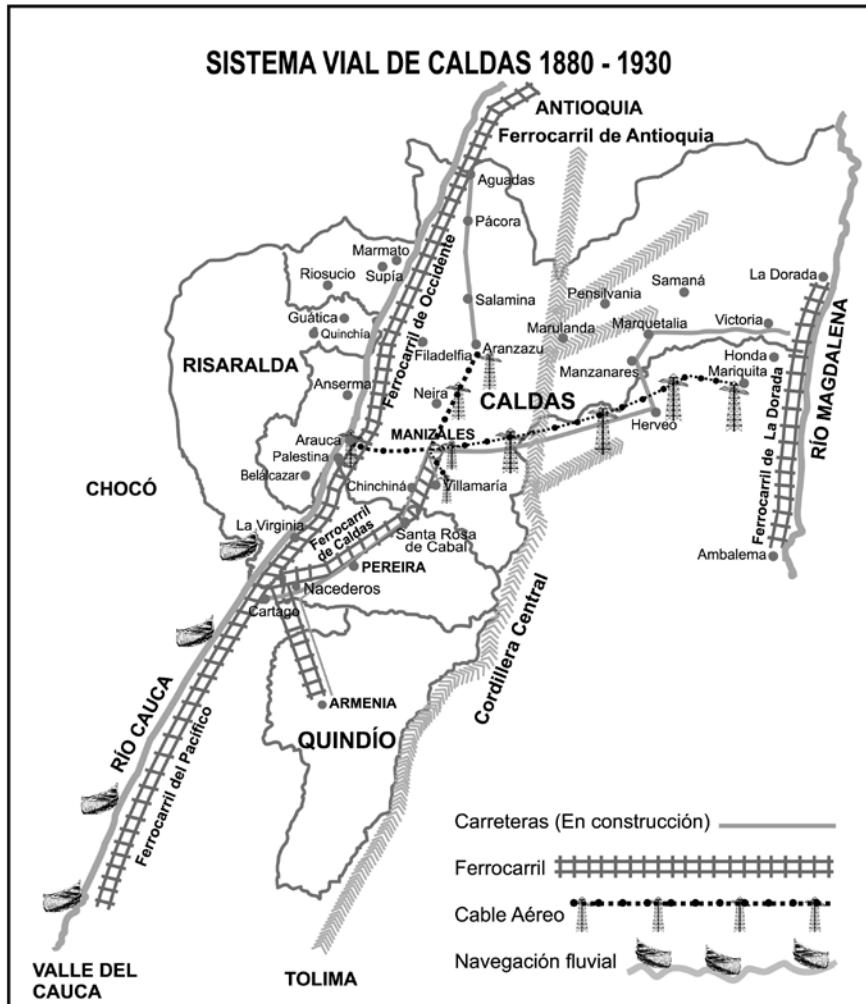
allá abajo en total abandono y olvido, como si fuesen los vestigios de una extraña ciudad muerta e imaginaria. Los niños de la ciudad solíamos jugar ahí entre los rieles abandonados donde aún se sentía el olor a aceite y humo. Deambulábamos libres por los espacios helados de la estación, donde nuestras voces provocaban ecos que saltaban de muro en muro. Había madera abandonada, clavos, basura, botellas y ropas tiradas, maleza entre los rieles. El rumbo era un sitio sin ley ni peligroso". (...)

4) La irrupción de la modernidad transformó el recuerdo del ferrocarril en universidad:

"La vieja locomotora, llamada La Pichinga, estuvo allí un tiempo instalada como un monumento a la nostalgia y después fue trasladada a otro lugar. Las décadas pasaron y avenidas, edificios, túneles y puentes devoraron parques idílicos, barrios y casonas de otro tiempo cargadas de vida e historia. La modernidad arrolló con casi todo y la estación se convirtió por fortuna en universidad, un templo del saber".

5) Los recuerdos de la ciudad rica y próspera, de la estación bulliciosa convertida en parque infantil y luego en universidad, en la memoria de quienes vivieron esa época de la ciudad:

"El viejo edificio histórico, huella imborrable de la pujanza y ambición cultural de la ciudad, construido por la Casa Ullen Ance & Company, fue remozado y sobrevivió a la locura de sus gobernantes. Ahora el niño que fue allí alguna vez con su madre a recibir al padre entre la niebla andina viaja por el laberinto del tiempo y escucha los ecos de las voces infantiles y el impulso magnético de aquella máquina fabulosa de fuego, hierro y humo que siempre aparecía desbocada y amenazante en la boca del túnel, después del extenuante viaje por las montañas de la cordillera" (García Aguilar, diciembre de 2019).



Mapa V. Sistema Vial de Caldas 1880 - 1930

CAPÍTULO



2

LOS CABLES AÉREOS DE CALDAS

CABLES AÉREOS

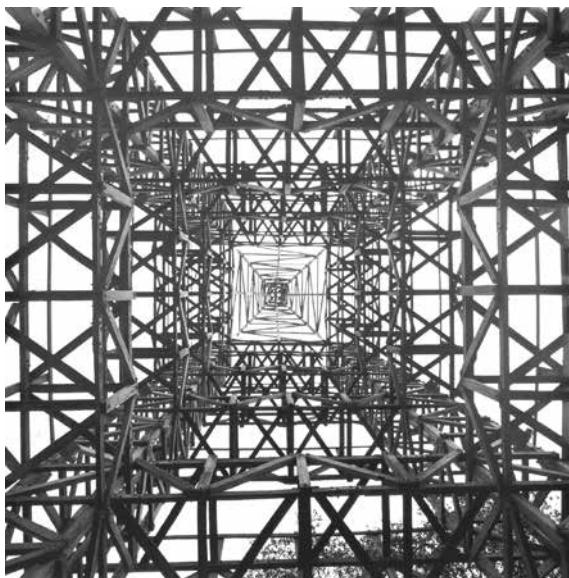


Imagen 16

En las primeras décadas del siglo XX, el empuje de la clase dirigente de la región caldense en combinación con las voluntades del poder en el ámbito nacional y las condiciones sociales, políticas, económicas y culturales se conjugaron para lograr el desarrollo de un sistema vial que en la actualidad aún sorprende. Redes de caminos de herradura empalmados con redes de navegación fluvial y con redes ferroviarias, conformaron un verdadero sistema de transporte que se perfeccionó con la construcción del subsistema de los cables aéreos, con sus diferentes ramales que pretendieron articular la región con el país.

Contexto Económico

El desarrollo económico de la región creó las condiciones para dotarse de un sistema de cables aéreos que aún hoy, asombra no sólo por la envergadura de su infraestructura,

sino también por los efectos logrados en la modernización social y material de la zona.

Para comprender mejor esto, es menester señalar en primera instancia, el contexto histórico. Durante el período colonial, la región antioqueña había basado su economía en la minería, actividad que atrajo a los ingleses en los años iniciales del siglo XIX. Así lo expresa Antonio García:

“La penetración máxima se verifica cuando la Colombian Mining logra obtener el monopolio para la explotación de minas en toda la antigua provincia de Riosucio, monopolio que hasta el tercer décimo del siglo aplasta la minería nacional” (García, 1978, pág. 140.).

Ya, en los años finales del período colonial, la región meridional de Antioquia había vivido una transición de un sistema económico basado en la minería a otro fundamentado en la agricultura de la quina. Antonio García dice al respecto:

“Este fenómeno lo anota un metalurgista español, a principios del siglo XIX. Concentrándose la producción en los oros corridos y siendo ésta irregular, inestable y anárquica, la Colonia careció de bases de sustento y desarrollo, ya que las minas eran el sistema arterial de aquella economía. Este hecho se refiere no sólo al actual territorio de Caldas sino a todo el Virreinato, y trae como consecuencia el tratar de imponer una orientación agrícola. Desde fines del siglo XVIII se pone de claro esta tendencia, con la exportación de quinas” (García, 1978, pág. 121).

Desarrollando la misma idea, García agrega:

“Cuando a mediados del siglo XIX sobreviene la superproducción mundial de oro el propio capitalismo inglés impulsa nuestra exportación de quina, caucho, etc., adquiriendo la primera

tanta importancia, que en el año económico 1880-1881 su valor asciende al 35% del total de nuestras exportaciones" (García, 1978, pág. 123).

Con el cambio del siglo XIX al XX y el paso de la dependencia de Colombia de los ingleses a la de los norteamericanos, se vivencia también un cambio de prioridades en la dinámica comercial: Los ingleses habían privilegiado la exportación de oro y los norteamericanos privilegiaron el café, el banano y el petróleo. Afirma García:

"En el terreno de la producción de oro en el que aparece más acentuada la penetración del capitalismo inglés, (...) se advierte más nítidamente la acción dominante del capitalismo angloamericano en los campos del café, los bananos y el petróleo" (García, 1978, pág. 123).

En este acápite se analizará panorámicamente cada uno de esos sucesos: el creciente desarrollo económico y social de Manizales, el surgimiento y expansión del cultivo y la comercialización del café, la crisis de la arriería o calvario del transporte, el interés expansivo de la compañía colonizadora Burila y la espontánea combinación del sistema ferroviario con el de los cables aéreos, como un proyecto muy particular de comunicación y transporte en la región.

Transformación de Manizales En la segunda mitad del siglo XIX

La localización de Manizales en el cruce de caminos entre Antioquia, Cauca y Tolima favoreció el desarrollo económico y social de la región y el surgimiento de una importante generación de líderes y empresarios. Las guerras civiles del siglo XIX operaron como un factor de progreso para la región caldense, y en especial para Manizales. La ciudad, fundada sobre la ruta comercial que ligaba al sur de Antioquia con el Cauca, fortalecida como

centro comercial y de producción agrícola, era un baluarte estratégico desde el punto de vista de la geografía y la milicia. En virtud de esta posición estratégica, las guerras civiles la convierten en factoría, en almacén de provisiones y en asiento del gobierno militar. Antonio García describe ese ambiente con las siguientes palabras:

“Situada sobre una trocha de tránsito comercial obligado, es estación forzosa. Sus recursos mercantiles dan impulsos a la minería de oro corrido, entre el Guacaica y el Chinchiná. Un año después de fundada oficialmente, produce 8.000 fanegadas de maíz y tiene 800 reses y 300 caballerías. (...) Ya en 1880 funda una sucursal del Banco de Antioquia, establece casas de importación, posee empresas industriales exportadoras, talleres artesanales y contactos con el puerto de Honda (comercio de importación), Facatativá (comercio con el oriente), Medellín (comercio con Antioquia) y Cartago (comercio con el Cauca). (...) En el sector Salamina – Neira – Manizales, las tasas de crecimiento están mostrando que (es) la zona donde se centraliza el comercio, donde es más fácil la explotación de minas, donde hay especializados en guaquería y donde la agricultura adquiere cierto carácter intensivo” (García, 1978, págs. 409 y ss.).

El mismo autor explica de qué manera la apertura de vías de comunicación rompen el enclaustramiento de la región y la encaminan hacia el progreso:

“... Las vías liquidan o rompen el carácter cerrado de la economía. De la producción casi íntegramente limitada por el consumo local, encerrada en necesidades tradicionales, se pasa a la producción ilimitada, para un mercado internacional. La agricultura diversificada se convierte en agricultura monocultivadora. ¿Cómo se verifica esa transformación? La apertura de vías significa la intensificación de la concurrencia. En los mercados de café, antes monopolizados por compradores asociados, se introducen los grandes capitales

de las compañías extranjeras de exportación las que, teniendo organizaciones financieras amplias, paralizan la actividad del capitalismo comercial autóctono y fomentan las cadenas de intermediarios. Por sus mismas condiciones, este nuevo capital destruye los antiguos sistemas de compra, caracterizados por los anticipos y los crecidos márgenes de ganancia y seguridad" (García, 1978, págs. 409 y ss.).

Fue en este ambiente que surgió y se expandió el cultivo del café, un producto que se convertiría en la base económica del desarrollo de la región y del país. Simultáneo con el auge del cultivo y comercialización del café, Manizales vivió un inusitado crecimiento en su actividad bancaria (Gaviria Toro, 1924, pág. 70 y ss.).

Así entonces, para la época en cuestión, funcionaron en Manizales once bancos a saber: el Banco de Antioquia (sucursal), Banco Industrial, Banco Prendario, Banco del Ruiz, con sucursales en Pereira y Armenia; el Banco de Caldas; el Banco de Londres y América del Sur; el Banco Mercantil Americano de Colombia, con sucursales en Bogotá, Medellín, Barranquilla, Cartagena, Manizales, Girardot y Cali; y el Banco de la República. Además del Banco de Depósitos, Banco de los Andes, Banco de Manizales, Banco López (sucursal), y Banco de la República (Agencia) (Gaviria Toro, 1924, pág. 124).

Los tres primeros bancos tuvieron una vida muy efímera porque sus capitales se esfumaron al compás de la depreciación de la balumba de papel moneda con que el Banco Nacional y la Tesorería de la República inundaron el país. Como lo plantea Gaviria Toro:

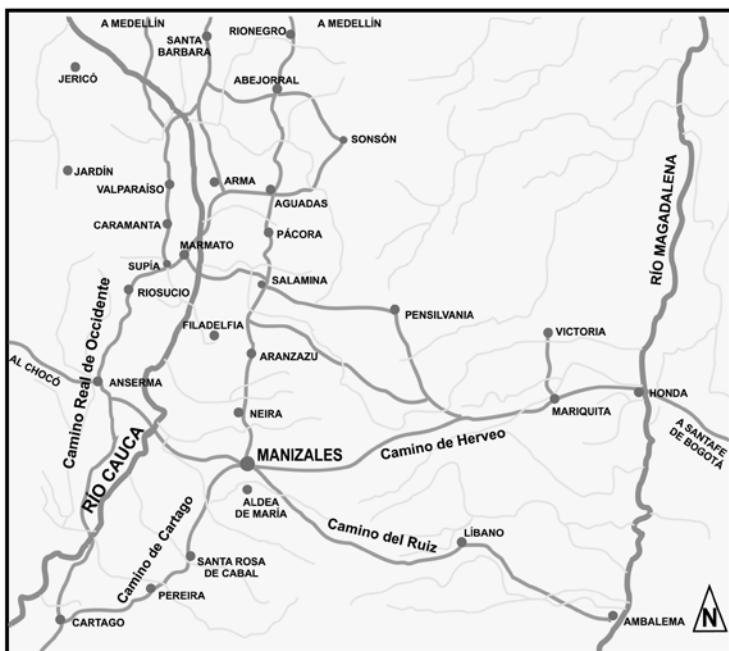
"Aquellos bancos sintiéndose naturalmente obligados cumplieron sus obligaciones en la moneda de plata, sin acogerse a los mandatos legales que hicieron de curso forzoso el papel moneda con amplio poder liberatorio. Si el criterio

de honradez y de equidad no hubiera presidido el funcionamiento de aquellos bancos, es indudable que hubieran podido subsistir sin quebrantos para los accionistas, puesto que las obligaciones que valían ciento por razón del descenso adquisitivo de la moneda de papel hubieran podido pagarlas con cincuenta o con menos" (Gaviria Toro, 1924, pág. 124).

Producción y comercialización del café

El cultivo del café se inició en Colombia en las regiones de oriente y se fue extendiendo paulatinamente hacia el centro del país en la medida que el mercado del grano se popularizaba en Europa y comenzaba a establecerse en los Estados Unidos. Las primeras regiones productoras fueron las localizadas en la hoyuela del Lago de Maracaibo en donde la variedad de los climas y la facilidad de transporte internacional estimularon el cultivo. Los primeros cafetales del interior se sembraron en Santander y Cundinamarca.

En estas zonas el cultivo se llevó a cabo en grandes haciendas donde empleaban mano de obra diferente a la de los propietarios, mediante sistemas de aparcería, arrendamiento de tierras, o contratación de jornaleros. En la primera época cafetera de la zona norte de Antioquia, hacia donde el cultivo se fue extendiendo, se empleó un sistema de trabajo similar. En la medida en que la colonización se desplazó hacia el sur, en donde el tamaño de las parcelas era pequeño, los cultivos se fueron llevando a cabo en extensiones menores, en las cuales la mano de obra de la familia se convirtió en el principal insumo (Palacios, 1983. Citado por Pérez Ángel, pág. 58).



Mapa VI. Red de mercados de Manizales al finalizar el siglo XIX.

En 1850 por la aduana de Cúcuta se exportaron 34.422 sacos de café. Diez años más tarde, por la misma vía, salieron 110.000 sacos procedentes de las plantaciones de Santander. La producción en esta región siguió en aumento hasta alcanzar 320.000 sacos en la primera década del siglo XX, pero su crecimiento se estancó, mientras otras regiones comenzaron a desarrollar los cultivos. En 1888 la exportación colombiana del grano superaba los 220.000 sacos de 60 kilos cultivados casi exclusivamente en los departamentos de Santander y Cundinamarca. A partir de ese año la producción de Antioquia y su zona de colonización comenzó a crecer y en menos de 30 años ocupó el primer puesto entre los departamentos exportadores. Dentro de la región antioqueña fue especialmente grande el desarrollo de la actividad cafetera en la nueva zona de colonización, que a partir de 1905 vino a convertirse en el

departamento de Caldas (Palacios, 1983. Citado por Pérez Ángel, pág. 59).

Los primeros arbustos de café, sembrados en los climas más tibios de laderas de Manizales, empezaron a crecer simultáneamente con la ciudad. En un principio el desarrollo de la industria cafetera no fue grande debido a varios factores: el tardío rendimiento del cultivo que no satisfacía las necesidades inmediatas de los colonos, el bajo precio internacional que alcanzó el producto en aquella época, pero sobre todo el costo y las dificultades del transporte. A pesar de los obstáculos, al cumplir los primeros veinte años de su fundación, el área de Manizales ya producía 2.515 sacos de café, y los cultivos se encontraban en franca expansión mediante el sistema de intercalar plantíos de subsistencia, principalmente de plátano, como sombrío de los cafetos.



Imagen 17

“Todas las tierras de La Linda, a 4 kilómetros del Parque del Observatorio, son admirables para el cultivo del café por su formación geológica; la hacienda de don Roberto Gutiérrez Vélez cultiva por métodos científicos 55.000 árboles, cuya producción anual alcanza hasta 4.000 arrobas en almendra; tiene para su beneficio Guardiola, despulpadoras, trilladoras y fuerza hidráulica y eléctrica. (...) Los cafetales de El Arenillo, en la gran hacienda de don Carlos Pinzón, deben sorprender al viajero, se encuentran casi en las calles de la ciudad. (...) Las tierras de La Cabaña, todas las bañadas por el río Chinchiná hasta su desembocadura en el Cauca; las bañadas por el Cauca hasta encontrar la desembocadura de la quebrada de Llano Grande; las regadas por las quebradas de El Guineo, Fonditos, las regadas por el río Guacaica, todas tienen en sus componentes los materiales fertilizantes que esta planta necesita” (Gaviria Toro, 1924, pág. 104).

Sin embargo, en la generalidad de los predios cultivados con café, el tamaño de las fincas no les permitía a sus dueños exportar por sí mismos su producción. A la manera de los grandes caficultores exportadores de otras regiones, el café producido en los alrededores de Manizales era vendido en el exterior por cinco casas comercializadoras fundadas en la ciudad para este propósito.

Dentro de ellas, las que más huella dejaron en la ciudad de Manizales fueron Pinzón y Huth, American Coffee Corporation, Casa Ingresa de Jones, Alejandro Ángel y Los Gutiérrez. Un temprano y elemental sistema de telegrafía conectado a una inaugural red nacional prestó ocasional ayuda en las negociaciones con los distantes compradores del exterior, y un primer banco local, la sucursal del Banco de Antioquia, se encargó de las transacciones comerciales y financieras desde 1880.

En los albores de la historia manizaleña aparece una escuela ambulante de agronomía, que comenzó a enseñar

a la juventud técnicas para la siembra del café, haciendo énfasis en la importancia de una alta calidad del producto final, logrado a través de cuidadosos métodos de cultivo, beneficio y selección.

En el periódico local La Serenata se publicó en 1878 un folleto con instrucciones para el cultivo del grano. Hay que destacar que, en una época saturada de acontecimientos políticos y militares en el país, cuyo acontecer copaba los escasos medios de difusión disponibles, impresos sobre aspectos técnicos de cultivo hayan llegado a las páginas de los modestos periódicos locales y que en la educación de la juventud se haya hecho énfasis en la tecnología de un cultivo, que con razón vino a convertirse en el pilar del desarrollo de la región.

En Caldas durante la década de los años veinte, el 72.3% de las fincas tenía un tamaño inferior a las tres hectáreas, el 23.8% de las explotaciones estaba entre 3 y 12 hectáreas, y sólo un 3.9% eran superiores a 12 hectáreas. Este factor de democratización del cultivo, en comparación al tamaño de las grandes haciendas que fue común en otras regiones, es una de las razones por las cuales, a pesar de la lejanía de los mercados, la industria cafetera en las áreas de colonización antioqueña haya crecido tan vertiginosamente (Pérez Ángel, 1997, pág. 61.).

En un principio, los cultivadores despulpaban el café a golpes empleando pilones de piedra, o lo vendían en cereza a quien dispusiese de las facilidades para esta labor. Muy pronto se popularizaron las máquinas despulpadoras manuales y se volvió común la construcción de sencillos sistemas de lavado y secado, que permitieron a los pequeños caficultores vender la cosecha con una mejora sustancial en sus ingresos. Sin embargo, el auge del cultivo y su comercialización en la región caldense conllevó el desarrollo de nuevos medios de transporte que suplieran

las carencias de la arriería, la cual entraba en crisis para transportar los crecientes volúmenes del grano.

El calvario del transporte: crisis de la arriería

Como ya se dijo, las trochas construidas por los aborígenes marcaron la pauta para la apertura de caminos en la etapa colonial española, y los caminos de la Colonia dieron paso a su vez a las vías de la colonización paisa, por donde se fue desarrollando paulatinamente la arriería. Con el auge de la comercialización del café y la ampliación de la frontera agrícola en la región, los caminos de herradura empezaron a ser insuficientes e inadecuados.

En la medida en que se desarrollaban los cultivos de productos exportables en las regiones de la colonización antioqueña, se hacía más evidente la necesidad de una buena comunicación con el mar. Desde que se inició el proyecto del ferrocarril del Cauca para conectar el Pacífico con el interior del país, dando salida hacia los puertos de Estados Unidos, las esperanzas de Manizales y su zona de influencia se dirigieron también hacia el occidente, que significaba otra posibilidad de comunicación, esta vez con Europa. Pero la cordillera Central por su altitud desanimaba a los más optimistas para un ferrocarril.



Imagen 18

La posición geográfica de Manizales, su ventaja cuando sólo existían caminos de herradura, comenzó a convertirse en obstáculo. Mientras otras regiones de menor desarrollo agrícola ya utilizaban los ferrocarriles para salir al mar o a los ríos, al comenzar el siglo XX los manizaleños con su gran producción de café para la exportación seguían limitados por sus montañas, pegados a los bueyes y a las mulas como su único modo de transporte.

Las dificultades y el costo del transporte del grano se convirtieron en el más grande obstáculo para el desarrollo pujante que estaba obteniendo la nueva zona agrícola. El viaje de Manizales a Mariquita, que implica tramontar la cordillera Central y luego descender hasta las planicies del Magdalena, tomaba tres días en verano para un viajero a caballo, pero podía tomar hasta cinco en época de lluvias cuando la situación del camino era penosa. Transportar mercancías en bueyes significaba una aventura de más de ocho días en buen tiempo y diez o más si el tiempo era inclemente.

En 1880 el precio de una carga de maíz de 120 kilos en Manizales era de \$ 2.10. Movilizar el mismo peso de cualquier producto entre Manizales y Honda costaba \$ 5.60. El flete por el río hasta el puerto marítimo era de \$ 3.40 por carga, lo que representaba, en el caso del exportador cafetero, unos costos internos de \$ 9.00. Agregándoles el flete marítimo, el valor del transporte de café hasta su destino en el exterior constituía entre el 25% y el 35% del precio en los mercados internacionales, según el nivel de cotización del grano en el momento. Frente a precios externos tan variables y costos de transporte tan crecidos, los estímulos para la producción tenían la probabilidad de desvanecerse de un momento a otro (Pérez Ángel, 1997, pág. 55).

En las primeras décadas del siglo XX el precio de un buey joven era de \$ 250. Se cobraba hasta cinco pesos por

el flete de una carga en distancias de una jornada, pero para distancias más largas era menor por día caminado. Así, de Manizales a Mariquita era usual pagar \$ 7.50 por carga o \$ 60 por tonelada, mientras el salario del arriero que manejaba hasta diez bueyes era de \$ 2.50, equivalentes a \$ 12.50 por un viaje de cinco días. Para el dueño de una manada de treinta bueyes, los ingresos por viaje redondo desde Manizales hasta el Magdalena ascendían a \$ 420, mientras los costos directos no sobrepasaban \$ 200 (Marín, 1995. Citado por Pérez Ángel, pág. 57).

Mientras los ingresos de los productores agrícolas no eran muy grandes, las ganancias obtenidas por los propietarios de los animales eran enormes, habiéndose convertido la arriería en el primer oficio de alto rendimiento económico, que permitía además combinar el negocio del transporte con el comercio de mercancías importadas y de exportación.

El número de bueyes que poseía un arriero llegó a ser la medida de su bienestar económico. Esta ocupación les daba la posibilidad adicional de intercambio social, con personas de otras regiones que se encontraban en las posadas y en las terminales de sus viajes. Arrear bueyes llegó a ser no sólo un oficio rentable, sino una actividad de prestigio social. Algunos empresarios del transporte progresaron y llegaron a poseer varias manadas, cuyo manejo delegaban en personas de su confianza. La arriería así entendida, junto con el cultivo del café, permitió la formación de los primeros capitales de importancia en las regiones de colonización antioqueña.

Fueron famosas en Manizales a principios del siglo XX las organizaciones arrieras de las familias Estrada y Ocampo, que les permitieron amasar grandes fortunas. La arriería no sólo fue una actividad rentable, sino que hizo posible la actividad cafetera, y generó empleos en oficios artesanales. Elementales y rudimentarias talabarterías, zapaterías, herrerías dotadas de forjas para la fabricación

de herraduras, y tejedurías de cabuya y de sombreros, ocuparon a los primeros operarios en la elaboración de los artículos requeridos por arrieros y jinetes (Pérez Ángel, 1997, pág. 57).

Hacia 1910 la producción anual de café en el departamento de Caldas llegaba a los 200.000 sacos, que se exportaban por la vía de Honda. Teniendo en cuenta las distancias que el café tenía que recorrer para llegar al río, un buey durante un mes, considerando los tiempos de descanso, apenas alcanzaba a transportar dos sacos entre la finca productora, la trilladora, el puerto fluvial y el viaje de regreso (Pérez Ángel, 1997, pág. 57).

La movilización de tal producción requería 8.300 bueyes. Justificadamente se menciona en los anales históricos de Manizales una población de 10.000 bueyes al principio del siglo. La magnitud de este rebaño en constante movimiento no sólo creaba serios problemas para su alimentación y manejo, sino que mantenía en mal estado los estrechos caminos de herradura. Con ellos se presentaron las primeras congestiones de tráfico que haya habido en nuestro país.

De modo que, al iniciarse la vida administrativa del nuevo Departamento de Caldas, el comercio agrícola del viejo Caldas se concentró en Manizales, mejorando la economía, pero no había salida rápida a los puertos de Honda y La Dorada y por ende a los puertos marítimos del mundo. Antonio García lo expresa de este modo:

“La primera época (1920) se caracteriza por el escaso desarrollo de carreteras, ferrocarriles y cables. Su único medio de transporte es el río, en una insignificante extensión, y el camino de herradura. Siendo altamente costosa la importación de sales, el mercado caldense fue abastecido en su mayor parte por la producción de sus salados”. (Se importaba de Zipaquirá) A menor desarrollo de vías regionales, mayor uso y producción de los salados

de la región y menor importación de sales de otros lugares del país. Y viceversa. (...) “En el segundo período que estudiamos, el de 1935, se caracteriza por la existencia de una red vial relativamente desarrollada: ferrocarriles, cables y carreteras. La competencia de vías ha traído la baja del costo de transporte” (García, 1978, pág. 115).

La concesión Burila y el ferrocarril de Caldas

La Compañía Burila¹⁵ fue una sociedad anónima, constituida por el señor Lisandro Caicedo y otros cien accionistas de reconocida influencia económica y política de Caldas y Valle del Cauca, que se formalizó por escritura pública número 693 de 25 de noviembre de 1884, otorgada en la notaría de Manizales. La propiedad de esta compañía era un paralelogramo de más de 152 mil hectáreas entre Bugalagrande y el páramo del Quindío que incluía los municipios de Zarzal, Sevilla, Caicedonia (Valle), Génova, Pijao, Buenavista, Córdoba, Calarcá y Armenia (Quindío). Sus socios eran los mismos dirigentes políticos y económicos o empresarios de la región, interesados en valorizar sus tierras y expandir sus relaciones comerciales hacia el suroccidente del país, entre ellos: Cástor Jaramillo, David R. Ceballos, Víctor Cordobés, Jesús Montes, Norberto Gómez y Lázaro Saravia (Lopera Gutiérrez, “El Latifundio de Burila”, en internet).

La empresa Burila marcó en forma intensa y por demás controvertida, la colonización del territorio del Quindío y el norte del Valle del Cauca. Según Albeiro Valencia Llano:

“esta sociedad controladora de vastos territorios en el Quindío y norte del Valle tiene una historia muy parecida a la de la empresa González, Salazar y Compañía, ya que aparece como continuadora de la política que esta última desarrolló en el proceso de

15 Su nombre Burila, hacía referencia a un topónimo indígena –Bulirás o Burilás– propio de la gran familia de los Pijaos.

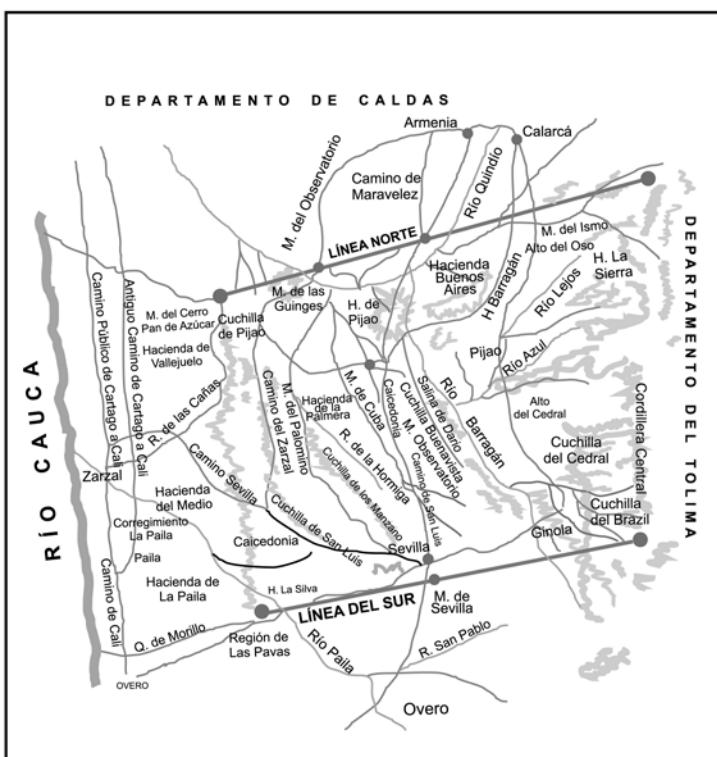
enfrentamiento a los colonos, durante un cruento período de despojo" (Valencia Llano, 2000).

El historiador Valencia Llano explica que el origen del proceso territorial de la extensa zona geográfica controlada por Burila en la segunda mitad del siglo XIX, se debe buscar en la adquisición de estas tierras en 1641 por el Maestre de Campo Juan Francisco Palomino y su hermano el capitán Juan Jacinto, mediante compra y mercedes reales en varios globos de tierra ubicados en las actuales jurisdicciones de Cali, Buga, Toro y en la provincia del Chocó, formando valiosas haciendas y beneficiando con provecho las salinas de Burila.

En 1714, los títulos pertenecieron al Maestre de Campo don Nicolás de Caicedo Hinestrosa, propietario de la antigua hacienda de Cañas y La Paila. Posteriormente pasaron al dominio de Cristóbal Caicedo Hurtado y María Josefa Soto Zorrilla, quienes residían en la hacienda La Paila y se heredaron en 1840 a su hijo José María Caicedo Zorrilla, quien contraió matrimonio con la payanesa María Ignacia Delgado, razón por la cual, la propiedad de estos extensos territorios pasó a manos de sus hijos Lisandro y Belisario Caicedo Delgado.

En 1873 los hermanos Caicedo Delgado, asociados con un empresario norteamericano, organizaron una compañía de propiedad raíz, con el propósito de valorizar las propiedades:

"Fueron empresarios radicados en Manizales, amplios conocedores del negocio de propiedad raíz, los que vieron las posibilidades de comercializar el vasto latifundio de Burila, valorizado ya por la penetración de colonos en diferentes puntos del sudeste del Quindío y norte del Valle del Cauca. Estos empresarios plantean la idea a los señores Lisandro y Belisario Caicedo los cuales aceptan debido a que los colonos ya estaban mordiendo porciones del latifundio y estableciendo sus propias relaciones económicas" (Valencia Llano, 2000).



Mapa VII. Territorios de la Concesión Burila. Fuente Albeiro Valencia Llano, Colonización, fundaciones y conflictos agrarios

En este momento, la citada asociación terrateniente, procedió a deslindar los terrenos de Burila o La Paila, desconociendo los derechos e intereses de los colonos que habían llegado a establecer sus sementeras, convencidos del carácter baldío de esos feraces territorios y fijando límites poco claros.

Por su parte, Jaime Lopera Gutiérrez ayuda a entender el ambiente social que se caldeó al finalizar el siglo XIX con las polémicas actuaciones de esta compañía:

“Cuando las perspectivas del oro empezaron a agotarse para los guaqueiros provenientes de Antioquia, Tolima y Cundinamarca, las tierras del Quindío se abrieron generosas al abrazo de los

colonos y les permitió asentarse en los fértils suelos ribereños de los ríos Quindío, Santo Domingo, Barragán y La Vieja. Pero muy pronto se vieron acosados por las exigencias de una compañía latifundista (...) El capital societario sirvió para comprarle a Lisandro y Belisario Caicedo el gigantesco latifundio de tierras" (Lopera Gutiérrez, "El Latifundio de Burila", en internet).

Los socios de Burila, basando su derecho de dominio en las mercedes reales de 1641, para deslindar el territorio, iniciaron el despojo de los pobladores llegados a Salento y entablaron pleitos sumarios a los demás colonos, apoyados en la complicidad de algunas autoridades que se prestaron a toda clase de atropellos contra los colonos para congraciarse con los latifundistas de Burila. El propio fundador de Armenia, "Tigrero", hubo de seguir:

"resistiendo individualmente y sufrió vejámenes y prisión transitoria de parte de las autoridades locales y al fin buscó negociar y se propuso reunir dinero para pagar a Burila lo que con esfuerzo propio había desmotado y puesto en producción" (Ortiz, enero-abril, 1984. Citado por Lopera Gutiérrez).

Al analizar los intereses territoriales y comerciales de esta compañía, emerge la razón por la cual, los gobernantes tanto del país como de la región caldense, en las primeras décadas del siglo XX, que poseían acciones directas e indirectas en el lucrativo negocio de Burila, se afanaron por impulsar no sólo la navegación fluvial por los ríos Cauca y Magdalena, sino también la construcción de las redes ferroviarias, y la construcción de cables aéreos.

El ferrocarril de Caldas y el cable aéreo un proyecto muy particular

No obstante que la construcción del Ferrocarril de Caldas y su empalme con el Ferrocarril del Pacífico se inició por la misma época en que surgió el proyecto de construcción del Cable Aéreo Manizales – Mariquita, su llegada a Manizales

fue posterior a la inauguración del cable. La Estación de Manizales se inauguró en 1927. La construcción del ferrocarril del Pacífico tardó 43 años para culminar los primeros 174 km. Sumado esto a la conclusión del tramo entre La Dorada, Honda y Mariquita acortó el camino de los arrieros procedentes de Manizales en veinte kilómetros y le dio vida al proyecto del Cable Aéreo¹⁶.

Surgió así, de manera espontánea, un sistema de transporte muy particular en la región, que combinó los caminos de la arriería, con la navegación fluvial del Cauca y del Magdalena y con las redes ferroviarias y el cable aéreo.

Por el occidente, mientras el Ferrocarril de Caldas tocaba las puertas de Manizales, los comerciantes de esta ciudad emplearon mulas y bueyes hasta Puerto Caldas. De aquí a Palmira, los productos navegaron por el río Cauca y de aquí a Buenaventura, en el ferrocarril del Pacífico.

Por el oriente, una vez construido el Ferrocarril de La Dorada para salvar el tramo no navegable de este río, entre Honda y Ambalema, se pensó en unir los tramos de los ferrocarriles de Caldas y La Dorada con un cable aéreo. Con ello se verificó, entre las décadas de 1920 y 1930, la construcción de un sistema vial que permitiera la integración y transformación de la economía departamental de Caldas.

En 1928, la terminación del ferrocarril Manizales - Puerto Caldas, su empalme con el ferrocarril del Pacífico, la construcción del ramal Nacederos - Armenia y la carretera de Armenia a Ibagué, desarrollaron el tráfico y plantearon la necesidad de vías de penetración a las zonas de producción y de consumo. Esa fue precisamente la que cubrió el Cable Aéreo, vía de alto costo pero que en una topografía montañosa resolvió provisionalmente el problema del transporte. Y, como lo dijo Antonio García:

16 Frente al suplicio de las carrileras y ante la imposibilidad, por razones topográficas, de unir con rieles los trayectos del Ferrocarril de Caldas y el de La Dorada, se abrió paso la idea de unir estos tramos con un cable aéreo.

"En la década de los años veinte, se construyó o se definió el moderno sistema vial caldense, dándose el salto histórico de la mula y la arriería al cable aéreo, el ferrocarril y la carretera. A más de los efectos en el proceso de urbanización, la integración vial sirvió para articular la región caldense a los dos grandes sistemas de exportación: el del Atlántico, por medio del cable aéreo y el río Magdalena; y el del Pacífico, por medio de la carretera y el ferrocarril" (...) (García, 1978, pág. 401).

Antes de la intensificación de carreteras, los diferentes cables desempeñan una función económica: la de penetración y estabilización del tráfico por las vías principales de Caldas. El cable del Norte (1930) logra influir en regiones como Aguadas, Pácora, Salamina y Aranzazu, dependientes económicamente de Antioquia y de sus vías; el cable de Villamaría (1927) tiene realmente un fin todavía más provisional que los otros: evitar la solución de continuidad, mientras el ferrocarril de Caldas llega a Manizales; el cable del occidente busca la comunicación directa con el Chocó, siendo aprovechable en todas sus partes; el cable de Mariquita (1922) es fuerza reguladora de las tarifas del sistema vial del Pacífico y el único medio de comunicación comercial de las provincias del Oriente" (García, 1978, pág. 401).

De esta manera, para la década de 1920, la integración de la región caldense con las demás del país, se realizaba a través de redes hacia el Atlántico, al Pacífico y a Antioquia (Gaviria Toro, 1924, págs. 168 y ss.):

Hacia el Atlántico el cable aéreo de Mariquita conectaba con el Ferrocarril de La Dorada, en este puerto caldense se tomaban los vapores que surcaban el río Magdalena. Al ser el cable aéreo sólo para carga, los viajeros debían hacer el recorrido por un camino de herradura de 90 kilómetros de longitud aproximada. El arrendamiento de una cabalgadura de Manizales a Mariquita valía \$15.00.

Esa distancia se recorría en jornadas normales y en buen tiempo, en dos días. De Mariquita a La Dorada había un trayecto de 51 kilómetros. El valor del tiquete de primera era de \$ 1,85. De La Dorada a Barranquilla, el tiquete de primera en un vapor bueno valía \$ 61,20. Se empleaban 10 o 12 días, estando el Magdalena con agua suficiente. De suerte que, en circunstancias normales, el viaje de Manizales a Barranquilla se hacía en 15 días con un costo de \$ 78.05 por transporte.

Al Océano Pacífico: De Manizales a la Estación Gutiérrez (por el sector donde actualmente está ubicado el puente helicoidal que lleva de Santa Rosa a Dosquebradas), a caballo se empleaban 7 u 8 horas para recorrer un trayecto de 40 kilómetros. El valor del arrendamiento de una cabalgadura era de \$ 5.00. De Gutiérrez a Buenaventura, utilizando el Ferrocarril de Caldas y el del Pacífico, se gastaban aproximadamente dos días, con un costo de transporte de \$ 12.00. También podía hacerse el viaje navegando el río Cauca desde La Virginia hasta Puerto Isaacs, un trayecto también conectado con los servicios de los ferrocarriles.

Hacia Antioquia: Se hacía el viaje por caminos de herradura. Entre Manizales y Medellín el trayecto era de 32 leguas que, recorridas en jornadas normales y en verano, se llevaba 3 días y medio pagando un flete de \$ 8.00 por carga de 5 arrobas. El arrendamiento de una cabalgadura de Manizales a La Primavera, estación del ferrocarril de Antioquia, valía \$ 20.00.

Lo anterior no excluye la competencia de intereses desarrollados entre los diferentes subsistemas, que generó muchas, discusiones y controversias en la prensa y en los escenarios de la discusión política, donde arreciaban a menudo posiciones a favor o en contra de cada uno de los gremios que representaban a los diferentes medios de transporte. Así, lo expresaba el economista Antonio García:

"La competencia no sólo nace de vías adyacentes al río Cauca, como los ferrocarriles del Pacífico y Caldas, sino principalmente de las vías que buscan la regularización del tráfico por el Magdalena, como el cable aéreo a Mariquita, el que en 1922 pone al servicio sus 73 kilómetros de línea, con una capacidad diaria de transporte de 200 toneladas en ambas direcciones. Cuando se establecen las tarifas clasificadas, el precio del transporte de una tonelada entre Mariquita y Manizales se rebaja a \$ 24. Todo esto quiere decir que el sistema de circulación se desplaza del Occidente-Pacífico hacia el Magdalena-Atlántico. Es fácil advertir pues que las dos grandes vías de exportación, por el Atlántico y por el Pacífico, entran en juego en la determinación de las vías caldenses, por cuanto éstas obedecen a criterios comerciales y no a criterios de utilidad social. Y justamente el que se busquen vías para el mayor volumen de tráfico, necesidad inmediata comercial, pero no social, explica el que se desarrolleen primero los ferrocarriles que las carreteras, vías éstas destinadas a preparar el terreno económico (ampliación de la producción y de los mercados) de los ferrocarriles" (García, 1978, pág. 405).

A manera de ejemplo se cita el caso del oriente. El tráfico de este sector con el occidente se verificaba por la carretera Ibagué-Armenia, calculándose la carga movida en esta dirección en 11.000 toneladas anuales aproximadamente. Tanto el tráfico interdepartamental por esta vía como el efectuado por el ferrocarril del Pacífico se modificó profundamente con la competencia de la carretera Manizales-río Magdalena.

Así se estableció una lucha comercial entre dos sistemas viales: el del Occidente hacia el Pacífico y el del Magdalena hacia Atlántico. La conclusión de la carretera La Virginia – Riosucio – La Pintada y del ferrocarril troncal de Occidente, que empalmó con el ferrocarril del Pacífico y con el ferrocarril de Antioquia, aseguró a la vía férrea del Pacífico

un mayor volumen de tráfico. La presión que se ejercía sobre las tarifas fluviales del Magdalena, impidiendo su libre juego, tenía por finalidad evitar al Ferrocarril del Pacífico una competencia que difícilmente podría sostener: la de una vía natural. Esta situación obligó al Ferrocarril de Caldas a una reducción constante de precios, tanto por tonelada-kilómetro como por pasajero-kilómetro (García, 1978, pág. 405).

El contexto político y la construcción del primer cable

Las condiciones económicas y sociales de finales del siglo XIX y principios del XX en la región, no hubieran sido suficientes por sí solas para generar la revolución tecnológica que se vivió en el sistema del transporte. Se requería de la presencia de una clase dirigente inteligente y perspicaz, capaz no sólo de encaminar esas vicisitudes económicas en beneficio de sus intereses empresariales, sino, sobre todo, sensible a los avances de la ciencia y la tecnología que, como ecos de la revolución industrial inglesa, llegaban a cuentagotas a Colombia y a la región caldense.

Isaac Holton y Salvador Camacho Roldán, los Visionarios.

Durante el siglo XIX los relatos de viajeros fueron un género importante dentro de la literatura y la historia. En varias ocasiones, los viajeros eran financiados o promovidos por sus gobiernos para realizar investigaciones o estudios sobre los nuevos estados-nación, en cuanto a sus habitantes y recursos naturales.

Isaac Holton fue un botánico estadounidense que viajó a la Nueva Granada en 1850 para estudiar la flora tropical del territorio y también para realizar un análisis de la fauna, la

flora, la geografía física y humana del país. Holton describió detalladamente las ciudades que visitó, las costumbres y la vida cotidiana de los habitantes y dejó reflexiones interesantes sobre la importancia de la educación para el desarrollo del país. Uno de sus relatos más representativos es “La Nueva Granada: veinte meses en los Andes”. En 1852, al observar el estado de la geografía circundante de la capital del país, imaginó un funicular que permitiera viajar desde el río Magdalena, partiendo de Honda o Mariquita, hasta llegar a Bogotá.

Sin embargo, fue Salvador Camacho Roldán, ministro de Hacienda del gobierno de Eustorgio Salgar, quien llegó más allá en su visión de promover la construcción de un cable aéreo. Este destacado líder liberal colombiano, nacido en 1827 en Nunchía (Casanare), y fallecido en Zipacón (Cundinamarca) en 1900¹⁷, socializó en 1871 con los secretarios de Hacienda de los diferentes Estados su proyecto de unir las diferentes regiones del país a través de un ambicioso sistema de cables aéreos.

Rafael Reyes presidente de Colombia y socio de Burila

La idea de los visionarios Holton y Camacho Roldán cayó en tierra abonada: Rafael Reyes, el presidente de Colombia en los años subsiguientes a la Guerra de los Mil Días y Alejandro Gutiérrez Arango, el primer gobernador del Departamento de Caldas creado bajo su administración, se interesaron en promover la integración de la región con el resto del país y valorizar además sus propiedades, pues ambos eran socios de la ya mencionada Compañía Burila.

¹⁷ Ejerció la Presidencia de la Federación como Designado, reemplazando al general Santos Gutiérrez, entre el 20 de diciembre de 1868 y el 2 de enero de 1869. Fue Secretario de Hacienda y Fomento en 1870 y 1871, y secretario del Tesoro en 1878. Miembro de una familia de exportadores e importadores, sobresalió también como viajero, además de abogado, profesor y publicista de cuestiones económicas, políticas y literarias. Fundó varios periódicos que ejercieron considerable influencia en la opinión pública.



Imagen 20

Nacido en 1849 en Santa Rosa de Viterbo (Boyacá) y fallecido en Bogotá en 1921, Rafael Reyes Prieto fue un político, explorador, comerciante y militar colombiano, que dirigió los destinos de Colombia entre 1904 y 1909. Aunque su carrera como explorador y empresario es más conocida por su empresa “Reyes Hermanos”, dedicada a la exportación de quina a Europa para el tratamiento de la malaria, desde las inhóspitas selvas del Putumayo y el Amazonas.

Durante su mandato presidencial acogió con particular interés la idea de Salvador Camacho Roldán, de unir las regiones antioqueñas y caldenses con el río Magdalena a través de un funicular, para desembotellar la economía de la región suroccidental de Colombia y valorizar tan extensas propiedades territoriales. Así lo deja entrever la historiadora quindiana Olga Cadena Corrales: “A Burila llegaron socios importantes como el general Rafael Reyes, otros políticos, militares, expresidentes, que desde

esa época alternaban los negocios y la política" (Cadena Corrales, 2005).

En efecto, en el año 1904 se inició el régimen del General Rafael Reyes, cuya prioridad fue consolidar la paz entre los contendientes de la Guerra de los Mil Días, mediante una política de desarme de la ciudadanía y de entendimiento entre los distintos frentes políticos. Muestra de ello fue la concepción del diseño territorial del nuevo departamento de Caldas creado bajo su administración, por la ley 17 del 11 de abril de 1905, segregando territorios de Antioquia, Cauca y Tolima.

Reyes utilizó otras estrategias para consolidar la unión y mejorar la situación fiscal y económica de la nación: Convocó la ayuda de la actividad privada y promovió la participación del Estado en actividades de desarrollo coyunturales, ejecutando aquellos proyectos en los que los inversionistas particulares no mostraban mayor interés. Estaba convencido de que el desarrollo requerido por un país empobrecido por las polarizaciones políticas no podía lograrse con los escasos recursos del capital interno y, por ello, buscó la vinculación de inversionistas extranjeros, mediante una reconciliación con los Estados Unidos, cuyas relaciones con Colombia se habían deteriorado por los incidentes de la separación de Panamá.

También adelantó campañas internacionales para recuperar la desprestigiada imagen del país e invitó a los inversionistas a vincularse al desarrollo de Colombia. A pesar de las grandes dificultades financieras, durante su gobierno avanzaron las obras públicas, doblándose no sólo el kilometraje de carreteras construidas, sino el número de locomotoras que servían a la red férrea. El quinquenio de Reyes despertó en los colombianos una gran sed de modernización. En presencia de una paz que parecía duradera se aumentaron las expectativas acerca de lo que el siglo XX podría traer en materia de desarrollo.

Era inevitable, además, conocer el progreso que se estaba logrando en países suramericanos, principalmente en Brasil, Argentina y Chile con sus modernos proyectos de transporte (Pérez Ángel, 1997, págs. 90 y ss.).

La creación de Caldas y sus primeros gobernantes

La creación del departamento estuvo motivada en la urgencia de neutralizar los conflictos políticos vividos durante el siglo XIX entre las grandes regiones del país y además en contribuir a la unificación económica y política de la nación, para propiciar su desarrollo hacia el siglo XX.

En 1858, el presidente Mariano Ospina Rodríguez, había planteado por primera vez la idea de crear un nuevo departamento al sur de Antioquia. En aquel entonces no hubo acogida y tampoco en 1888 cuando se debatió de nuevo, de manera infructuosa, la propuesta de crear un Departamento con el nombre de Departamento del Sur, con capital en Manizales. Más tarde, en el período de la Regeneración, Rafael Uribe Uribe, apoyado ampliamente por Aquilino Villegas y Daniel Gutiérrez, propuso la creación del Departamento de Córdoba, con capital Manizales (Valencia Llano, 2012.). La idea con este nombre era rendirle un homenaje al prócer antioqueño.

A comienzos del siglo XX, el gobierno de Rafael Reyes propuso a la Asamblea Nacional Constituyente la creación de varios departamentos, entre ellos el “Departamento de los Andes”, con capital en Manizales, con el propósito de debilitar la hegemonía de los antiguos Estados Soberanos. El nombre fue vetado por algunos miembros de la diputación caucana en la Asamblea, quienes condicionaron su votación afirmativa a bautizar la nueva entidad territorial con el nombre de Francisco José de Caldas. Esta propuesta se impuso sobre la de los antioqueños, quienes insistían

en el nombre de José María Córdova. De este modo, la Ley No. 17 del 11 de abril de 1905, en su artículo 3º estableció:

“Créase el Departamento de Caldas, entre los departamentos de Antioquia y Cauca, cuyo territorio estará delimitado así: El río Arma desde su nacimiento hasta el río Cauca; éste, aguas arriba hasta la quebrada de Arquía, que es el límite de la provincia de Marmato, por los límites legales que hoy tienen, como también la Provincia del Sur del Departamento de Antioquia. Parágrafo: La capital de este departamento será la ciudad de Manizales”.

Como ya se ha señalado, el recién creado Departamento, carecía de vías de comunicación eficientes. Sólo contaba con caminos de montaña que iban desde Manizales hasta Honda, donde el café se embarcaba en el río Magdalena. Además, había caminos de herradura distribuidos por todo el departamento, que conducían el café hasta el río Cauca (García, 1978, pág. 400). El nuevo producto se había convertido en el sustento del departamento, y por ello desde 1911, los dirigentes de la región señalaron la necesidad de construir una ferrovía desde Manizales hasta el río Cauca. Posteriormente, esta coyuntura se prestó para emprender la construcción de medios de transporte más ambiciosos y sofisticados como el cable aéreo de Manizales a Mariquita (García, 1978, pág. 400).

Sin embargo, había una fuerza motivante de mayor peso para que los dirigentes políticos y empresariales del departamento se interesaran en la modernización de las redes viales de la región: Su participación en la sociedad Burila, la empresa de comercialización de tierras que intentó extender el predominio de los antioqueños en las tierras del sur.

Entre los socios de la Compañía Burila se encontraban:

Alejandro Gutiérrez Arango, el primer gobernador de Caldas, nacido en Abejorral en 1840 y fallecido en

Manizales en 1931, hijo de José María Gutiérrez Álvarez y de Dolores Arango Uribe, fue político, colonizador, banquero, agricultor, comerciante y militar en la guerra de 1860. Fue presidente del Banco Industrial de Manizales y accionista del Banco Prendario de Manizales.

Elegido senador de la república en 1899 y ese mismo año, designado como gobernador de Antioquia, cargo que ejerció entre el 29 de marzo de 1899 y el 16 de agosto de 1900, o sea durante la Guerra de los Mil Días.

Esto permite dar cuenta de la importancia del papel cumplido por este abejorralense, consagrado en la historia de Caldas, no sólo por haber sido su primer gobernante, sino también por haber impulsado los proyectos de construcción del Ferrocarril de Caldas y del Cable aéreo Manizales - Mariquita.

Por su parte, Daniel Gutiérrez Arango, hermano medio del primer gobernador, nacido también en Abejorral en 1866 y fallecido en Manizales en 1933, hijo de José María Gutiérrez Álvarez y de Anselma Arango Uribe, fue médico, político, militar, promotor de la creación del Departamento de Caldas y de la población de Caicedonia Valle, gobernador de Caldas y congresista, además de gerente de la Empresa Burila, cargo desde el cual se consagró como uno de los mayores especuladores de tierras en la entonces provincia del Quindío (de internet).

Desde los importantes cargos que desempeñó en el gobierno, se destacó como uno de los mayores impulsores de la creación de la Diócesis de Manizales, como una estrategia institucional para neutralizar el ascenso del liberalismo y como antesala para la creación del nuevo Departamento. (Fue, además, miembro de la Academia Nacional de Medicina, asistiendo a congresos médicos en Roma y París).

Para completar el cuadro familiar, Pompilio Gutiérrez Arango, otro hermano medio del primer gobernador, nacido en Abejorral en 1870 y fallecido en Zarzal en 1943, hijo de José María Gutiérrez Álvarez y de Anselma Arango Uribe, fue también un influyente político, militar y empresario que ocupó el cargo de Gobernador de Caldas y de Antioquia. Tuvo acciones en la Empresa Burila. Tras alcanzar el grado de general durante la Guerra de los Mil Días fue nombrado comandante de las fuerzas conservadoras en el norte del Tolima. Posteriormente fue jefe de telégrafos, administrador de aduanas en Ipiales y visitador fiscal en Antioquia y Caldas.

Luego ejerció como Representante a la Cámara y Diputado de la Asamblea Departamental de Caldas. Su cargo como sexto gobernador de Caldas lo desempeñó entre 1918 y 1923, durante el gobierno de Marco Fidel Suárez y lo aprovechó para adelantar obras en el área de la comunicación y el transporte, que le dieron gran popularidad. En 1929 fue condecorado por el embajador de Francia en Colombia con la Legión de Honor.

La Empresa de los Cables Aéreos: The Dorada Railway Company

La tecnología y el capital británicos llegaron a Colombia atraídos por el imán de la minería (García, 1978, págs. 139-140). Entraron a controlar el transporte, los mercados de seguros y el mercado del café. Las necesidades de organización de la república obligaron al uso de empréstitos. Los préstamos hicieron a Colombia al mismo tiempo independiente y dependiente. Una relación de dependencia dentro de la dinámica económica mundial del capitalismo, que perpetuó a Colombia como satélite de los grandes emporios económicos universales, pasando

después de la revolución de independencia, del imperio español al inglés.

Eran inglesas las firmas: London & Scottish Assurance Co. Ltd. y Royal Insurance Company Ltd., que controlaban los mercados de seguros; la Dorada Extensión Railway Ltd., que construyó el Ferrocarril de La Dorada; la J. Joks & Co., que se introdujo en los mercados internos del café, y la compañía The Dorada Railway Ltd., que controló el transporte y construyó el Cable Aéreo Manizales-Mariquita, la principal vía de importación y exportación.

La compañía del Ferrocarril de La Dorada tuvo su origen en 1873, cuando por la ley 108 del 16 de junio, se comisionó al ingeniero Nicolás Pereira Gamba para hacer el trazado de la línea férrea. Éste cedió el privilegio a la empresa británica Magdalena Railroad Company, que construyó el primer tramo de 1.6 kilómetros entre Caracolí y Honda y la dio al servicio el 15 de diciembre de 1881. Pero los gastos de las guerras civiles de 1885 y 1895 retrasaron la construcción y por ello, sólo en 1897 se vino a terminar el tramo hasta La María (hoy La Dorada, Caldas) y en 1907 el tramo de Honda a Ambalema. Poseía 7 estaciones: Ambalema, Beltrán, Santuario, Guayabal, Mariquita, Honda (estación central) y La María (La Dorada).

Por otra parte, desde los años finales del siglo XIX, en el parlamento colombiano se debatió y denegó la idea de construir una carretera entre La Dorada y Pereira. A cambio se le había dado viabilidad a un cable aéreo, considerando que un funicular que vinculase a Mariquita con Manizales era una necesidad sentida no solamente por la región de Manizales, sino por los empresarios del Ferrocarril de La Dorada. Fue en este ambiente que, bajo el gobierno de Carlos E. Restrepo, se firmaron los primeros contratos para erigir cables aéreos. Así, el 10 de diciembre de 1910 se firmó el contrato entre el gobierno y la compañía mixta

de ingleses y colombianos “The Dorada Railway”, con una subsidiaria en Londres “Ropeway Extension Limited” o compañía Cable Aéreo.



Imagen 20. Ferrocarril de La Dorada.

James Lindsay

Con estos antecedentes se puso en marcha el proyecto de construcción del Cable Aéreo Manizales-Mariquita. Adoptados los planos, vino a dirigir la obra el ingeniero australiano James Lindsay, asistido por el inglés Frank Koppel. En Manizales, otro inglés, Thomas Miller colocó y vendió acciones de la empresa del cable aéreo y comenzaron las exploraciones, con la ayuda de los ingenieros colombianos Jorge Robayo y Francisco Fajardo.

Lindsay había nacido en Nueva Zelanda, en 1866. A la edad de 19 años se había graduado como ingeniero civil en la universidad de su país. En 1898 se trasladó a Inglaterra y se dedicó a la construcción y diseño de cables aéreos en África y Europa. Desde 1912 se aplicó a la obra del cable de Mariquita a Manizales, el más largo del mundo en su momento. Radicado en Manizales desde 1913, residió aquí con su esposa Mary y sus dos hijas Irene y Ruby, hasta



Imagen 21. El ingeniero Jefe del cable aéreo, señor Jaime Lindsay y su hija Irene, viajando en el cable aéreo.

abril de 1922, y en esta ciudad hizo su conversión religiosa al catolicismo.

En 1922, después de asistir a la inauguración del cable aéreo en Manizales, viajó a Londres, pero en 1923 regresó a Colombia, contratado por el gobierno nacional para encargarse de dirigir los proyectos de nuevos cables aéreos de Gamarra a Cúcuta y los ramales del de Caldas. En 1928 regresó a Londres, donde falleció en septiembre de 1930. En su recuerdo se bautizó unas de las estaciones del cable de Gamarra a Ocaña y una avenida de la ciudad de Manizales también lleva su nombre.

Infraestructura del Cable Aéreo

La infraestructura del Cable Aéreo Manizales – Mariquita se puede describir en síntesis de la siguiente manera:

En su recorrido de un poco más de 72 kilómetros, los caminos de herradura que conectaban a Manizales con Mariquita se acortaron en 30 km.

Iniciaba en el valle de Mariquita a una altura de 350 m.s.n.m., ascendía al Alto de la Romelia en la cima de la cordillera a 3.800 m.s.n.m. y descendía a la estación terminal La Camelia en Manizales a 2.100 m.s.n.m.

Se utilizaron 375 torres con alturas entre 4 y 55 metros.

La extensión total del Cable estaba conformada por 15 secciones con un promedio de 5 km. cada una, 22 estaciones para carga y descarga, 420 torres (incluyendo las armaduras de las estaciones) y 2.350 poleas.

Secciones 1-2. Fuerza 56 caballos de vapor. Ruta y conexión: de Mariquita a Aguas Claras, eran movidas por una planta de vapor en San Diego, donde se unían las dos secciones. Mariquita- San Diego: 38 torres. San Diego-Aguas Claras: 22 torres. Mariquita- San Diego: 198 poleas. San Diego- Aguas Claras: 160 poleas.

Secciones 3-4. Fuerza 55 caballos de vapor. Ruta y conexión: de Aguas Claras a Campeón, eran movidas por una planta situada en la Estación del Fresno, que unía esas secciones. Aguas Claras -Fresno: 34 torres. Fresno - Campeón: 29 torres. Aguas Claras -Fresno: 204 poleas. Fresno - Campeón: 216 poleas.

Secciones 5-6. Fuerza 48 caballos de vapor. Ruta y conexión: de Campeón al Cedral, eran movidas por una planta en la Estación de La Picota, que las unía. Campeón- Picota: 14 torres. Picota-Cedral: 33 torres. Campeón-Picota: 108 poleas. Picota-Cedral: 216 poleas.

Secciones 7-8. Fuerza 72 caballos de vapor. Ruta y conexión: del Cedral a Yolombal, eran movidas por la planta de la Estación del Frutillo, que las unía. Cedral-Frutillo: 28

torres. Frutillo - Yolombal: 21 torres. Cedral-Frutillo: 136 poleas. Frutillo - Yolombal: 148 poleas.

Sección 9. Fuerza 26 caballos de vapor. Ruta y conexión: de Yolombal a Toldaseca, era movida por una planta en la Estación de Yolombal. Yolombal-Toldaseca: 20 torres. Yolombal-Toldaseca: 72 poleas.

Secciones 10-11. Fuerza 50 caballos de vapor. Ruta y conexión: de Toldaseca a Esperanza Este, eran movidas por una planta situada en Cajones. Toldaseca-Cajones: 27 torres. Cajones-Esperanza Este: 39 torres. Toldaseca-Cajones: 140 poleas. Cajones-Esperanza Este: 188 poleas.

Secciones 12-13. Fuerza 67 caballos de vapor. Ruta y conexión: de Esperanza Este a Miraflores, eran movidas por una planta situada en Esperanza Oeste o Papal, que las unía. Esperanza Este-Papal: 24 torres. Papal-Miraflores: 23 torres. Esperanza Este-Papal: 108 poleas. Papal-Miraflores: 164 poleas.

Sección 14. Fuerza 27 caballos de vapor. Ruta y conexión: de Miraflores a Buenavista, era movida por su propia planta en Miraflores. Miraflores-Buenavista: 22 torres. Miraflores-Buenavista: 124 poleas.

Sección 15. Fuerza 26 caballos de vapor. Ruta y conexión: de Buenavista a Manizales, era movida por su propia planta en Manizales. Buenavista-Manizales: 11 torres. Buenavista-Manizales: 81 poleas.

Utilizaba para el transporte de carga, 750 vagonetas, con capacidad para 350 kg cada una, estimándose una capacidad total de carga de 20 toneladas por hora en cada sentido.

Las 22 estaciones tenían las siguientes áreas en metros cuadrados:

Estación Manizales: 141 metros cuadrados. Ubicación por km. 71-823.

Buenavista: 159 metros cuadrados. Ubicación por km. 68-925.

Miraflores: 3.293 metros cuadrados. Ubicación por km. 64-144.

Papal: 13.643 metros cuadrados. Ubicación por km. 59-493.

Esperanza: 128.000 metros cuadrados.

Angulo F.: 6.500 metros cuadrados. Ubicación por km. 54-751.

Cajones: 2.445 metros cuadrados. Ubicación por km. 49-796.

Angulo E.: 26.479 metros cuadrados. Ubicación por km. 46-616.

Toldaseca: 1.365 metros cuadrados. Ubicación por km. 44-907.

Yolombal: 3.740 metros cuadrados. Ubicación por km. 42-308.

Frutillo: 8.032 metros cuadrados. Ubicación por km. 37-636.

Angulo D.: 51.156 metros cuadrados.

Soledad: 3.081 metros cuadrados. Ubicación por km. 35-487.

Angulo C.: 10.560 metros cuadrados.

Cedral: 1.000 metros cuadrados. Ubicación por km. 32-582.

Angulo B.: 1.175 metros cuadrados. Ubicación por km. 31-382.

Angulo A.: 1.250 metros cuadrados. Ubicación por km. 28-772.

Hold Down: 2.640 metros cuadrados. Ubicación por km. 27-575.

Picota: 900 metros cuadrados. Ubicación por km. 26-356.

Campeón: 45.869 metros cuadrados. Ubicación por km. 21-906.

Fresno-Aguas Claras: 5.149 metros cuadrados. Ubicación por km. (16-122) – (10-330).

San Diego- Mariquita: metros cuadrados. Ubicación por km. 2.500 (0) – (5).

El promedio de carga movilizada entre Mariquita y Manizales fue de 28.765 toneladas en 1923; y 50.921 toneladas en 1950.

Los principales productos transportados en el Cable fueron: café, oro, azúcar, coco, algodón, cemento, azufre, hierro, maderas, combustibles, partes de maquinaria, productos agrícolas, aves, cerdos y mercancía en general.

Se construyeron “casillas” o edificaciones menores para la vigilancia en los puntos de menor altura.

Para su funcionamiento se utilizaban 8 motores de 160 HP cada uno, impulsados con el vapor producido por calderas de 120 libras de presión y como combustible, inicialmente leña y después fuel Oil (residuo de petróleo).

Transportaba, cada diez horas de trabajo, 10 toneladas de carga subiendo y diez bajando, o sea 200 toneladas al día en ambos sentidos. En comparación, 12 bueyes con 125 kilos cada animal más una recua de 12 mulas con 100 kilos c/u gastaban 4 días para subir a Manizales, descansando los animales en las pesebreras y los arrieros en las posadas.

—Retrasos



Imagen 22

La obra del Cable Aéreo Manizales-Mariquita se planeó para ser ejecutada en dos años. Sin embargo, hubo un retraso de once años, pues no se contaba con la difícil topografía del terreno, ni con el conflicto de la Primera Guerra Mundial que estalló en 1914 y obligó la interrupción de los trabajos por la imposibilidad de importar materiales. Lo que generó escepticismo en la gente.

El 23 de enero de 1915, los señores Miller y Lindsay comunicaron a los socios manizaleños Justiniano Londoño, Alejandro Gutiérrez, Rufino Murillo y otros, que el primer tramo del cable, Mariquita-San Diego, estaba concluido (LA IDEA, abril 20 de 1915. Citada por Pérez Ángel, pág. 112). En una vagoneta diseñada para carga se transportó Lindsay con su hija, durante 45 minutos, a lo largo de los primeros 5 kilómetros, en medio del regocijo de los trabajadores.

En 1916, en medio de dificultades, el cable avanzó hasta la Estación Frutillo, completando 36.609 metros de recorrido. A partir de entonces, la obra tropezó

con mayores dificultades: Algunos propietarios de los terrenos requeridos para las primeras secciones del cable se negaron a negociar sus propiedades con la compañía inglesa, siendo necesario acudir al Ejecutivo para que los declarara de utilidad pública y se ordenara a los jueces regionales promover juicios de expropiación (GACETA DEPARTAMENTAL, 1915, pág. 251, citada por Pérez Ángel). Procesos judiciales que se tomaron su tiempo y contribuyeron no sólo a retrasar las obras sino también a encarecer la obra.

Se menciona como caso ilustrativo, por haber sido el más prolongado, el juicio contra el propietario de un predio en el municipio de Fresno, Elías González, descendiente del alcalde de Neira asesinado en Guacaica en 1851, quien alegó la existencia de yacimientos auríferos en las tierras utilizadas por la compañía constructora y logró un fallo a su favor por una cuantiosa suma de dinero.

Otra adversidad que retrasó las obras del cable fue la topografía abrupta y de consistencia quebradiza. La parte baja, ardiente, cubierta de espesos árboles y vegetación poblada de serpientes y fieras, y con precarias condiciones de salubridad. Y las partes altas, con gélidas temperaturas y difíciles condiciones para el trabajo.

Fue una labor en extremo difícil descapotar la montaña, construir los caminos de servicios, transportar los materiales y el agua para fundir las bases de concreto para las 375 torres, hacer y rehacer las explanadas para erigir las estructuras sobre un terreno inconsistente, movilizar los perfiles de acero y los 150 kilómetros de cable a través de las montañas con la precaria tecnología de entonces.

Sin embargo, el mayor obstáculo para el avance de las obras fue la demora en el suministro de los elementos mecánicos por parte de los fabricantes europeos. A manera de ejemplo, se habla del barco de bandera inglesa que transportaba un cargamento de torres y que fue hundido

por un submarino alemán, en el contexto de la Primera Guerra Mundial.

Aunque el suceso no fue confirmado por los historiadores, lo cierto fue que esta contienda mundial retrasó las obras del cable porque toda la industria inglesa se vio comprometida con el suministro de materiales requeridos por la economía de guerra.

Finalizando el año de 1921, el cable llegó a Manizales. Fue un acontecimiento afortunado que coincidió con el aterrizaje del primer avión, piloteado por el francés René Guichard, en el sector de La Enea, después de sobrevolar el firmamento de la capital caldense durante 30 minutos (Londoño Ospina, 3^a edición, pág. 228).

La inauguración en Manizales el 2 de febrero de 1922 se puede describir gracias a las palabras que el sacerdote historiador Fray Pedro Fabo de María, transcribió del periódico RENACIMIENTO (Fabo de María, 1926, págs. 395 y 396).

“Como estaba anunciado en los programas, a la una de la tarde empezó el desfile de carrozas y automóviles de esta ciudad a la estación de Palogrande. Todos iban convenientemente adornados con la bandera colombiana y la británica y portaban cada uno un grupo de distinguidas damas y caballeros, y sumaban casi veintidós. Precedía al imponente desfile una lucida cabalgata de jóvenes dirigida por varios oficiales del ejército. La Avenida era además un continuo hormiguero de personas a pie que iban ávidas de sentir cerca a su corazón el saludo vigoroso de la civilización que llegaba a nosotros victoriosa después de haber atravesado la encumbrada cordillera andina por sobre precipicios, nevados y cascadas ¹⁸.

“La primera vagoneta arribó cargada de champaña y engalanada con los colores de las banderas inglesa

18 FABO DE MARÍA, Fray Pedro (1926), pp. 395-396.

y colombiana. Fue un día fastuoso: el discurso y la condecoración de Lindsay estuvieron a cargo de Aquilino Villegas; la ciudad entera se adornó con banderitas de los dos países. Los 45.000 habitantes se volcaron sobre las avenidas principales para ver el paso de los constructores montados en los pocos automóviles y en las carrozas de caballos que servían la ciudad. Día de flores, champaña, bandas de músicos, bendiciones y cabalgaduras. El desfile terminó en el Parque de los Fundadores, como un homenaje a los remotos pioneros que 74 años antes habían culminado allí su jornada a pie. Una réplica del cable transportando flores adornó la mesa central donde se sirvió un banquete en honor de los ingleses”¹⁹.

“En una vagoneta montaron don Justiniano Londoño, don Alberto Mejía H., don José J. Hoyos, doctor Aquilino Villegas, don Gabriel Jaramillo y Mr. Lindsay a quienes la multitud entusiasmada aplaudió frenética. La vagoneta rodó con los mencionados caballeros unos doscientos metros y al regreso brindaron una copa de champaña que ofreció en frases encendidas don Antonio Gómez Calderón. “Vino después lo que pudieramos llamar la vagoneta de la inauguración oficial, primorosamente adornada con los pendones de Colombia y de Inglaterra y trayendo en una bellísima canasta una caja de champaña. Al verla llegar los concurrentes la saludaron con un estrépito de vóctores. El doctor Aquilino Villegas en frases felices y patrióticas brindó una copa de champaña en honor de Mr. Lindsay, y éste contestó en términos sobrios e inteligentes. Enseguida ofreció al eminente caballero inglés una medalla de oro de artística hechura el doctor Gabriel González en nombre de los trabajadores de la empresa. Las frases con que fue entregado este hermoso presente engalanán en otro lugar las columnas de este diario, y merecieron, como las del doctor Aquilino

19 PÉREZ ÁNGEL, Gustavo, “Colgados de las Nubes: Historia de los Cables Aéreos en Colombia”, Edit. Bancafé, Bogotá, 1997.

Villegas, el más franco aplauso de los millares de concurrentes a este acto solemne. Se obsequió después a varios caballeros con algunas copas de champaña. En todos estos actos Mr. Lindsay fue extraordinariamente cumplimentado por lo que en Manizales representa algún valor comercial y social. Por último el desfile regresó entrando en la ciudad por la carrera de la Esponsión hasta el palacio episcopal y llegó de nuevo hasta la Plaza de los Fundadores por la calle real. Las casas por donde el desfile anduvo, estaban bonitamente ataviadas con flores y con banderas. La banda militar amenizó con lindas piezas de su repertorio los puntos cumplidos del programa”²⁰.

El contexto político y la construcción de los ramales del Cable Aéreo

El balance que tuvo la construcción y operación del Cable Aéreo Manizales – Mariquita, motivó a los caldense a emprender, a partir de 1925, la ampliación de la obra con la construcción de otros ramales que permitieran el enlace de la región con otras del país. Sobre ese balance, Néstor Echeverri, quien conoció de primera mano las vicisitudes que se tuvieron con la expansión vial de la región caldense, afirmó:

“Hay que reconocer, para ser justos, que este cable operó una verdadera transformación económica en el departamento de Caldas y especialmente en la ciudad de Manizales y las regiones circunvecinas. Terminado ese cable, esas regiones, de un vigoroso salto en pocos años, alcanzaron un imponderable desarrollo debido a la manera como se cambiaron los métodos de vida y de trabajo con el empleo de esa importante vía” (Echeverri, Néstor, pág. 217).

20 FABO, Op. Cit., pág. 395.

De modo que mientras Manizales preparaba y llevaba a cabo los festejos para inaugurar el primer cable que lo conectó con Mariquita, el ambiente social y político se iba rodeando de una atmósfera propicia para replicar la obra y ramificarla en otras direcciones que tenían como denominador común, la utilidad, no sólo de acercar a la región caldense al panorama global del país, sino también lograr un posicionamiento de los caldenses que de no haber contado con la oposición de otras regiones, hubiese puesto a Caldas en un lugar privilegiado.

Además del balance positivo del primer cable (Manizales-Mariquita), la construcción de los ramales del mismo recibió el influjo positivo del gobierno de Pedronel Ospina, a quien nos referimos a continuación.

El gobierno de Pedronel Ospina

En 1922 la mayoría conservadora eligió como presidente, para el período 1922-1926, al ingeniero Pedronel Ospina. Nacido en Bogotá en 1858 en el hogar formado por Mariano Ospina Rodríguez (presidente de Colombia entre 1858 y 1863), y de su tercera esposa, Enriqueta Vásquez Jaramillo. Falleció en Medellín en 1927. Era tío del también presidente de Colombia, Mariano Ospina Pérez y cofundador con su hermano Túlio Ospina Vásquez de la Escuela Nacional de Minas (hoy Facultad de Minas de la Universidad Nacional de Colombia).

Después de un exilio de la familia en varios países centroamericanos, causado por las controversias políticas de Mariano Ospina Rodríguez con Tomás Cipriano de Mosquera, Pedronel regresó a Medellín en 1871 e ingresó a la Universidad de Antioquia para estudiar inicialmente literatura y luego medicina (de internet).

Pero la guerra de 1876 lo obligó a interrumpir sus estudios para marchar al Cauca como jefe de la llamada Compañía

El Vencedor. Participó en la batalla de los Chancos, luego en la de Garrapata y El Arenillo, y fue secretario del Estado Mayor del general Marceliano Vélez, entrando vencedor en Manizales y después en Antioquia. Terminada la guerra y en un ambiente político hostil, viajó en 1877 a Estados Unidos con su hermano Tulio y allí se graduó ingeniero de minas en la Universidad de Berkeley. Viajó a Europa para profundizar sus estudios y con el propósito de conocer el avance industrial, visitó las minas de plata de Freiberg (Alemania) y la Escuela Nacional Superior de Química de París.

En 1882 volvió a Colombia para hacerse cargo, junto con sus hermanos, de la Escuela de Minas. Después de veinte años de labor académica y empresarial privada, se vinculó con el Partido Conservador, participando en las guerras civiles de 1885 y 1895 y en la guerra de los Mil Días, alcanzando rápidamente el grado de general y secretario del Estado Mayor del General Marceliano Vélez. Adquirió tierras en el departamento de Córdoba, en la margen izquierda del río Sinú, en el sur de Montería y las dedicó a la ganadería extensiva. Con sus hermanos fundó una empresa para producir café en Colombia y Guatemala y exportarlo a Londres y París.

Entre 1918 y 1920, después de ejercer como congresista, Pedronel Ospina fue gobernador de Antioquia, cargo desde el cual se catapultó como candidato presidencial. En las elecciones de febrero de 1922 derrotó al caudillo liberal Benjamín Herrera con 409.131 votos contra 246.647 de su contendor, pero invitó a este partido a participar en su gobierno. Durante su mandato Colombia recibió la indemnización de Estados Unidos de 25 millones de dólares por la separación de Panamá, con los que impulsó fuertemente la infraestructura nacional.

Sin embargo, fueron también relevantes el esfuerzo por la eficiente fiscalización del gasto público bajo el lema

“probidad y eficiencia”; la preocupación por el trabajo unido de los distintos estamentos para el beneficio común, la pureza del sufragio y la metódica orientación de la función estatal hacia las necesidades esenciales. Creó el Banco Agrícola Hipotecario y ejecutó parte de la ley de instrucción pública diseñada por expertos alemanes, permitiendo un avance significativo en el sector educativo (de internet).

Durante su administración se reglamentó el ejercicio de la dentistería y el servicio de higiene pública; se inauguró el edificio para el Laboratorio Nacional de Higiene, y se mejoraron los lazaretos con la construcción de acueductos, carreteras, plantas físicas y el aumento de las raciones para los enfermos (de internet).

Aquilino Villegas Hoyos: el promotor de los cables

El presidente Ospina nombró al destacado intelectual caldense, Aquilino Villegas Hoyos, como primer Ministro de Obras Públicas. Nacido en Manizales en 1880 y fallecido en 1940, hijo de Ignacio Villegas y de Cesarfina Hoyos. Su padre era el mismo que había tenido a su cargo la construcción por concesión del camino de Manizales a Fresno por La Elvira. Era una personalidad influyente en la sociedad manizaleña. Abogado, escritor, periodista, político, orador, ensayista, panfletista y poeta. Hizo parte de la manifestación cultural que se identifica con la gloria literaria del gran Caldas. Fue miembro de la Asamblea Nacional Constituyente en la que se aprobó la creación del Departamento de Caldas. Fue también, Representante a la Cámara y Senador.

Aprovechando su posición como Ministro de Obras Públicas, se convirtió en el principal impulsor de los cables aéreos en el país. Para materializar su idea de Cables Aéreos, el ministro procedió sin vacilaciones a llamar a

James Lindsay, el constructor del primer cable, quien había regresado de Europa y se encontraba trabajando en Bilbao en un proyecto con los ingleses.

En julio de 1923, Félix Salazar, representante del ingeniero inglés en Colombia, firmó con el ministro Villegas un contrato para la realización de los estudios sobre las “vías férreas aéreas o terrestres que el gobierno tenga a bien confiarle”, pagadero con fondos provenientes de la Ley 102 de 1922, instrumento éste que reglamentó las inversiones de los dineros destinados a financiar los ferrocarriles (DIARIO OFICIAL, Tercer trimestre de 1923, pág. 465. Tomado de Pérez Ángel, pág. 137).

El contrato con Lindsay, elaborado en términos sencillos habría de causarle dificultades al ministro Villegas. Al llegar en consulta al Consejo de Estado, previo el concepto del consejero Miguel Abadía Méndez, quien sería el siguiente presidente de la República, se conceptuó que, a pesar del criterio de la Sociedad Colombiana de Ingenieros, los cables aéreos no podían considerarse dentro de la denominación de vías férreas, y que por lo tanto el contrato no se ajustaba a las autorizaciones concedidas por la Ley 102. El fallo aprobado por el Consejo de Estado contenía, más que un criterio jurídico, una extensa disquisición gramatical sobre el uso apropiado de la expresión “vía férrea”, dentro de la cual, según el alto tribunal, no podían considerarse los cables aéreos, así fuesen vías construidas con hierro. El ministro Villegas, de manera práctica, obvió dicho concepto y siguió adelante con el proyecto (DIARIO OFICIAL, pág. 465. Tomado de Pérez Ángel, pág. 137).

En julio de 1923, Lindsay regresó a Colombia y se dedicó al estudio de las necesidades de comunicación de las regiones del interior del país, recomendando en primera instancia, la construcción de un monocable entre Norte de Santander y el río Magdalena. Por decreto 1229 de agosto de 1923, el ministro Villegas creó una comisión para acompañar y

ayudar a Lindsay (conformada por los ingenieros Ernesto González Concha, Hernán Tejeiro, Arturo Jiménez, Francisco de Paula Fajardo y Jorge Robayo). Esta misma comisión, que se encargó de estudiar el trazado del cable aéreo de Cúcuta al Magdalena, realizó también los estudios para el trazado del Cable de Caldas hacia el Occidente (DIARIO OFICIAL, Op. Cit., pág. 138).

Como resultado de los estudios de esta comisión, se concluyó entre otras cosas que, de no haber sido por los tropiezos causados por la Primera Guerra Mundial, la construcción del cable desde Mariquita había avanzado con mayor rapidez que la del ferrocarril desde Cartago. La operación de las primeras etapas del primer cable había sido suficiente para demostrar los beneficios del sistema funicular. Así mismo, la puesta en funcionamiento de la primera etapa del cable construido por los ingleses demostraba su operatividad y su aceptación por parte de los usuarios, y llenaba de expectativas a los dirigentes caldenses.

En 1915 la Asamblea de Caldas ya había ordenado iniciar los estudios de un cable aéreo para comunicar a Manizales con el Pacífico y había solicitado a Lindsay adelantar dicho estudio. El británico había pedido permiso a Londres, de donde lo obtuvo con la rapidez que permitían las comunicaciones de la época. Sin embargo, su compromiso con la construcción del primer cable no le había permitido dedicar tiempo a labores diferentes, pero había alcanzado a conceptuar favorablemente sobre la viabilidad del ramal del cable al Pacífico. De modo que cuando en febrero de 1922 Manizales inauguró la estación del cable, ya las primeras etapas construidas desde Mariquita estaban demostrando los innegables beneficios del sistema, lo que motivó un deseo generalizado por repetir el éxito en las regiones caldenses que continuaban comunicándose por medio de la arriera.

Al retirarse del Ministerio de Obras Públicas en 1925, Aquilino Villegas Hoyos regresó a Manizales a organizar la Empresa de Cables, para lo cual contó con la ayuda de los ingleses J.H. Blackett y William A. Reeve, y de los ingenieros colombianos Arturo Jiménez y José M. Gutiérrez. El exministro permanecería cerca de un año al frente de los proyectos, mientras que los otros mencionados, quienes habían trabajado en el levantamiento del cable desde Mariquita, serían los responsables de los trabajos de los tres cables de Caldas: Occidente (o Pacífico), Norte y Villamaría.

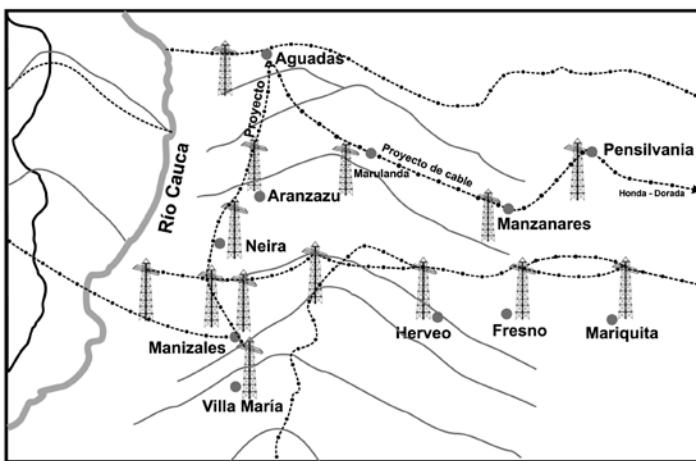
Así las cosas, en marzo de 1926 se celebró un empréstito externo de 10 millones de pesos, autorizado por la ordenanza 49 de 1925, con Baker, Kellogg & Co. Inc. de Nueva York y Blyth Witer & Co. de California, siendo fideicomisario The New York Trust, con un plazo de veinte años y un interés del 7.5% anual²¹.

Ramificaciones del Cable Aéreo en Caldas

En este escenario favorable, los caldense liderados por Aquilino Villegas Hoyos emprendieron el ambicioso proyecto de conectar a Manizales con las diferentes regiones del país y, de paso, establecer lazos de conexión con el mundo, en el propósito de desembotellar la economía caldense, logrando un posicionamiento político, económico y social en el concierto nacional e internacional.

Desafortunadamente la crisis económica mundial de 1929 y el surgimiento de nuevos intereses en la dirigencia política

²¹ El empréstito estaba garantizado con hipotecas sobre el Ferrocarril de Caldas y sobre todos los ferrocarriles adicionales que se adquirieran con el empréstito; con 50 unidades del producido líquido de la renta de degüello; con 93 unidades del producido líquido de la renta de licores. El empréstito se aplicaba, según convenio al pago de toda la deuda insolada del Departamento, a completar los ferrocarriles de Caldas y Nacederos-Armenia, a construir los cables aéreos del Norte Manizales-Aguadas, Occidental y a La Dorada, vía provincia de Manzanares. (García, Obra citada, pág. 382).



Mapa VIII. Red de Cables Aéreos proyectados y ejecutados en Caldas.

y empresarial de la región, amén de la oposición de otras regiones del país al afán expansivo de Caldas, frustró la gran oportunidad de llevar a la práctica el sueño de los grandes visionarios del departamento.

Oriente: Manizales – Mariquita

El cable de Mariquita a Fresno se dio al servicio en abril de 1915; al Cedral en noviembre de 1915; a los Cajones en octubre de 1920, y el total del Cable operó desde febrero de 1922 (Gaviria Toro, 1924, págs. 62). El plazo para la construcción del cable expiró en marzo de 1917, pero el gobierno nacional lo prorrogó por cinco años más.

Aunque ya se ha hecho referencia al transporte en la zona norte del Tolima y de Caldas, Belisario Antonio Gómez Castro agrega que la construcción del cable se inició con los primeros trazos efectuados a partir de 1909 en Mariquita, pero que su ejecución tomó un rumbo más definitivo en 1912, con la llegada al país de seis ciudadanos ingleses y un francés, quienes fundaron la sociedad The Dorada Railway (Ropeway Extension) Limited, registrada en la Notaría de

Londres y en las Oficinas de Registro de Manizales, Fresno y Honda (Gómez Castro, pág. 74).

En tanto que la Primera Guerra Mundial afectó el proceso de construcción del Cable Aéreo Manizales-Mariquita, la segunda confrontación mundial (1939-1945) benefició sus operaciones, toda vez que escasearon las llantas y el transporte por carretera se volvió un servicio altamente costoso, haciéndose urgente el traslado de materiales y combustibles por medio del cable aéreo, así como el material médico y el algodón, que se traía del Brasil y que era utilizado también por los norteamericanos con fines bélicos. Además, porque las compañías importadoras y exportadoras, temerosas de ver fracasar las embarcaciones al cruzar por el Canal de Panamá, prefirieron utilizar la vía fluvial del Magdalena partiendo de Barranquilla hasta Honda y de aquí, tomar el Cable aéreo para transportar las mercancías a Manizales y luego al Pacífico, potenciando por un buen tiempo, las operaciones de los Cables.

Ramal de Occidente: Manizales – Arauca con proyección al Chocó

Este era un proyecto ambicioso para incorporar a la economía caldense las fértiles tierras del Chocó. Buscaba llegar a zonas auríferas y carboníferas, conectándolas al mar y a la ciudad de Manizales. Pretendía establecer un nuevo puerto sobre el Pacífico y, al llegar al río Atrato, procurar una salida al océano Atlántico, navegando río abajo. Contemplaba una bifurcación hacia Istmina localizada sobre el río San Juan, logrando un acceso hacia el sur del Chocó. Era la alternativa frente al Canal de Panamá, para vitalizar la economía de la región caldense, vinculando a Manizales con ricas tierras no explotadas, comunicando los dos grandes ríos de Colombia que viajan en sentido sur-norte, estableciendo así una ruta entre los dos océanos.



Mapa IX. Cable proyectado de Manizales al Chocó.

Manizales consideró que esta era la oportunidad de su desarrollo y se dio a la tarea de construir esa obra.

En 1923, Aquilino Villegas hizo el cabildeo en el Congreso, pero se encontró con la oposición de representantes del Valle y Antioquia que no veían con buenos ojos el espíritu expansivo de los caldenses. A pesar de esa oposición, los parlamentarios caldenses lograron la aprobación de la Ley 98 de 1923, mediante la cual el gobierno nacional delegaba en el departamento de Caldas la construcción del Cable,

comprometiéndose la Nación a reembolsar las sumas gastadas más un 10%. (Pérez Ángel, 1997, pág. 163).

Los trabajos no se pudieron iniciar de inmediato, porque el auge de obras públicas en el país tenía ocupados a todos los ingenieros. Lindsay y su comitiva estaban trazando el cable de Cúcuta. La obra del Cable de Manizales al Chocó tuvo que esperar hasta principios de 1925, cuando el inglés Lindsay y el ingeniero colombiano Arturo Jiménez definieron la ruta de los primeros 68.75 km., entre Manizales y Pueblo Rico. En mayo de 1925, cinco ingenieros y 120 obreros habían completado el trazado hasta Anserma, se habían pedido al exterior los materiales necesarios para los primeros 5 km., que llegaban hasta La Linda y se iniciaban los movimientos de tierra para las primeras obras (Pérez Ángel, 1997, pág. 163). Entonces apareció un nuevo obstáculo: La derrota parlamentaria propinada por los caldense a la delegación del Valle había tenido consecuencias para los primeros: Al iniciarse el año 1926, la construcción del Ferrocarril de Caldas se encontraba detenida entre Santa Rosa y San Francisco (hoy Chinchiná) por falta de madera. Al puerto de Buenaventura habían llegado 35.000 traviesas compradas por el Ferrocarril de Caldas en Estados Unidos, mientras otras tantas se habían adquirido a leñadores localizados a lo largo de la carretera (Pérez Ángel, 1997, pág. 163).

El gerente de esta empresa, general Alfredo Vásquez Cobo, prominente político conservador que también tenía dificultades de suministro de polines para la construcción de la carretera hasta Popayán, decidió impedir que se sacara madera de su departamento y de manera castrense detuvo el tren expreso que los caldense habían enviado para transportar su material (Pérez Ángel, 1997, pág. 163).

Después de varios meses de forcejeos, presionado por la renuncia del gobernador de Caldas Gerardo Arias Mejía, el presidente Pedro Nel Ospina medió en el asunto y obligó

a los vallunos a permitir el paso del convoy cargado de polines y con ello lograr el avance de las paralelas hasta san Francisco (Pérez Ángel, 1997, pág. 163).

De modo que, se alcanzó a desarrollar ese cable en dos etapas: La primera, de Manizales a la vereda La Linda, en 1928 y la segunda, de La Linda a Malabriga, un sitio cercano al actual Corregimiento de Arauca (Palestina Caldas), en 1930. La Estación de Cueva Santa en la vía a La Cabaña por Tres Puertas, fue inaugurada en diciembre de 1929. En la primera sección, de 5 km entre Manizales y La Linda, se utilizaron 29 torres, 70 vagonetas para carga y 25 para pasajeros (Pérez Ángel, 1997, pág. 163).

La segunda sección, de La Linda a Cueva Santa constaba de 2 kilómetros y 9 torres. La tercera sección, entre Cueva Santa y Malabriga, se completaron 9,7 kilómetros en servicio de carga y pasajeros. Para la siguiente sección, entre Malabriga y Pinares, alcanzaron a llegar al país materiales importados por valor de \$ 187.300 (Pérez Ángel, 1997, pág. 163).

El cable a Occidente se construía simultáneamente con el del Norte y para los dos sistemas, la empresa “Cables Aéreos de Caldas” proyectaba una sola estación terminal en Manizales, vecina a la que se estaba construyendo para el ferrocarril, a donde también se pensaba trasladar la terminal del cable aéreo que unía a Manizales con Mariquita, con el fin de comunicar los tres cables y empalmarlos con el ferrocarril. Adicionalmente se pretendía solucionar el problema energético, mediante la construcción de una central hidroeléctrica (de 3.000 kilovatios) con aguas del río Guacaica (Pérez Ángel, 1997, págs. 166 y ss.).

Aparece entonces el nuevo y definitivo obstáculo para el proyecto del Cable al Pacífico. La crisis financiera de 1929 y el surgimiento de nuevos intereses en la clase dirigente de la región, obligó la suspensión de este ambicioso proyecto. La continuación de la obra se vio ensombrecida por los

acontecimientos económicos y sociales que golpearon al mundo y a la nación a finales de la década de los veinte y principios de los treinta.

En 1926 fue elegido presidente de la República el conservador Miguel Abadía Méndez, quien debió hacer frente a muy difíciles situaciones. En primer lugar, la construcción y dotación de los ferrocarriles impulsados por el gobierno anterior demandaban elevadas inversiones para su conclusión. La situación económica del país y en especial su crédito internacional, se vieron afectados por la crisis económica.

También se presentaron serias alteraciones en el orden público interno, que desviaron la atención del gobierno. Frente a la recesión, la política prekeynesiana de Abadía fue la de recortar inversiones en obras públicas, lo que afectó el avance de la construcción de los cables aéreos. Al finalizar el año de 1930, la decisión de las autoridades nacionales de suspender las inversiones en el cable a Occidente paralizó las obras en Malabriga, quedando el cable con tres secciones de diez kilómetros en operación para carga y pasajeros, cuyo producido no alcanzaba a cubrir los costos de operación debido al bajo tráfico generado por las características de la zona que servía (Pérez Ángel, 1997, págs. 166 y ss.).

Los caldense abogaron ante las autoridades nacionales para continuar la obra al menos hasta Pinares, pues era urgente llegar a una región agrícola que generaba más carga. No fue suficiente que Pedro Uribe Gaugin, ingeniero jefe del Consejo Nacional de Vías del Ministerio de Obras Públicas conceptuara favorablemente. Las inversiones no se aprobaron. En 1932, para resolver el lío del incumplimiento en que habían caído las obligaciones de la Nación, se decidió vender el Cable al Departamento de Caldas por la suma de \$ 370.000, que fueron descontados de los auxilios

de carreteras a que tenía derecho el departamento (Pérez Ángel, 1997, pág. 167).

La nación había invertido un millón de pesos, de los cuales sólo \$ 400.000 correspondían a los diez kilómetros de cable construido. El resto se había gastado en los materiales aún no utilizados, en la estación central de cables de Manizales, en la planta hidroeléctrica del Guacaica y en el 10% correspondiente a la gestión de construcción del departamento (Pérez Ángel, 1997, pág. 167).

En este contexto, una nueva dirigencia cafetera surgió para abogar por las carreteras y de esa manera desincentivar la construcción del ramal del Cable hasta Anserma. Los manizaleños requerían de todas maneras comunicarse con Anserma, la población central de la zona agrícola que estaba adquiriendo mayor desarrollo en el occidente del departamento, cuya exportación de café ascendió en 1932 a 1.600 toneladas (Pérez Ángel, 1997, pág. 167).

El gobernador de Caldas Jorge Gártner, frente a las dificultades económicas surgidas por la depresión económica mundial de 1929 y la consecuente disparidad de criterios entre quienes tenían en sus manos el direccionamiento del desarrollo material de la región, sometió a la discusión de la Asamblea Departamental tres alternativas en torno a las obras viales que se emprendían: La primera opción era construir la carretera de Manizales a Anserma, de 70 kilómetros, con un presupuesto de \$ 881.000 y suspender la construcción del ramal del Cable de Occidente; la segunda opción era continuar el Cable hasta Anserma, en 57 kilómetros con un presupuesto de \$ 712.000 y posponer la construcción de la carretera; y la tercera alternativa era combinar los dos sistemas de transporte entre Anserma y las distintas estaciones del cable ya construidas (o sea construir la carretera a Anserma a partir de Malabriga, el sitio donde ya estaba levantada la infraestructura del Cable) (Pérez Ángel, 1997, pág. 167).

La decisión que tenían en sus manos los asambleístas era crítica, no sólo para los intereses de la ciudad sino especialmente para el futuro de los cables aéreos. Todos los estamentos de la región se interesaron en el tema y participaron en el debate. El gremio de los caficultores orientados por el dirigente cívico Pedro Uribe Mejía abogó por la construcción de la carretera completa desde Manizales, alternativa que implicaba el fin del proyecto del cable a Occidente. Las sesiones de la Asamblea de Caldas dedicadas a estudiar estas alternativas estuvieron rodeadas de manifestaciones populares que terminaron en actos de vandalismo en la plaza de Bolívar. Carlos Drews, Secretario de Obras públicas de la época recordó después:

"Tuvimos que resguardarnos en nuestras oficinas de la gobernación de las piedras lanzadas por las caucheras de los manifestantes contra el edificio... y nos vimos obligados a sacar a los diputados en las dos bolas, únicos vehículos que tenía la policía"

(Pérez Ángel, 1997, pág. 167).

Por eso las reuniones de la Asamblea se tuvieron que trasladar a Pereira. Allí los diputados se declararon impedidos para decidir y nombraron una comisión de ingenieros para encargarse de analizar las alternativas y presentar sus conclusiones. El gobernador Gärtnér y su secretario de Obras Pùblicas, estuvieron de acuerdo en que la alternativa más económica era prolongar el cable 15 kilómetros hasta Margarita, punto localizado en la margen izquierda del río Cauca, evitando la construcción de un puente sobre el río, trayecto para el cual ya se disponía de la mayor parte de los materiales, y desde allí, construir una carretera de 28 kilómetros que llegaría hasta Anserma. Para esta alternativa, los recursos fiscales del departamento eran suficientes y el tiempo requerido para la obra parecía ser bastante corto (Pérez Ángel, 1997, pág. 167).

La comisión encargada de presentar una propuesta a la Asamblea, compuesta por Néstor Echeverri, Emilio

Latorre y Manuel Mejía Robledo, quien murió durante la realización de los estudios, concluyó que el cable era una construcción provisional, mientras la carretera era una solución permanente, llamada a vincularse a la red vial del departamento que ya contaba con 250 kilómetros. Así se expresaba la comisión:

“Si la nación hubiera construido el cable hasta el Pacífico con la rapidez que se había concebido, tendríamos resuelto el problema que ahora nos preocupa, por un número de años suficiente para desarrollar riqueza en las regiones beneficiadas... pero la obra quedó suspendida en un punto en el que de nada sirve” (Pérez Ángel, 1997, pág. 168).

En vista de que ya estaba construida la estación del cable en Cueva Santa sobre el trazado de la carretera Manizales-Anserma, la comisión recomendó empalmar los dos sistemas en este punto, sin abandonar la idea de continuar la carretera hasta la capital del departamento, cuando el cable dejase de prestar sus servicios. Esta fue la decisión tomada por las autoridades, y de inmediato se iniciaron los trabajos de construcción de la carretera



Imagen 23

en dos frentes simultáneamente, con lo cual concluyó para siempre el proyecto de comunicar a Manizales con el Chocó y desarrollar esta región por medio de un cable aéreo (Memoria de Obras Públicas a la Asamblea de 1933).

El tramo de cable construido prestó un servicio local por siete años, llegando a transportar un máximo de 2.700 toneladas de carga en 1934 y 66.000 pasajeros durante 1931. Una operación con tan bajo nivel de utilización en especial de carga, dejó pérdidas a la empresa, que finalmente motivó su cierre en febrero de 1935 (Pérez Ángel, 1997, págs. 168-169).

Ramal del Norte: Manizales – Aranzazu

El ramal del Cable aéreo hacia el Norte constituyó también un proyecto ambicioso, en cuya envergadura se contempló a largo y mediano plazo, conformar un triángulo funicular que pretendía integrar a Manizales, no solamente los municipios del norte sino también los del oriente. El 22 de marzo de 1922, diez días después de inaugurarse el servicio del primer cable en Manizales, la Asamblea departamental dispuso iniciar los estudios de dos cables aéreos, uno para comunicar a Manizales con la región norte, pasando por Neira, Aranzazu, Salamina y Pácora, y otro para llegar al Océano Pacífico (Pérez Ángel, 1997, pág. 169).

Con fondos del presupuesto departamental, se enviaron comisiones para reconocer las posibles rutas y se dieron a la tarea de obtener financiación para las obras. Se contempló la posibilidad de financiar el proyecto con los recursos del departamento más la subvención nacional de diez mil pesos por km., reglamentada por la ley 68 de 1926. Los habitantes del norte de Caldas clamaron por la iniciación de las obras y las autoridades manizaleñas destinaron sus escasos recursos al servicio del proyecto, en el que los

caldenses tenían puestas sus esperanzas (Ordenanza No. 4 de marzo 9 de 1922 y No. 15 de marzo 22 de 1922).

En 1925 el departamento amplió el proyecto del cable hacia el norte, extendiéndolo hasta el río Magdalena, para cubrir los municipios de Marulanda, Manzanares, Pensilvania, San Agustín (hoy Samaná) y Victoria. El trazado hasta Aguadas realizado por el Sr. Blackett resultó de 50 km., y la extensión hasta La Dorada le daba un recorrido total de 127 kilómetros (Pérez Ángel, 1997, pág. 170).

Las autoridades departamentales gestionaron y obtuvieron el crédito de dos millones de pesos y de inmediato se ordenaron a los Estados Unidos las torres y a Inglaterra los cables y los motores para los primeros 21 kilómetros hasta la población de Aranzazu, iniciándose las obras al finalizar el mismo año, bajo la dirección del ingeniero inglés J.H. Blackett.

En la Asamblea de Caldas, el dirigente Bernardo Díez Cadavid, abanderado de los intereses del municipio de Pensilvania y de los demás del oriente caldense, presentó el 12 de octubre de 1924 el proyecto de ordenanza que viabilizaba la construcción de los tramos del cable aéreo necesarios para la conexión del oriente caldense con el novedoso sistema.

La primera sección, desde la estación central de Manizales hasta Altobonito, se dio al servicio para carga y pasajeros en junio de 1928, con un recorrido de 5.152 metros. En Manizales se instalaron dos motores de 100 HP, uno eléctrico y otro Diésel para casos de emergencia. En la segunda estación se instaló un sistema de doble tensión que servía las dos primeras secciones del cable.

La segunda etapa entre Altobonito y Neira se inauguró en noviembre del mismo año con un recorrido de 5.747 metros. En esta última se colocaron dos motores iguales a los de Manizales. La colocación de la primera piedra del futuro cable en Neira estuvo presidida de variados actos

cívicos y el discurso estuvo a cargo del doctor Luis Gonzalo Gómez. Al hablar de la relación histórica entre el Hospital San José de Neira y el Cable Aéreo, Luis Fernando Sánchez Jaramillo hace la siguiente acotación:

“Desde 1936 se concibió la idea de mejorar la vieja edificación y se iniciaron sus nuevas bases, pero, dado que el Cable Aéreo suspendió sus operaciones (...), se pensó que era mejor construir uno nuevo. Se logró entonces trasladar al municipio la propiedad sobre el terreno de la Estación del Cable. Alfonso Carvajal Escobar elaboró el diseño para el nuevo hospital y al fin, en 1943, gracias a los esfuerzos y aportes de todos los pobladores, se inició su construcción. Como testimonio de lo que fue ese medio de comunicación, la estructura férrea de la Estación del Cable se incorporó en el ferro concreto del nuevo hospital” (Pérez Ángel, 1997, pág. 170).

La tercera etapa entre Neira y Muelas con 8.856 metros de recorrido se puso en servicio un año después en diciembre de 1929, fecha en la que se realizó el acto de inauguración al que se refiere el sacerdote historiador de Aranzazu, Felipe López Montes, en los siguientes términos (Morales, 1992, 59-60 y Cardona, 2005, 201, 239. Citados por Sánchez Jaramillo, 2019, págs. 110 y 111.):

“El pueblo aranzazuno estuvo ayer de plácemes, con motivo de la inauguración del Cable en la estación de Muelas. Desde las siete de la mañana principió el desfile; y puedo asegurarle que más de dos mil personas se reunieron en dicho lugar. Un distinguido grupo de damas de alta sociedad tomó participación en el festival. A las nueve de la mañana llegaron de Manizales: el señor gobernador, el secretario de O.P.; el de Hacienda y demás invitados. De la ciudad de Salamina: el alcalde, señor don Octavio García y su secretario, señor don Cosme Marulanda, don Carlos Giraldo López; de Pácora el alcalde, señor don Joaquín Botero. De Neira don Abraham Montoya, don Marcos Hoyos y don Juan Hencker. Principió el

acto con la santa misa, oficiada por el reverendo padre Miguel Gómez, levita de acendrada virtud y de inteligencia asombrosa. Terminada la misa, el padre Gómez improvisó una oración gratulatoria, en la cual hizo grandes y justos elogios al doctor Gutiérrez y Arango y a sus dignos colaboradores, a los que se debe el impulso rápido de la gran obra del Cable. Fue aplaudido frenéticamente por la inmensa multitud”.

Por aquella época la crisis mundial golpeaba las finanzas de las entidades públicas y el departamento de Caldas no estaba al margen del problema. La Nación había contribuido con la subvención de \$ 10.000 por kilómetro, que cubría una buena parte del costo de los materiales importados. La mayor necesidad de inversión estaba representada en las estaciones y en los movimientos de tierra que exigía la topografía de la región (López Montes, 1960, págs. 673-674).

Con grandes esfuerzos, a fin de aprovechar los materiales disponibles, se continuó la construcción de los últimos 3.061 metros de cable hasta Aranzazu, donde se inauguró la estación en noviembre de 1930. Allí se instaló un motor diésel de 65 HP, quedando el cable con 22.817 metros cuyo recorrido lo efectuaban 184 vagonetas de carga con capacidad de media tonelada, y 45 de pasajeros, unas para cuatro personas y otras menos cómodas para seis, en las que se cobraba una tarifa menor (López Montes, 1960, págs. 673-674).

En el primer mes de operación, el cable transportó 423 toneladas y 4.916 pasajeros entre Manizales y Altobonito. Al entrar más etapas en servicio su actividad aumentó, llegando a movilizar 9.780 toneladas y 68.803 pasajeros en 1929. Su ocupación siguió creciendo hasta 1935 cuando movió 22.000 toneladas y 144.000 pasajeros. En este ramal del cable, el carbón vegetal transportado ascendió a 116 toneladas, en la dirección Aranzazu – Manizales y las

leñas, en la misma dirección, a 160 toneladas (García, 1978, págs. 139-109).

Los habitantes de la región, acostumbrados a jornadas de varios días a caballo por entre el barro, admiraban las vagonetas y se sometían al vértigo de los abismos de más de 500 metros, confinados en una balanceante jaula que apenas se apoyaba sobre el delgado cable. Los viajeros de Manizales a Medellín enviaban sus caballos por los caminos para disfrutar del emocionante viaje por el cable, aunque fuera sólo hasta Aranzazu.

El precio de los pasajes era muy bajo. Viajar de Manizales a Aranzazu, un vuelo de 23 km en línea recta, que tomaba tres horas veinte minutos, costaba \$ 1.40 por pasajero en cabina de lujo y \$ 0,70 en clase económica. El viaje evitaba dos jornadas a caballo. Comparado con el precio de algunos víveres en la misma época, las tarifas más bajas equivalían al valor de 28 huevos o de once litros de leche. El transporte de pasajeros en el ramal del cable del Norte duró desde 1927 hasta 1939, cuando ocurrió el desastre de El Cardal: el cable se reventó y las góndolas se deslizaron dándose unas con otras hasta salirse los pasajeros al abismo donde varios perecieron (Morales Arias, 1992).

Ramal del Sur: Manizales - Villamaría

Gobernaba a Caldas el Dr. Gerardo Arias Mejía (1923-1926). La noche del 3 de julio de 1925 estalló un incendio en Manizales, que en 20 horas redujo a cenizas 24 manzanas con 225 edificaciones de madera. Siete meses después, se produjo otra conflagración que destruyó la vieja catedral. Los trabajos de reconstrucción se iniciaron de inmediato con la asesoría de compañías internacionales como la Ulen. Se decidió construir la nueva ciudad en cemento.

En la época del incendio las obras del ferrocarril de Caldas ya llegaban a Santa Rosa de Cabal y, debido a diversas dificultades de la obra, no se esperaba pronto su llegada a Villamaría. La Empresa de Cables aéreos de Caldas propuso la construcción de un funicular para comunicar

a Manizales con Villamaría, y planteó un doble propósito: transportar piedra y arena desde el río Chinchiná para la reconstrucción de la ciudad y adelantar en cierta forma la llegada del ferrocarril.

La idea contó con un gran respaldo popular. El gobernador, después de analizar los estudios técnicos elaborados por Lindsay, Blackett, Alfonso Carvajal, Carlos Duque y Carlos Gónima, y el presupuesto estimado para la obra de \$ 80.000, procedió a firmar el decreto 158 del 19 de agosto de 1925, ordenando la construcción del cable que sería financiado con el auxilio nacional de \$ 10.000 por km., más los recursos propios del departamento (Pérez Ángel, 1997, pág. 177).

El ramal del cable al Sur tenía una longitud de dos kilómetros. Partía de una estación situada al suroeste de Manizales a 2.100 metros de altura; tenía otra estación intermedia al pie del río Chinchiná y de la carillera, y una terminal en Villamaría a 2.014 metros de altura sobre el nivel del mar. Diseñada para transportar 20 toneladas por hora con un sistema similar al de los otros cables de Caldas, es decir, un monocable inglés tipo Roe, construido para carga y pasajeros. Requirió de 18 torres, siendo la más alta de 20 metros, y se equipó con 18 vagonetas de carga para una tonelada y algunas para cuatro pasajeros (Pérez Ángel, 1997, pág. 178).

Debido a una prolongada huelga en Inglaterra, el despacho de los materiales tuvo una demora considerable, habiéndose retardado la iniciación del servicio hasta junio de 1927, sólo tres meses antes de la celebración de la llegada del ferrocarril a Manizales, el 15 de septiembre de 1927. La tardanza en la culminación de las obras del cable a Villamaría privó al sistema de prestar a la ciudad el gran servicio para el que había sido programado.

Adicionalmente el costo de la construcción ascendió a \$ 337.285 (168.000 por kilómetro), o sea cuatro veces lo presupuestado, lo cual era de esperarse por el costo de las tres estaciones que requirió una ruta tan corta. Se puso en movimiento con un tráfico reducido debido a

la competencia del ferrocarril, lo que ocasionó que sus ingresos no compensaran los gastos de funcionamiento. Como si esto no fuese suficiente, por algún error de diseño o de instalación, al año de servicio fue necesario cambiar el cable, lo que provocó agudas críticas entre la opinión pública, que se extendieron a los demás proyectos de cables del departamento, generando dudas sobre ellos.

El cable a Villamaría nunca pudo operar de manera satisfactoria. Soportó desde su inauguración los estigmas de su sobrecosto y de su tardanza. Y debido a la gran pendiente que presentaba al salir de la estación de Manizales, los usuarios le tuvieron miedo y prefirieron el ferrocarril a pesar de la mayor frecuencia de salida de vagonetas y del menor tiempo que empleaba el cable para llegar a Villamaría. Las estaciones no fueron adecuadas para el manejo de la carga, por lo que el sistema tampoco se utilizó mucho con ese fin. El único dato disponible sobre su utilización señala 1.183 toneladas movidas durante 1929. En el mismo año, los ingresos fueron de \$ 27.461 y los gastos de \$ 29.338. El sistema produjo una pérdida de \$ 1.877 (Anuario General de Estadística, 1929, pág. 433).

En vista de la situación económica, el departamento de Caldas, propietario de la obra, decidió ceder su usufructo a los municipios de Manizales y Villamaría en 1930, encargándolos de su sostenimiento. Como el cable producía pérdidas y el magro presupuesto de los municipios no podía soportarlas, éstos decidieron cancelar su operación a finales de 1930, antes de haberse puesto en servicio la carretera entre las dos ciudades.

Los equipos del cable quedaron de propiedad del Ferrocarril de Caldas, entidad que posteriormente los devolvió a la Empresa de Cables aéreos de Caldas, quien se encargó de utilizarlos en los demás proyectos de la región. La estación de Villamaría se adaptó como depósito de carbón del ferrocarril y la de Manizales se acondicionó como un dispensario de sanidad. De esta manera culminó el proyecto sin pena ni gloria, con sólo tres años de servicios parciales (Echeverri, 1927).

El impacto económico de los Cables Aéreos

Una buena manera de apreciar el impacto económico de los cables aéreos en Manizales en las primeras décadas del siglo XX es valorar las estadísticas de su tráfico. Las tablas que se insertan a continuación, tomadas de la Monografía de Manizales escrita por José Gaviria Toro nos muestran ese tráfico en 1922, año en que se inauguró el cable (Gaviria Toro, 1924, págs. 47 y ss.):

IMPORTACIÓN		TOTAL EN EL AÑO
PETRÓLEO Y GRASAS	Ferretería	420.857
	Maquinaria	287.746
	Gasolina	7.270
	Aceites y grasas	16.681
	Cera de parafina y velas	139.891
	Petróleo	71.685
	Alquitrán	15.685
	Salvado	6.787
	Cacao	42.852
	Frutas y legumbres	225.761
PROVISIONES	Harina	466.723
	Manteca	60.319
	Maíz	213.291
	Papas	39.897
	Arroz	154.696
	Sal	2.590.807
	Azúcar	2.837
	Panela	46.334
	Miscelánea	92.092
	Materiales de construcción gratis	140.783
Totales		10.141.737

EXPORTACIÓN		TOTAL EN EL AÑO
	Café	6.876.085
	Pielles	190.914
	Maquinaria	103
PROVISIONES	Cacao	249.081
	Frutas y legumbres	42.049
	Maíz	17.678
	Arroz	1.080
	Papas	42.731
	Sal	78
	Azúcar	292.916
	Panela	26.393
	Trigo	3.168
	Miscelánea	29.799
	Materiales Fod The Dorada Exten-sión Rly (50%) Rebate	568.155
	Materiales de la Compañía	167.215
	Totales	9.002.412

Considerando la etapa posterior a 1930, cuando entraron en vigor las primeras carreteras, troncales, transversales e intermunicipales, la red vial logró no sólo una revolución en los transportes, sino que también creó una situación nueva: Se formaron nuevos centros de importación y exportación, se desenvolvió la industria, aumentó vertiginosamente el cultivo del café (ya convertido en monocultivo), y como la competencia se orientó por la calidad del grano, se impuso casi automáticamente la mejora del cultivo y la tecnificación del beneficio. Estas circunstancias modelaron un nuevo ambiente en el que la tendencia central fue la generalización de las vías.

De otra parte, el monocultivo del café trajo la necesidad de importar productos agrícolas alimenticios y de mejorar los precios del grano en las plazas locales. El movimiento de la propiedad ensanchó la capacidad del mercado. Puesto que los intereses comerciales buscaron la expansión y los empréstitos establecieron una gravosa servidumbre e hicieron imposible contratar otros, surgió la necesidad de una vía rápida y de bajo costo. El comienzo de la etapa de las carreteras troncales, transversales e intermunicipales significó una nueva rectificación vial. La carretera complementó al ferrocarril (García, 1978).

Las carreteras construidas para empalmar en los troncales se pusieron en competencia con el ferrocarril, como fue el caso de la de Manizales a Cartago, la de Nacederos a Armenia, la de Calarcá al río Barragán-Morillo, o tendieron a substituir los cables aéreos, como la que se construyó de Manizales a Apía, Pueblorrico, Istmina, o la de Manizales al río Magdalena, la Manizales a Aranzazu, Salamina y Aguadas. También se produjo el debilitamiento de otras carreteras, como la Manizales a Irra, la de Santa Rosa a El Manzano; como también la parálisis comercial de cabeceras municipales como Calarcá, Circasia, Anserma, y otras, vinculadas por vías fáciles a los grandes centros mercantiles.

En el período histórico que se analiza, Caldas llegó a tener cerca de 1.800 kilómetros de caminos de herradura, 238 kilómetros de vías férreas, 106 kilómetros de cables aéreos y 663 kilómetros de carreteras en servicio. Pero a pesar de que a cada kilómetro cuadrado de superficie le correspondía casi un kilómetro de vía (ferrocarriles, carreteras, cables), Caldas, en la perspectiva de los economistas de la época no tenía aún resuelto su problema vial. En los municipios extremos del Este y el Oeste (Samaná, Manzanares, Marquetalia, Pensilvania, Marulanda, Mistrató y Pueblorrico) se vivía aún la etapa

de los caminos de herradura, con un costo aproximado por carga - kilómetro de \$ 0.06, costo que en tiempos de invierno se elevaba hasta en un 50%. (García, 1978).

En estas circunstancias, coexistiendo situaciones distintas en los transportes, mal podría decirse que las vías caldenses se habían construido con un criterio caldense. Sin negar el papel económico de las vías, Antonio García (1937) planteó que la acumulación de vías sin plan había tenido por causa el haber sido hechas de conformidad con los grandes intereses comerciales, pero no con los generales de Caldas, tanto sociales como económicos. En todo caso, dada la topografía montañosa y la necesidad de dar solución rápida al problema de transportes, los cables aéreos, aun cuando de alto costo y eficacia transitoria, desempeñaron un importante papel en la economía caldense. Descontando la línea ya inutilizada de Manizales a Villamaría, Caldas llegó a poseer 106 kilómetros de cables aéreos, en las direcciones de Manizales al río Magdalena, de Manizales al Chocó y de Manizales al Norte.

Antes de 1928, año en que entró en servicio la longitud total del ferrocarril de Caldas, el cable aéreo a Mariquita fue la primera vía en cuanto al volumen de tráfico. Su servicio, con tarifa clasificada, se inició en 1922, cuando sumaron 39 kilómetros los diversos sectores construidos del ferrocarril. El cable aéreo a Mariquita movilizó un mayor volumen de carga total, pero su carga de exportación fue inferior a la transportada por los sectores de ferrocarril construidos. El mayor volumen de importaciones se explica por introducirse a Manizales el café de la antigua provincia de Manzanares, para su beneficio y exportación. Existieron dos períodos diferenciados en el dinamismo de los cables aéreos:

- a. Antes de la explotación íntegra del ferrocarril, transportó un mayor volumen de carga que éste y el au-

mento anual de tráfico fue mucho más intenso, no existiendo ninguna otra vía de competencia.

- b. Después de estar en servicio la longitud total de la vía férrea, en los años de más intensa competencia vial, el cable transportó un volumen de carga que inferior en un 90% al del ferrocarril, pese a sus tarifas clasificadas, y mostró la tendencia a la reducción de su tráfico.

Además, dos circunstancias amenazaban su economía:

- a. La imposición de tarifas mínimas en la navegación fluvial del Magdalena, que habría de restarle carga;
- b. La posible prohibición de que el café transitara dos veces por una misma vía, ya que entonces el café del oriente que se llevaba a beneficiar a Manizales tendría que seguir la dirección del Pacífico.

Aun cuando en la primera etapa del cable se transportaron alrededor de 19.000 toneladas anuales en el sector de Fresno a Mariquita, existieron circunstancias ya desaparecidas como la de concentrarse en el Fresno la compra y beneficio de un buen porcentaje del café de la antigua provincia de Manzanares y ser vía única hacia el Magdalena. El cable aéreo del Norte (Manizales-Aranzazu) desempeñó una doble función: transportar a Manizales los productos agrícolas del norte, desembotellando dichos mercados, y distribuir en ellos mercancías importadas y manufacturas nacionales.

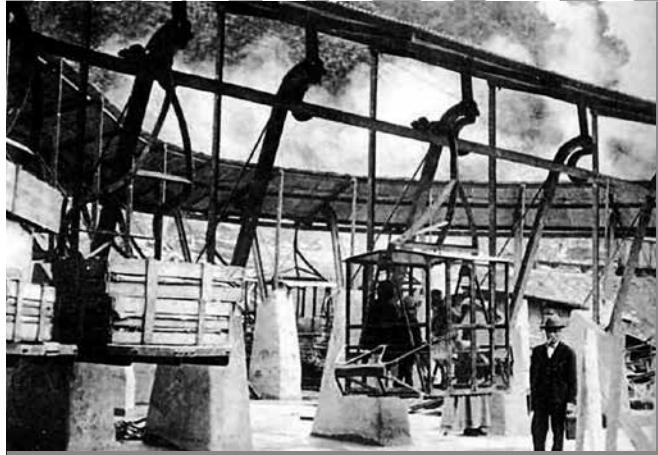
Fue pues, obra de la necesidad de incorporar comercialmente las regiones productoras y consumidoras del norte a la economía de la zona geográfica central. Por su mismo carácter, por la competencia del tráfico con Antioquia tuvo que ascender el porcentaje de sus gastos

sobre el producto total. Con la construcción de la carretera de Aranzazu a Salamina, el cable aumentó sus perspectivas comerciales. Siendo vía única, su papel económico pudo apreciarse por su producido en carga y pasajeros y por el volumen sostenido de su tráfico.

Este cable fue vía única hacia el centro, o sea en la dirección Norte a Sur, pero su papel caldense en la economía fue orientar el tráfico de las zonas geográficas del Norte (Aguadas, Pácora, Salamina, Aranzazu) hacia los centros comerciales internos de Caldas. Aun cuando existía una solución de continuidad entre los sistemas viales de Caldas y Antioquia, el bajo costo de transporte a Medellín generó un voluminoso tráfico de café y productos de exportación.

Fijada la competencia que tocaba sostener al cable del Norte, a más de los altos costos de conservación en terrenos de grandes declives y fáciles desmoronamientos en las épocas de lluvia, se explican las bajas irregulares del producto neto. En síntesis, los cables aéreos departamentales tuvieron en 1933 un capital invertido de casi tres millones y medio de pesos, del que representaría el producto neto un interés anual del 0.41%.

CAPÍTULO



3

**CULTURA Y SOCIEDAD ALREDEDOR
LOS CABLES AÉREOS DE CALDAS**

CULTURA Y CABLES AÉREOS



Imagen 25

El entorno cultural e ideológico

Esta obra está animada por un interés especial en contribuir a la reconstrucción de lo que fue el tejido humano y social que rodeó el desarrollo de los proyectos de los cables aéreos en Caldas en las primeras décadas del siglo XX. Han sido muy recurrentes los estudios monográficos sobre diversos temas de la historia de Colombia y de Caldas, enfocados en aspectos técnicos, económicos, políticos e incluso científicos, que teniendo la virtud de aportar conocimientos muy especializados en sus diferentes disciplinas han dejado el vacío del conocimiento de las redes humanas y sociales inmersas en los procesos históricos hasta aquí abordados.

Por consiguiente, este capítulo tiene el propósito de ayudar a la comprensión del entorno humano y social, durante el desarrollo de los proyectos de modernización del transporte en la región caldense, en las primeras décadas

de la vigésima centuria. Se desea introducir el estudio de la cultura caldense, la cual se empezó a forjar a partir del nacimiento de la entidad territorial en el año 1905. Asumiendo que la cultura caldense se fue construyendo a partir de ese conjunto de ideas, creencias, costumbres y comportamientos que compartían y también separaban a los antioqueños, caucanos, tolimenses, boyacenses y ciudadanos de diversas regiones del país que llegaron a forjar ese crisol que es la actual caldensidad, se procurará indagar sobre los complejos procesos vividos en la mezcla de diferentes culturas y subculturas que dieron lugar, posteriormente, a lo que llegarían a ser las tradiciones, creencias, habilidades, instituciones, organizaciones y artefactos del viejo Caldas.

Un primer aspecto por considerar sobre el entorno cultural e ideológico vivido por los colombianos en los tiempos de los cables aéreos, tiene que ver con las discusiones que para entonces se ventilaban en torno al concepto de raza y dentro de ello, la valoración que se le daba a las diferentes procedencias de los extranjeros llegados al país. En Colombia, al igual que en otros países de América Latina en la segunda mitad del siglo XIX y la primera mitad del XX, se produjo un debate respecto a la necesidad de promover la migración extranjera, planteado desde la perspectiva del progreso y del blanqueamiento de la raza, añorado por sus élites.

En la década de 1920, el debate se centró en la inmigración japonesa, que se consideró problemática y lejana a la deseada inmigración europea. En esta discusión cumplió papel preponderante el médico y político conservador Miguel Jiménez López con su teoría de la Degeneración de la Raza colombiana. Con su ensayo “La inmigración amarilla a la América”, la Academia Nacional de Medicina dio respuesta al Ministerio de Industrias, a la pregunta sobre el impacto que tendría una inmigración japonesa en los Llanos orientales. Jiménez López abordó el asunto

desde la perspectiva médica y biológica, usando en mayor medida argumentos del racismo y del determinismo geográfico que de la eugenesia, afirmando que una inmigración de ese tipo no era aconsejable en Colombia, pues ponía en peligro el progresivo blanqueamiento logrado, con el paso del tiempo, por la raza colombiana (Martínez Martín, en internet).

En ese ambiente, se revivió el interés por la investigación de las raíces genealógicas que permitían desentrañar el ancestro de los antioqueños, con predominancia del color blanco llegado de Europa. No fue entonces casual que, en estas primeras décadas del siglo XX, apareciera la monumental obra genealógica de Antioquia y Caldas, ampliamente documentada por el genealogista Gabriel Arango Mejía.

Ahora bien, en términos del entorno político, la Colombia de los años 20 es la que se encuentra viviendo la crisis de la hegemonía conservadora, que culminó con la llegada al poder del liberalismo en 1930. Es una etapa de surgimiento de los movimientos sindicales, agrarios, políticos y sociales que se enfrentaron a las anquilosadas estructuras ideológicas de la generación de 1900. Recuérdese en este sentido la masacre de las bananeras en 1928.

Surgen igualmente los “Leopardos”, como una nueva derecha que procura revitalizar al conservatismo en el poder, inspirada por cinco jóvenes conservadores, entre quienes se destacaba el caldense Silvio Villegas. Ellos “optaron claramente por una política agresiva, ultracatólica, antidemocrática y admiradora explícita de Mussolini”. Y según lo explica Ricardo Arias Trujillo, a lo largo de estos años, en medio de los grandes debates que amenazaban con trastocar el orden tradicional, los intelectuales católicos emprendían una serie de iniciativas tendientes a fortalecer su identidad como colectivo, como grupo organizado. Para ello redoblaron sus intervenciones en todo tipo de

escenarios, recurrieron a la prensa, convocaron congresos, fortalecieron su participación en la política, multiplicaron los llamados a cerrar filas en nombre del catolicismo (Arias Trujillo, 2007, pág. xiv y ss.).

En esta atmósfera ideológica, Silvio Villegas renuncia en 1928 a la dirección del diario La Patria y asume la dirección del diario El Debate, fundado por el arzobispo de Bogotá Bernardo Herrera. Era un órgano periodístico que correspondía a la estrategia de la Iglesia para afianzar el catolicismo en una sociedad que, como ya se ha dicho, daba muestras de una mayor secularización y de estar expuesta, por consiguiente, a los “numerosos males de la modernidad”. La iniciativa había llegado del Vaticano, bajo el pontificado de Pío XI (1922-1939), con el objetivo de “tomar de la modernidad sus instrumentos con el fin de crear una prensa católica, edificante, informativa o entretenida, que inmunice a sus lectores contra las amenazas del ambiente” (Arias Trujillo, 2007, pág. 232).

Este contexto fue el vivido por Caldas en sus primeras experiencias de vida administrativa. En su creación habían intervenido los intereses y liderazgos de cafeteros, comerciantes, sacerdotes, políticos, intelectuales y escritores en una multivariada gama de cosmovisiones y expectativas. Como lo expresa Albeiro Valencia Llano:

“Casi todos eran hijos de empresarios que lograron sobresalir porque se movieron en política, en la prensa regional y nacional y se hicieron escuchar en el gobierno central, en Bogotá. La alianza entre empresarios, políticos, sacerdotes y escritores logró construir un departamento conectado con los ríos Cauca y Magdalena y con el Chocó, para de este modo buscar la salida a los océanos Atlántico y Pacífico. Además, supieron aprovechar la infraestructura creada por la economía cafetera para impulsar la educación, la cultura y consolidar la región” (Valencia Llano, 2012).

La década de 1920 fue el tiempo en que florecieron los grandes liderazgos en Caldas. Al lado de la iglesia y de los primeros gobernantes, se destacaron las voces de Aquilino Villegas, Carlos Pinzón, Justiniano Londoño, Juan Bautista López Ortiz, Juan Bautista Jaramillo Meza, Ricardo Arango, Samuel Velásquez, Alfonso Villegas, Emilio Robledo, Juan Pinzón, Silvio Villegas, Victoriano Vélez, entre otros. Es con ellos que tienen que tratar los ingenieros europeos y los colombianos, en su titánica tarea de planificar y ejecutar la construcción de los cables aéreos de Caldas. Es en ese contexto que la vida económica y social de los caldenses vive una inusitada transformación en las décadas de 1920 y 1930.

Población y Desarrollo Municipal

Antonio García, a quien se sigue desde los análisis geoeconómicos del Caldas de los años 20 y 30 del siglo XX, sostiene que para el momento histórico que se está analizando, el crecimiento de la población en Caldas era extraordinario y guardaba relación con el desenvolvimiento de la pequeña propiedad rural, con el desarrollo del comercio y con el incremento de las vías. Manizales era el centro comercial más organizado de Caldas, pese a su situación geográfica. Desde finales del siglo XIX aseguró su función de centro distribuidor, estabilizando su comercio internacional. Toda su política de vías, desde el camino a Honda hasta la carretera al Magdalena, había estado inspirada en la tendencia de conservación del predominio comercial (García, 1978, págs. 249 y ss.).

En coherencia con ese ímpetu de desarrollo vivido por los caldenses en las primeras décadas del siglo XX, los comerciantes fundaron desde 1912 una asociación que les permitió defender el comercio local de la competencia del comercio internacional e impulsar al mismo tiempo la actividad importadora de los productos que no se

podían desarrollar en la región. Sirvieron de ayuda las condiciones de precariedad que trajo la guerra mundial, y que le permitieron al capital comercial de Manizales abrirse campo para monopolizar el comercio en el exterior. En 1917, debido a estas causas, Manizales tenía 73 casas importadoras y 38 exportadoras de oro, plata, café y pieles.

Existía sobre todo una estrecha relación entre la industria cafetera de Caldas y el comercio de Manizales. Por su condición de centro político, Manizales tenía los instrumentos para fortalecer su posición económica: Cables, ferrocarriles, carreteras, caminos, habían tenido que ver con esta doble tendencia: por una parte, asegurar mercados interiores para vender sus artículos importados y para comprar productos agrícolas de exportación. Y por otra, facilitar su exportación por el Atlántico y el Pacífico. Este fenómeno que había traído el desarrollo en ciertas regiones había producido también el estancamiento en otras.

Al revisar el mapa vial caldense de la época (ver página 85), se puede concluir que Manizales era el punto donde confluía casi todo el sistema conformado por ferrocarriles, cables y carreteras, y por consiguiente una buena parte de la economía departamental. Es seguro que, sin la política que había convertido a la capital de Caldas en un sitio estratégico comercial, la posición geográfica la hubiera llevado al aislamiento de las simples estaciones terminales. Por esa razón, a medida que crecía el volumen y el movimiento de carga, tanto de importación como de exportación, se daba también la rebaja constante de costos de transporte, bien fuera por la construcción de vías de competencia, carreteras, ferrocarriles y cables, o bien por el establecimiento de tarifas diferenciales.

Población y Sanidad

En este panorama también es pertinente darles una mirada a los aspectos sanitarios de la región caldense en las primeras décadas del siglo XX; aspecto que abordó Antonio García, desde su relente económico. El cultivo del café, a más de desplazar la agricultura diversificada (frisoles, maíz, arracacha, yuca) y de apresurar la subdivisión de la propiedad por compraventas, obligó al pequeño agricultor a endeudarse permanentemente. En unas y otras condiciones, el préstamo en especies o en dinero, hecho de manera constante, tuvo dos efectos: impedir la formación de un margen económico que permitiera al cultivador atender necesidades que no fueran las imprescindibles para subsistir y obligar al productor a la permanencia en el cultivo, para atender el círculo vicioso de sus deudas. No se podía ocultar que, para un pequeño productor de café, los gastos de sanidad eran gastos extraordinarios. Fue la alimentación defectuosa, la carencia de aguas higiénicas, la habitación (construcción provisional), la falta de abrigo y de letrinas, lo que constituyó la raíz del problema sanitario (García, 1978, págs. 249 y ss.).

En Caldas, aun cuando el pequeño cultivador, propietario o arrendatario, edificara en los sitios altos, con un criterio defensivo, su casa tenía una ventilación defectuosa y apenas alcanzaba a tres piezas en las regiones centrales cafeteras. Como no existían tanques para el beneficio de la cereza de café, la escasez obligaba al uso de aguas contaminadas. Por otra parte, las cisternas o pozos eran simples excavaciones sin protección. El cultivo de hortalizas era escaso y en la mayoría de las pequeñas fincas cafeteras, casi la totalidad en las extremas del oriente y del occidente (Manzanares, Samaná, Marquetalia, Mistrató, Pueblorrico, Riosucio, etc.), no existía el consumo de leche (García, 1978, págs. 249 y ss.).

García afirma que la mayor gravedad del problema sanitario residía en la escasa capacidad defensiva del cafetero. Acosado por las deudas permanentes a pesar de la intervención de la familia en el cultivo y beneficio del café, el pequeño cultivador, propietario o agregado, tenía que recortar su alimentación, su vestido, su higiene y su cultura. Estas condiciones, la carencia de una organización sanitaria, socialmente eficaz; la extensión de enfermedades como la anemia tropical, el paludismo, la sífilis, las venéreas y la tuberculosis, se traducían en degeneración biológica y en disminución de la resistencia.

Sobre esta base sólo cabía la acción directa de la asistencia pública, con la misma orientación con que se la había planteado en el Municipio de Manizales, en materias de higiene social: granjas sanitarias, inspecciones sanitarias rurales, protección infantil -secciones prenatal, infantil,gota de leche-, clínicas, hospitalares y laboratorios, etc. Manizales y Pereira iniciaron en efecto un nuevo concepto de sanidad. Su obra contrastó con la de aquellas regiones en las que la higiene pública estuvo en manos de quienes la entendían como organización de caridad.

De modo que por razón de la aglomeración de familias en los barrios obreros, del carácter de las edificaciones en las zonas pobres, de los deficientes acueductos en muchos lugares o del uso de las aguas contaminadas en otros, de los cambios bruscos de temperatura, entre otros, fueron frecuentes las epidemias y las enfermedades del aparato respiratorio: bronquitis, bronco-neumonía, neumonía, etc., que minaban sobre todo a la población trabajadora, aglomerada en habitaciones estrechas, desnutrida y carente de asistencia médica.

En realidad, aun cuando no eran enfermedades privativas de las clases pobres, las diezmaba de preferencia por sus condiciones de vida y de trabajo. A esto se agrega que la carencia de facultativos en muchos municipios y su

reemplazo por curanderos y comadronas, fueron causa de la alta mortalidad que desde hacía tiempo se observaba, por accidentes de parto.

En algunas regiones extremas del oriente y del occidente como en las hoyas de Santo Domingo, Santa Bárbara, Guarinó, Perrillo, Tatamá y San Juan, fueron abundantes las degeneraciones de la tiroides -coto, infantilismo, etc.-, que según Caldas y Boussingault podían tener origen hídrico y según Emilio Robledo, origen parasitario (García, 1978, págs. 249 y ss.).

La fiebre espiroquetal, transmitida por el “ornithodorus chinche” fue muy común en la hoyas del Cauca, al Norte (Supía, Marmato, etc.), en las del Tatamá y el San Juan al occidente; en las de La Miel, el Guarinó y el Magdalena al oriente y en algunas porciones del Chinchiná y el Risaralda. Enfermedades parasitarias de la piel como el carate y otras, fueron muy generalizadas en las regiones cálidas y húmedas como las vegas del Cauca, Chinchiná y



Imagen 26

La Miel. Las neurosis fueron muy frecuentes en muchas de las industrias domésticas, como la de sombreros de iraca en Aguadas y el tejido de sacos de fique en Manizales, verdaderas empresas familiares que funcionaban en apartamentos reducidos y trabajaban hasta por doce horas diarias (García, 1978, págs. 249 y ss.).

En 1926, el pian invadió los municipios de La Dorada, Victoria, Marquetalia y Samaná (fracciones de San Diego y Norcasia) creándose una Comisión Sanitaria especial para impedir su avance. La lepra había llegado a Pácora desde mediados del siglo XIX. Su propagación obligó a la municipalidad a instalar un leprocomio. En 1908 Pácora tenía en el Lazareto de Agua de Dios 26 enfermos. De Pácora, esta enfermedad pasó a Marulanda y Manzanares, luego a Belalcázar, Santuario, Pereira y Calarcá.

En casi todas las poblaciones caldense, los acueductos eran tanques rudimentarios, sin equipo técnico para el saneamiento de las aguas. El problema era mayor en los municipios de un volumen fiscal pobre como Marmato, Pueblorrico, Mistrató, Marquetalia, que apenas llegaban a la etapa de la construcción de acequias y provisión de agua en pilas públicas.

Estratificación Social

En concomitancia con la exposición de las condiciones sociales y sanitarias de la población caldense en los tiempos de los ferrocarriles y los cables aéreos, es procedente darles también una mirada a los rasgos de su estratificación social.

En las primeras décadas del siglo XX, Caldas era un departamento de clases medias. En la industria, la minería, la agricultura, el comercio, clases medias eran el grupo social más destacado, aunque su falta de organización o coordinación les impedía generalmente asumir funciones directivas. La siguiente era, según Antonio García, la

composición básica: a) Los empleados públicos; b) Los empleados de comercio; c) Los pequeños industriales y artesanos; d) Los pequeños mineros; e) Los pequeños comerciantes; f) Los pequeños propietarios rurales y g) Los profesionales. El sistema ferroviario ocupaba un total de 574 empleados en 1933, 562 empleados en 1934 y 619 empleados en 1935, con una escala salarial que oscilaba entre los \$ 50 y \$ 35 (García, 1978, págs. 296 - 301 y ss.).

En relación con la clase trabajadora dedicada a las vías y transportes, se sabe por ejemplo que en las regiones del oriente sobrevivieron dos tipos característicos del antiguo sistema: el empresario de recuas y el arriero. Las obras públicas concentraron en ferrocarriles, carreteras y cables, una abundante población obrera. Antes del movimiento vial que transformó al departamento, existían tres grandes centros donde el movimiento de carga proletarizaba a los grupos de braceros: Manizales, el centro industrial y comercial; Mariquita, sitio de transbordo de la carga de importación y exportación por el Atlántico; y la Virginia, puerto sobre el río Cauca, centro de comercio de importación y exportación por el Pacífico (García, 1978, págs. 314).

La siguiente fue la cuantificación que elaboró Antonio García sobre la población trabajadora de los cables aéreos, ferrocarriles y carreteras: De un total de 3.066 trabajadores, 1.472 eran ocupados en las carreteras, 1.168 en los ferrocarriles y 426 se concentraban en los cables aéreos. En materia de salarios, se sabe también que, en los ferrocarriles y cables en explotación, por su mismo carácter de empresas racionalizadas y sujetas a un directo control oficial, existía un salario mínimo de \$ 1 para los diferentes grupos de obreros (García, 1978, págs. 332).

Los hombres de la arriería

En las condiciones sociales, económicas, sanitarias y culturales descritas, vivieron los hombres de la arriería, de los ferrocarriles y cables aéreos. Fue precisamente, por estas y muchas otras razones, la época de los avances y retrocesos de la arriería. En los años finales del siglo XIX y los iniciales del XX, la arriería estaba jugando un papel paradójico como un medio de transporte y comunicación surgido de la premodernidad y coadyuvante del ingreso a la modernidad de otro sistema basado en las estructuras y mecanismos del hierro. Fue la época de la arriería al servicio de los ferrocarriles y de los cables, pero también la época en que los ferrocarriles y los cables aéreos le dieron la estocada final.

El Padre Fabo en su Historia de Manizales nos dice asombrado: "Como arresto de la ingeniería moderna, ya que no hay ferrocarril, va el cable aéreo haciendo gallardías y balanceos muy cerca del camino de herradura para que las mercancías se acerquen a Manizales con bailoteos de triunfo" (Fabo, 1926, pág. 11).



Imagen 27

Él ya había montado en tren en Europa, en Navarra España su tierra, pero sabía que a Manizales iba llegar en algún momento. Lo que aún no conocía el padre Fabo era el funcionamiento del cable aéreo. En sus palabras se adivina una manera de sorprenderse al observar en un primer momento a los arrieros, tardando 15 días para viajar de Manizales a Mariquita, y luego contrastar ese escenario con lo que después se demoraría el cable aéreo para transportar en sólo diez horas la misma o una mayor cantidad de mercancía.

El drama del arriero fue pasearse por esos caminos como el de la Moravia, del cual se conservan aún algunos rastros, pero haciéndolo por jornadas, descansando ellos y los animales, de fonda en fonda, llevando lentamente la carga, independientemente de las condiciones climáticas adversas o de cualquier otra dificultad que pudiera presentarse. Los hombres de la arriería tuvieron que idear formas para ayudar a transportar cargas de alta complejidad mediante un inédito sistema al que bautizaron con el nombre de turegas, creadas por el mismo ingenio que permitió que fueran ellos los que llevaran los materiales con que se construyeron las estaciones del cable en cemento y en hierro, las piezas metálicas, las piezas para erigir las torres, y demás materiales de su construcción.

Aunque con el paso del tiempo, las ferrovías y los cables aéreos llevaron la arriería a la crisis, hay que decir que al menos ayudaron a transformar el oficio. Debe recordarse que Manizales llegó a tener entre mulas y bueyes, alrededor de quince o veinte mil unidades. Las empresas de arriería eran muy importantes en esta zona y generaban bastante riqueza. En 1925, cuando el cable aéreo ya tiene 4 años, aparecen mensajes como el de Clímaco Merchán, buscando la manera de atraer la clientela de nuevo a las mulas y a los bueyes, puestos en aprieto por la difícil competencia con el cable aéreo.

Otra figura ilustrativa del tránsito de la arriería a los ferrocarriles y los cables aéreos la encarna Justiniano Londoño Mejía, quien supo dar oportunamente el paso de empresario de la arriería al de capitalista de los modernos quehaceres del transporte. En 1926 contrató con el gobierno nacional la construcción de la ferrovía Santander-Timba (parte del Ferrocarril del Pacífico), y para poder realizar los anclajes del puente sobre el río Cauca hizo arrastrar sobre un lecho de cascajo y arena, con poca agua, un viejo barco, para aprovechar sus calderas y cumplir con la construcción del puente y su compromiso. Terminó su contrato a cabalidad, en 1927. Su hijo Fernando Londoño Londoño, refiriéndose al año 1926, narra un episodio de vinculación a los ferrocarriles nacionales:

“Molesta la ciudadanía por la lentitud con que el departamento de Caldas adelantaba sus propios trabajos férreos, se realizó gran movimiento cívico en Manizales que vino a tener término cuando mi padre anunció que aceptaba y desempeñaría ad honorem la gerencia de la empresa férrea, cosa que se hizo y se cumplió en términos y condiciones increíblemente rápidas y favorables. Mi padre se residenció en un apartamento de Pereira y desde la primera luz de cada día estuvo al frente de los trabajos que tomaron un ritmo increíble. Así, en mucho menos de lo esperado, Justiniano Londoño entró en la locomotora Pionera de la ciudad de Armenia, realizando el último esfuerzo imposible por salvar la unidad política y económica del Gran Caldas” (Londoño, 2020, pág. 83).

Los hombres del Cable Aéreo y sus familias

En el interés de auscultar la cotidianidad del mundo de los trabajadores en los Cables Aéreos de Caldas al presente, se encuentra ese grupo conformado por los hombres que trabajaron allí en el cable aéreo, y sus familias. Es posible observar que se trataba de personas residentes en cada uno de los lugares utilizados por la empresa de los cables, y



Imagen 28

que revelan en sus testimonios las relaciones que se daban entre ellos y sus familias: Se visitaban entre sí, haciendo uso del mismo cable aéreo, hacían fiestas y celebraciones sociales.

No se ha encontrado aún un dato que dé la idea de la población total en aquella época en las poblaciones del norte del Tolima y en las de Caldas cobijadas por los servicios de los cables aéreos, pero particularmente sería interesante saber cuántas personas podría haber entre Mariquita y La Camelia en Manizales, habitando ese territorio cubierto por las 22 estaciones y las 375 torres, y poder conocer sus rasgos, sus costumbres, sus modos de vida y sociabilidades. Ellos cumplían sus funciones bajo condiciones muy complejas. Tenían su propio lenguaje. Por ejemplo, en el cuadro de las estaciones, cada una de estas secciones está amarrada por una serie de torres y para el traslado de una torre a otra o de una estación a otra, ellos lo llamaban “vuelos”, pero entre esos vuelos había algunos que eran muy tenebrosos por la extensión del lugar.

En Manizales, al salir de La Camelia para ir hasta El Papal, había un vuelo relativamente tranquilo, pero del Papal al lugar de Miraflores-La Esperanza, ya el vuelo era muy largo hacia Yolombal, por una depresión bastante

profunda que hacía que se vieran las cosas sumamente pequeñas y si caían aguaceros, estallaban relámpagos y truenos o soplaban vientos y huracanes, las tempestades debieron abatir los ánimos de muchos pasajeros.

Los hombres de La Dorada Railway: Los Extranjeros

Dentro del panorama humano y social en los días de la modernización del transporte de la región caldense, se destacó, por obvias razones, el grupo de los extranjeros, los que podrían denominarse “Los Hombres de La Dorada Railway”, que era originalmente la empresa del Ferrocarril que estaba instalada en Mariquita. A partir de ella se creó el otro brazo empresarial subsidiario, la Ropeway Extension, encargada del cable.

Los extranjeros vinieron a caracterizar precisamente el contexto histórico, como el momento de la prolongación de la revolución industrial con la aparición del tren. Fue vista como toda una época de transformación, no sólo en las comunicaciones del siglo XIX en Europa y en Estados Unidos, sino también en los demás aspectos de la vida social y cultural por ellas influídas, que llegó también con sus coletazos colonialistas a Colombia.

Anexo a este contexto y a la sombra del capital y la tecnología inglesas, surgió en Colombia la disciplina de la ingeniería. Después de los movimientos emancipatorios de finales del siglo XVIII e iniciales del XIX, el país fue visitado por muchos extranjeros por variadas razones, especialmente atraídos, por el espejismo del oro en las minas y posteriormente vinculados a las obras de construcción de los cables y ferrocarriles. Los extranjeros viajaban dejando en Europa a sus familias, sabiendo que quizás no iban a regresar a sus tierras y probablemente trasladándose toda su vida a esta región tropical, a una zona caliente como la de Mariquita y tal vez también empujados por el desastre que se cernía sobre Europa con la Primera

Guerra Mundial. Entre los que llegaron a vincularse en el proyecto de los cables aéreos, se menciona, por ejemplo, a Edward Nicholls que era el pagador del cable de Mariquita en Manizales, quien falleció en esta población.

Otro caso digno de mencionar aquí, es el relacionado con el inglés William Martin. En la ciudad de Mariquita terminó la vida de este reconocido ingeniero inglés, diseñador y constructor de varios templos en diferentes municipios de Caldas, entre ellos el de Salamina. Había nacido en Cornwall, Inglaterra en 1827 y falleció a los 95 años, el 14 de marzo de 1922, época para la cual se estaba inaugurando el cable aéreo en Manizales. Su tumba ha sido reconocida al lado de otras no identificadas en un lote de terreno abandonado y que por muchos años fue un cementerio libre en dicha ciudad del norte tolimense (Ocampo Cardona, noviembre de 2017, pág. 18).

En su libro sobre Herveo, Belisario Gómez Castro, muestra fotografías del ingeniero Frost y su esposa en el ambiente rural en que ellos se movieron. Y el ingeniero Brown y sus hijas. Pero la figura central es James Lindsay. En una foto aparece con su hija ensayando la línea del cable de carga. Por lo tanto, la fotografía permite ver varias cosas: la primera, que ellos van en una vagoneta abierta que, por no ser para pasajeros, no requiere estar cerrada, pero en la inspección que ellos hacen, llevan sillas de montar para probar, examinar y controlar todo lo que era ese cable.

La siguiente es una relación sucinta de algunos de los extranjeros y compañías que se destacaron en el escenario del proyecto de los Cables Aéreos de Caldas:

Antonio Hartman Pbro. Figura como propietario de un predio en La Dorada, dentro del proceso de adquisición de terrenos y servidumbres para el Ferrocarril de La Dorada. Fue Párroco del municipio de Manzanares.

Arthur D. Thomas. Propietario Predio La Quinta en Mariquita (Colindante).

Asbury Harpending. Propietario predio Riosucio en Mariquita escritura pública número 125 de 18 de junio de 1913, Notaría 2^a de Honda.

Clodomiro Chicajl. Secretario del Sindicato de Empleados y Obreros del Ferrocarril de La Dorada y el Cable Aéreo.

Daniel O'Brien. Compra mina de aluvión en el Cedral (Herveo) por escritura pública número 847 de 12 de noviembre de 1913, Notaría del Fresno.

David William Jackson. Vendedor de un predio al Ferrocarril de La Dorada.

Eduardo J. Hughes. Representado por Arthur D. Thomas en sus negocios con el Ferrocarril de La Dorada.

Eduino (o Eudino) N. Treffry. Propietario del terreno denominado 'Constanza' en Mariquita.

Francisco J. Cisneros. Contratista construcción de puente en Honda sobre el río Magdalena y del Ferrocarril de Honda a La Dorada.

Frederick John Gordon. Representante de The Dorada Railway Company Limited y The Dorada Railway (Ropeway Extensión) Limited.

George Rupert Thomas Upton. Sustituto de Sir William Cuthbert Quilter en representación The Dorada Railway Company Limited.

Henry Hallam. Representante de Asbury Harpending.

Isac Blaucod. Presidente del Sindicato de Empleados y Obreros del Ferrocarril de La Dorada y el Cable Aéreo.

Jaime F. Lindsay (ó James Lindsay). Constructor del Cable aéreo Manizales-Mariquita. Aparece como propietario de casa y terreno en Soledad (Herveo).

John Hope Blackett. Representante de The Dorada Railway Company Limited y The Dorada Railway (Ropeway Extension) Limited.

John M. Vaughan. Vendedor de un predio al Ferrocarril de La Dorada.

John Owen & Compañía. Compañía de inversionistas extranjeros.

Jorge Bowden. Propietario de solares colindantes en La Dorada.

Marco A. Rocha. Propietario lote en predio La Sierra municipio de Fresno.

Noaman J. Nicholls. Propietario de solares colindantes en La Dorada.

Palenque Gold Mining Sindicate Limited. Sociedad anónima propietaria de terrenos denominados 'La Parroquia', en Mariquita.

Ribón, Castro & C. Compañía de inversionistas extranjeros. Sociedad que le compró a Cisneros la mitad de sus derechos en la compañía del Ferrocarril de La Dorada.

S. Pearson and Son Limited. Compañía de inversionistas extranjeros.

Second Consolidated Trust Limited. Sociedad anónima, domiciliada en Londres, Inglaterra, constituida conforme a las leyes inglesas, representada en Colombia por el doctor Jaime Rodríguez Fonnegra, para acordar la forma y términos de pago de las cantidades de dinero o de otras especies que debían ser cubiertas o entregadas a la sociedad poderdante, y en particular para cancelar las hipotecas establecidas sobre el Ferrocarril de La Dorada.

Sir William Cuthbert Quilter. Representante de The Dorada Railway Company Limited y The Dorada Railway (Ropeway Extension) Limited.

Sociedad "Isaac Hermanos". Compañía de inversionistas extranjeros.

Sydney Darley Bentley. Propietario predio Constanza en Mariquita (estación San Diego).

The Dorada Railway (Ropeway Extension) Limited. Compañía constructora del Cable aéreo Manizales -Mariquita.

The Dorada Railway Company Limited. Compañía inglesa del Ferrocarril de La Dorada.

The Royal Bank of Canada. Representantes fiduciarios. Enrique Otero D'Acosta figura como apoderado sustituto de su principal en esta compañía.

Tomás G. Ribón. Celebró con el Gobierno Nacional el contrato de 11 de marzo de 1893, distinguido con el número 49, Diario Oficial número 9175, sobre construcción de un ferrocarril desde la quebrada de "Yeguas" hasta el punto llamado "Conejo" o sus inmediaciones, o sea para prolongar hasta ese puerto el Ferrocarril de La Dorada.

Tomás Miller. Por contrato de 14 de diciembre de 1910, Diario Oficial número 14253, el Gobierno Nacional



Imagen 29

otorgó concesión a Tomás Miller para la construcción y explotación, durante 50 años, de un cable aéreo entre Mariquita y Manizales, concesión que Miller traspasó a The Dorada Railway (Ropeway Extensión) Limited.

Victoria Chale. Propietaria de solares colindantes en La Dorada.

William D. Powles. Propietarios de solares colindantes en La Dorada.

William Jones. Propietario de terrenos del Peñón, lindante con el predio Malagana.

La mera relación de este importante número de extranjeros llegados a la región caldense en los tiempos del Ferrocarril y de los Cables Aéreos, da cuenta del alto grado de influencia que tuvo esta presencia de ciudadanos foráneos, no sólo en el desarrollo tecnológico de las prácticas productivas sino también en la cultura y el tejido social. Piénsese por ejemplo en el hecho de que con estos extranjeros llegaron a Colombia las creencias y hábitos religiosos diferentes al culto católico tradicional, y de qué manera esa importación de convicciones religiosas alternativas debió generar choques en los comportamientos y hábitos de los colombianos en general y de los caldenses en particular.

Así mismo, la apertura mental de los europeos debió haber generado importantes rupturas en los modos de pensar de una región marcada por los hábitos y tendencias heredados del espíritu conservadurista de los antioqueños.

Los proveedores de predios y servidumbres

Una de las adversidades ya mencionadas, a las que tuvo que enfrentarse el proyecto de construcción de los cables aéreos de Caldas, fue la resistencia de los propietarios de los terrenos requeridos para la obra, a decidirse a venderle a The Dorada Railway Company sus propiedades o parte de

ellas, con lo cual se retrasó en once años una construcción que había sido prevista inicialmente para dos.

Al analizar el contrato de cesión a Ferrocarriles Nacionales, celebrado el 26 de julio de 1956 y protocolizado en el Diario Oficial No. 29408 del 21 de junio de 1957, se puede hacer un rastreo de lo que fue ese proceso de adquisición de predios por parte de la Compañía del Cable Aéreo, atravesado por serias dificultades especialmente relacionadas con la difícil voluntad de los dueños de los globos de terreno requeridos. Situación que, precisó la intervención del gobierno nacional, declarando de utilidad pública tales predios y autorizando por consiguiente a los jueces de la región a entablar acciones de expropiación que de por sí ya fueron muy lentas y en ocasiones terminaron con el triunfo de los terratenientes a quienes la Compañía hubo de pagarles altas indemnizaciones por el uso de sus servidumbres.

El Apéndice No. 1 de este libro constituye la relación de los dueños de terrenos y servidumbres que figuran en las escrituras públicas de las Notarías de Honda, Dorada, Fresno, Herveo (Soledad), Villamaría y Manizales, en las que se dejó constancia para la historia de cómo fue ese proceso de titulación de predios a favor de la Compañía de los Cables Aéreos.

La lectura de este Apéndice permite visualizar la secuencia geográfica de los terrenos utilizados para la obra del Cable Aéreo Manizales-Mariquita. Secuencia útil para quienes deseen conocer con precisión el itinerario constructivo de las torres y estaciones del Cable. Adviértase por el momento sólo algunos detalles:

Mariquita, 1913. Predios adquiridos: Riosucio, Vega Muñoz, La Quinta, San Juan de Lumbí, Vega Mutis, La Cabaña, La Palma, Tres Canoas y La Úrsula. También allí se adquirió por Acuerdo Municipal del año 1916 un terreno en la Calle 11, utilizado para levantar 8 torres.

Fresno, 1913. Predios adquiridos: El Careaño, La Sierra, Aguas claras, Santuario, Buenavista, San Miguel, La Capilla, La Ceiba, San Isidro, Casa de Teja, Peñalisa, Miradero, Alto del Cielo, Santa Rosa, Campeón y El Junco. En 1914 se adquieren los predios El Dorado, Haciendas Campeón y Santa Elena, San Rafael, Gualí, El Porvenir, Naranjal Aguadita y La Picota.

Soledad (Herveo), 1914. Predios adquiridos: Luciano Muñoz, Jesús Marín, La Picota, Altobonito, El Águila, Cedral, Catedral, El Limón, La Casita, Las Peñas, lote en el área urbana, Aguacatal, La Leonera, Manga del cementerio y La Cristalina. Luego se adquirieron El Frutillo, Morrón, La Palma, Yolombal, Los Estudiantes, Toldaseca, El Refugio, Cajones, El Calvario, Páramo, Morrón y Morro del Chuzo.

Villamaría, 1917. Predios adquiridos: Lagunetas y La Esperanza.

Manizales, 1915. Predios adquiridos: La Esperanza, El Diamante, La Selva, Los Andes, Mina Cascada, Mina Volcanes, El Santuario, Miraflores-La Enea, Tesorito-La Enea, La Enea, Buenavista, El Perro, Los Alisos-Minitas, La Suiza y La Camelia.

Dentro de los dueños de los predios y servidumbres adquiridos por la Compañía del Cable Aéreo, se mencionan:

Mariquita: Asbury Harpending, Zacarías Enciso, Municipio de Mariquita, Juan N. Giraldo, Leopoldo Henao, Pedro Saravia, Ricardo Naranjo Millán, Arthur D. Thomas, Edward Hughes, Eudino M. Treffry, Sydney Darley Bentley, Daniel Reyes, Andrea Vanegas viuda de Navas, Hilario, Silveria y Dolores Navas, Valentina Gutiérrez, Anastasio Trujillo, Adriano Ríos y Pascual Galindo.

Fresno: Esteban Pérez, Teresa Casilimas, Ricardo Bonilla, Jesús María García, José de la Cruz Rojas, Isidoro Rojas, Román Naranjo, Jacinta Mora, Juan de Dios Calderón,

Raimundo Sánchez, Fidel Bohórquez, Lino Martínez, Marco A. Rocha, Miguel Gómez, Pedro Hincapié, Agustín Hernández, Isidoro Hincapié, Mateo Tinoco, María Jesús Delgado de Trujillo, Nepomuceno Mendoza, Juan Forero, Hersilia Martínez de Pérez, Elías González H., Aquilia de los Ríos del Río, Matilde Arredondo Polanco, Benito Delgado, Ramón Cárdenas, José Aguirre, Francisco Antonio Corrales, Ambrosio Arcila, Juan Bautista Bedoya, Emiliano Calderón, Emilia Calderón, Victoria Calderón, Dolores Naranjo, Leonidas Ruiz, Severiano García, Catalina Arana de Nader, Enrique Buriticá, Juan de la Cruz Buriticá, Alejandro Aguirre, Antonio María Quintero, Juana M. Quintero, Miguel Valencia, Francisco Flórez M., Zacarías Charry C., Rafael Patiño, Pedro Pablo Patiño, Joaquín Elías Patiño, Salomé Díaz de Patiño, Pedro Antonio Díaz, Antonio Díaz, Ana María Carvajal de Díaz, Horacio Osorio Londoño, Tomás y Ramón Hurtado, Luis María Calderón, Benjamín Puerta, Jesús M. Salazar, Joaquín Carmona, Esteban Gallego, Ricardo Grajales, Francisco Antonio Gallego, Antonio Ma. Ospina, Antonio María Rodríguez, Jesús Antonio Ospina y Laurencio Bedoya.

Herveo: Luciano Muñoz, Jesús Marín, Plácido Ma. Duque, Gonzalo Gallego, Ambrosio Mesa, Rosendo Olmos, Ricardo Zapata, Estefanía Medina, Francisco Hernández, Sociedad San José de la Parroquia de Soledad, Pedro Carmona, Fernando Aguirre, Rafael de Jesús Aguirre, María Leonor Corrales, Rafael Giraldo, Ramón Marín, Rafael María Aguirre, Pedro Marín, Telésforo Ángel, Dolores Ángel, Jaime de Jesús Gallego, Emilio Ángel, Esnoraldo Cárdenas, Jesús A. Echeverri, Saturnino Patiño, Bernardo Valencia, Pedro García, Virginia Gordillo, Pedro Salamanca, Junta Municipal de Caminos de Soledad, Proceso Valencia, Jesús María Botero, Valerio Carmona, Misael Aguirre, Lorenzo Arias, Juan B. Escobar, Francisco Herrera, Ciriaco Gálvez, Juan Bautista Ramírez, Hortensia y Rogelia Aguirre, Betsabé Salazar viuda de Gálvez, Clemente Aristizábal,

Antonio María Valencia, María Cupertino Daza viuda de Londoño, Jesús María Arcila, Jesús Antonio Echeverri, Justo Pastor y Luis F. Londoño, Ramón Muñoz, Antonio Valencia, Celedonio González, Gonzalo Gallego, Luis y Pastor Londoño, Benigno Londoño, Félix Ceballos, Jesús Arias, Juan de la Rosa Agudelo, José María Pérez, Juan Pablo Quintero, Donay Estrada, Jesús Antonio Pérez, Luis María Muñoz, José María Agudelo, Remigio Arce, Ricardo Aguirre, Luis María Cárdenas, Teodomiro Vargas, Pedro García, Obdulio y Manuel José Robledo.

Manizales: Juan de J. Calle, Bernardo Calle, Sociedad Minera El Diamante, José Jaramillo, José Domingo Jaramillo, Tomás Echeverri, Enrique Arango E., Francisco Restrepo y Hermanos, Camila González viuda de Jaramillo, Luis Jaramillo Walker, Epifanio Londoño, Benjamín Jaramillo, Compañía Minera de los Andes (La Cascada), Compañía Minera Volcanes, Sociedad Minera de Volcanes, Carlos E. Pinzón, Eleuterio López, Francisco López, Juan Pablo Hernández, Nicéfora y Rosa Zuluaga, Tránsito Arias de Aguirre, Juan Pablo y Jesús Jaramillo, Esmaragdo Naranjo, José Ignacio Villegas, Benjamín Jaramillo L., Eufemia Londoño de Jaramillo, Sucesores de Juan de Dios Villegas y su cónyuge sobreviviente Filomena Botero viuda de Villegas, Vicente Gutiérrez, María Aristizábal de Muñoz, Miguel Valencia, Agustín y Clímaco González, María del Carmen y Rosaura González, Francisco Henao, Lisandro Robledo, Jesús Botero, Nicolás Zuluaga, Alejandro Arango, Rosa María Mejía y Mercedes Mejía de Robledo sucesoras de Liborio Mejía, José Jesús Salazar y Leonor Mejía de Salazar.

Los Pasajeros del Cable Aéreo

El movimiento de pasajeros en los cables aéreos tuvo obviamente un ritmo diferente al de carga, por cuanto eran diferentes los recorridos medios por unidad. De 1930 a

1932, el recorrido medio por pasajero fue de 10 kilómetros aproximados, bajando en 1933 a 9 kilómetros y regresando al nivel anterior en los años siguientes. El número de pasajeros aumentaba constantemente y con mayor rapidez al entrar en servicio la carretera Salamina-Aranzazu. El mismo fenómeno se observó en el movimiento de carga y productos por unidad-kilómetro, con la diferencia de que, existiendo tarifas inmóviles, el producto menor por pasajero-kilómetro (1933) coincidió con el menor recorrido medio por pasajero: 9 kilómetros aproximados (Diario La Patria, Abril 27 de 2013).

La densidad del tráfico creó la necesidad de la vía carreteable Manizales-Aguadas, lo cual no implica la insuficiencia de capacidad de transporte en el cable, sino la presencia de un problema de transporte barato. Por sus condiciones, el cable no podía mover a más bajo costo que la carretera, lo que reafirmó para muchos su opinión de que la eficacia era característicamente transitoria. La carretera Manizales-Aguadas era la vía destinada a suplantar económicamente al cable del Norte.

Al observar el tráfico en el ramal del cable aéreo del occidente, se destaca el efecto de la competencia con la carretera que se estaba construyendo de Manizales a Anserma y que, como se ha dicho ya, influyó en la decisión de las autoridades de interrumpir la construcción del Cable al Chocó. El cable de occidente no avanzó en más de 10 kilómetros, pues bien, pronto se tuvo conciencia de la pérdida de las perspectivas económicas, porque el tráfico era predominantemente local y por tanto muy reducido. En estas condiciones, exceptuando el año de 1933, se originó un déficit permanente. Localmente prestó un servicio comercial de distribución en las regiones cafeteras del occidente de Manizales, y por ello, casi todo su tráfico se verificó en la dirección Este-Oeste, representando como promedio en siete años, el 84% del movimiento total de carga, según los estudios económicos de Antonio García.

Pero lo que más llama la atención al hablar de los pasajeros de los cables aéreos es saber de las condiciones humanas de esos hombres desconocidos, que por sus necesidades cotidianas o por eventual fuerza hubieron de trasmontar los abismos en esos hilos de acero que los llevaba por entre los profundos pliegues de las montañas. Al respecto, un testimonio singular de un personaje tradicional de Marquetalia: Ananías Infante, a quien afectuosamente se le llamaba “Amoroso”, llegó a esta población del oriente caldense, forzado por la situación política de mediados del siglo XX, que con particular crueldad azotó a las poblaciones del norte tolimense de donde era oriundo. En Marquetalia celebró nupcias con María Luisa Castaño Díaz, nacida en la finca “Los Ficales”, hija de Luis Castaño y Ana Rita Díaz, quienes a su vez habían llegado a Marquetalia a trabajar con unos ingleses dueños de la fiquera.

En Marquetalia, Ananías Infante y su esposa levantaron una numerosa prole. Él obtenía su sustento de la actividad del degüello del ganado menor en el matadero municipal y de la limpieza de las calles públicas. Hoy sus hijos son profesionales de la docencia que prestan sus servicios en diferentes poblaciones de Caldas y del país. Una de sus hijas brinda el siguiente testimonio, que ilustra lo que fue el paisaje humano en los tiempos del cable aéreo:

“Ciertamente una de las anécdotas que más me impactó, se relaciona con el alambique (clandestino desde luego) que mi padre Ananías Infante tenía montado en zona montañosa del oriente caldense. Uno de sus competidores lo denunció, a raíz del éxito que él tenía en el mercado. Tenía fama su producto, dada su excelente calidad. Fue aprehendido y llevado con escolta hasta Herveo. Posteriormente fue trasladado por cable con destino a la capital (Manizales). Fue embarcado solo, pues al parecer, se tenía la intención de deshacerse de él. La góndola en la cual lo subieron estaba defectuosa, pues sólo pendía de un gancho desgastado y oxidado. Sufrió

el tormento de saber que en cualquier momento caería al vacío. Su preparación para el otro mundo lo hizo de corazón y con sincero arrepentimiento. Para no alargar el relato, al llegar a su destino, el personal que allí se encontraba, lo aplaudió por su hazaña. Curiosamente no había autoridad para ser llevado a la penitenciaría y le tocó presentarse, para definir su situación judicial. Aspiraba ingenuamente conseguir licencia para continuar trabajando y lo único que logró fue la judicialización y el decomiso de máquinas y demás elementos de destilación. Debe entender amigo que puede haber imprecisiones en este relato, ya que tiene más de 50 años de permanecer en mi memoria. Yo frisaba por los 10 años cuando mi padre nos contó esta remembranza" (Testimonio de Gabriela Infante Castaño, Manizales, octubre de 2020).

En el cable de Manizales a Mariquita, los pasajeros eran ocasionales porque las personas aprovechaban cuando las vagonetas pasaban bajitas y se subían en ellas. Se cuenta también con la historia de doña Ana Isabel Naranjo, que,

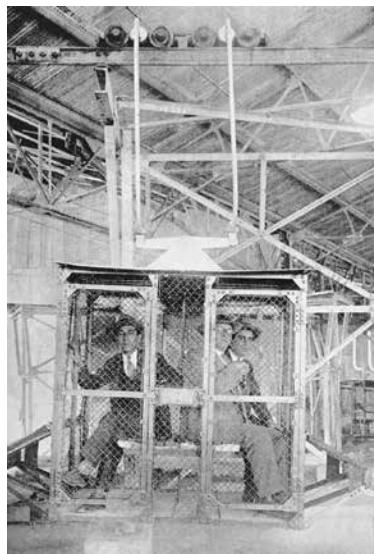


Imagen 30

con su hermana, fue desde Manizales hasta cerca del Fresno, montadas en una vagoneta descubierta. Ellas sabían que, al pasar por la finca de sus padres, se la dejaban sobre un morro para aterrizar, pero al hacerlo, a una de ellas se le quedó ensartada su falda. Sin embargo, la bata se rompió y ella cayó sana y salva sobre el montículo utilizado para el aterrizaje.

En el caso de los cables a Aranzazu, a Villamaría o al Chocó, había dualidad en el transporte de carga y pasajeros. En lo que la gente llamaba jaulas, se sentaban las personas y empezaban un vuelo sobre una góndola de carga. El paisaje que se podía divisar era sencillamente espeluznante. Quienes han viajado en cables modernos y no han logrado superar el susto que se genera, solo pueden imaginar qué se sentía al abordar un cable aéreo 98 años atrás.

Hernando Henao Correa en su libro sobre Villamaría revela algunas historias particulares relacionadas con los pasajeros del Cable. Ángela Narváez, por ejemplo, narra su experiencia en un viaje en el cable que salía de Manizales para Villamaría y que como cosa curiosa salía del sector de San Antonio, donde funcionaba una “zona de tolerancia” y llegaba justamente a otro lugar en Villamaría, el barrio Escoloya, un barrio ya antiguo donde también existía otra “zona de tolerancia”. Hernando Henao lo describe de una forma muy simpática. Doña Ángela de Narváez dice que una vez se subió al cable y que pasando por uno de los vuelos más temibles para ir a Villamaría, el cable se paró veinte minutos. Ella iba en compañía del sacerdote del pueblo y recuerda que no les quedó otra alternativa que rezar el salterio y arrepentirse de todos los pecados porque sentían estar al borde del final.

El otro caso es el de Neira, donde también hubo otra estación del cable al norte. Aquí lo curioso es señalar que el actual hospital municipal de esta población se construyó sobre los cimientos de lo que había sido la estación del

cable. En el norte de Caldas se celebró la llegada del cable hasta el cerro de Muelas, un lugar intermedio entre Neira y Aranzazu. A la celebración asistieron muchos ciudadanos procedentes de ambas poblaciones, pero los de Aranzazu tuvieron que hacer el viaje de regreso a su casa al día siguiente, a pie, debido a que un derrumbe impidió el paso de los viajeros.

El cable de Aranzazu tiene una historia fatal dado el accidente causado por la ruptura de un cable, en el que perecieron seis personas y catorce quedaron gravemente heridas, ya que algunas góndolas cayeron sobre el cementerio.

Pero hablando de los pasajeros del Cable, se destaca un registro memorioso muy interesante y notable por la celebridad literaria de su protagonista. El filósofo Fernando González, escribió en 1929 su famoso libro *Viaje a Pie*, en el que narra su salida de Medellín y su desplazamiento hasta Cali en un trayecto de aproximadamente treinta días. En su diario dejó consignados algunos recuerdos sobre su experiencia de montar en el cable aéreo del Norte:

“... pero éramos más héroes cuando íbamos metidos en una jaula de alambre, a doscientos cincuenta metros sobre el río Guacáica. Todo era pequeño, pequeños los yarumos y los hombres de allá abajo. Se oía apenas el frotamiento del alambre móvil sobre las ruedas de las torres, la jaula iba suspendida del alambre por cuatro ganchos pequeños que apenas lo abrazaban en su mitad. No había carbón como en los ferrocarriles; teníamos miedo. Por el alambre paralelo vinieron a nuestro encuentro otras jaulas repletas de otros héroes. Se detuvo el alambre; experimentamos el terrible desvanecimiento que debe sentir el ahorcado cuando lo paran sobre la compuerta que tapa el abismo. Así llegamos a Manizales” (González, 1929, págs., 193, 198).



Imagen 31

Bandolerismo en los Cables Aéreos

Eric Hobsbawm habla de la importancia que tienen los bandidos para la historia. Intrigado por el hecho de que las historias sobre bandidos justicieros y redistribuidores de riqueza se repiten en el mundo entero, este autor concibió su obra como una reflexión en torno de la vida y el mito de este tipo de personajes y teje su reflexión con los relatos de aventuras de Robin Hood, Salvatore Giuliano, Pancho Villa, los haiduks balcánicos, los dacoits de la India, los cangaçeiros brasileños o los guerrilleros urbanos del anarquismo español. Un clásico de la historia social, que ha ganado vigencia por su carácter de historia humana en su más alto nivel (Hobsbawm, 1969, *Bandidos*).

Aquí se ha tratado de rastrear, en los indicios humanos de los Cables Aéreos de Caldas de los años 20 y 30 del siglo XX, las huellas de ese otro grupo que se destacó en la historia bajo la denominación formal de hombres infractores de la ley. Mucho se ha hablado, por ejemplo, acerca de la historia del Palomo Aguirre, uno de los más representativos de esta categoría. Se llamaba Reinaldo Aguirre Palomo. Nació en 1909 y falleció en 1940. Era llamado el Robin Hood de los cables aéreos. De Reinaldo Aguirre, hablan, entre otros,

Eduardo Santa (Santa, 2004), Armando Moreno Sandoval (Moreno, tomado de internet) y Juan José Salgado (Salgado, Reinaldo Aguirre el famoso bandido tolimense). Se dice de él que asaltaba las grandes haciendas del norte del Tolima, las recuas de mulas donde se llevaban mercancías valiosas, los automóviles donde se transportaba el correo regional y las bolsas de dinero para los bancos, donde los había, o para pagar las nóminas de los maestros y demás empleados públicos de las pequeñas poblaciones que no contaban todavía con servicios bancarios.

Su especialidad fue el asalto del cable aéreo. No había semana en que la prensa regional no diera información sobre su más reciente asalto. Sabía con exactitud la hora y el lugar en que el cable paralizaba sus actividades, especialmente por las noches, cuando se suspendía la electricidad que lo impulsaba, y allí aparecía puntualmente montado en su caballo alazán y acompañado de sus cuatro o cinco pistoleros, tan buenos jinetes y tiradores como su propio jefe, y en cuestión de pocos minutos se apoderaba del botín, para desaparecer luego entre los rastrojales y las montañas que rodeaban la región (Santa, 2020, pág. 237-239).

Eduardo Santa describe al Palomo Aguirre como un hombre 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.

Todos coinciden en que Reinaldo Aguirre delinquía en toda la zona del norte del Tolima, especialmente en Herveo, Fresno, Honda, Mariquita, Falan, Líbano, Lírida y Guayabal. Era reconocido como buen hombre, buen hablador. Sin embargo, tenía su banda y sabía cuándo pasaban los sueldos para el pago de los empleados del

cable, pero también los de los bancos. Y él se robaba ese dinero y lo repartía entre los pobres.

Armando Moreno, Eduardo Santa y Juan José Salgado recogen muchas historias en las que se resalta el carácter social de este personaje, que tipifica a quienes en todas las épocas son llamados infractores de la ley. Se cuenta del Palomo Aguirre que ayudaba a enterrar a gente pobre que no tenía para el sepelio o a los enfermos y a las personas que no tenían asistencia social.

Por obvias razones fue perseguido por las autoridades judiciales y de policía. El ejército y los organismos de seguridad del gobierno desarrollaron una intensa campaña para capturarlo. Sin embargo, la leyenda popular le atribuía la capacidad de saber cuándo y dónde lo iban a buscar, y de escaparse de sus perseguidores con pasos misteriosos que le sirvieron para construir el mito y la aureola en torno de su personalidad. Al parecer eran las mismas personas a las que él ayudaba, quienes lo protegían y alertaban de la presencia de las autoridades.

Finalmente, algún día lo apresaron, lo llevaron a una de las cárceles en Ibagué donde termina acuchillando dos presos. Es llevado a Bogotá y allí escapa de la prisión. Luego vuelve a Mariquita, donde lo persigue el ejército, y al verse rodeado, termina suicidándose. Quizás lo interesante no sea su final, sino el brillo de la leyenda que se construyó alrededor de su historia y de su vida, al punto que como sucede con todos los personajes de leyenda, muchos episodios de su vida quedan en la penumbra y las personas se encargan de esclarecerlos a través de la fantasía, lo que se refleja en la multiplicidad de versiones en torno a muchos de los sucesos de los cuales fue protagonista.

En la época del Palomo Aguirre, años 30 del siglo XX, se escribió y popularizó una radionovela con el tema de sus hazañas. Y en entrevista realizada por Rodrigo Llano Isaza, a Guillermo Serrato Aguirre, anciano de 90 años,

logró obtener la siguiente información adicional: "Era cojo, por un incidente que había vivido en la cárcel de Tunja. Y por la admiración que le tenían, le compusieron muchas coplas, como la siguiente: "Por los llanos del Tolima// Dejando nubes de polvo, //Pasa raudo en su caballo// Reinaldo Aguirre Palomo" (Entrevista a Guillermo Serrato Aguirre realizada por el historiador Rodrigo Llano Isaza).

Otro testigo que conoció personalmente al Palomo Aguirre fue Ismael Osorio, nacido en Falan en 1911, quien antes de morir nonagenario, dos años después del Palomo Aguirre, fue entrevistado por el historiador tolimense Armando Moreno Sandoval. Osorio fue testigo de la fama del Palomo Aguirre, con quien tuvo encuentros esporádicos entre Falan y Mariquita. Fue de la memoria de Ismael Osorio que el historiador de Mariquita pudo rescatar para la posteridad los siguientes versos compuestos por la imaginación popular en homenaje al célebre bandido social:

"Reinaldo Aguirre murió
y el mundo está commovido
a los ricos les volvió
la calma que habían perdido

Este hombre era aventurero
como todos en la vida
y por eso el mundo entero
hoy le da la despedida

Dicen que cartas mandaba
a los ricos por dinero
pero el hambre le quitaba
a ciegos y limosneros

Pues dicen que era caudillo
y que obra sin conciencia
pero la plata al bolsillo
iba por correspondencia". (Osorio)

Asociación y sindicalismo

Como una muestra de la vigencia del sindicalismo en los años 30 en Caldas y de su desarrollo alrededor de los ferrocarriles y cables aéreos, transcribimos el siguiente texto que hace referencia a una moción de duelo emitida por el Sindicato de Empleados y Obreros del Ferrocarril de La Dorada y el Cable Aéreo, con ocasión del fallecimiento del escritor Bernardo Arias Trujillo:

RESOLUCIÓN No. 01

El Comité Seccional de Manizales, dependencia del Sindicato de Empleados y Obreros del Ferrocarril de La Dorada y el Cable Aéreo,

C O N S I D E R A N D O:

Que, en el día de ayer, falleció en la ciudad el Doctor Bernardo Arias Trujillo.

Que, por su obra literaria y sus invaluables servicios prestados a la patria, se le consideraba uno de los hombres más ilustres de los últimos tiempos.

Que el doctor Arias Trujillo fue la personificación de la verdadera democracia, y

Que el doctor Arias Trujillo fue en todo momento un defensor de las clases obreras,

R E S U E L V E:

PRIMERO: Exteriorizar su honda pena por la temprana desaparición del prestigioso intelectual, y

SEGUNDO: Señalar su vida como un ejemplo a la juventud presente y futura.

Manizales, marzo 5 de 1938.

Presidente (fdo) Isac Blaucod. Secretario (fdo) Clodomiro Chicajl" (La Voz de Caldas, 9 de marzo de 1938).

La manifestación de pésame expresada en la anterior resolución, con ocasión del fallecimiento del caldense Bernardo Arias Trujillo, en marzo de 1938, sirve para reconocer la vigencia de las organizaciones gremiales creadas en torno de la empresa de los Cables Aéreos de Caldas. De hecho, al abordar el estudio de la vida y obra del escritor manzanareño, encontramos que se trataba de un asiduo simpatizante de los movimientos obreros. En la ofrenda de su libro *En Carne Viva*, lo manifiesta de manera abierta:

"Al pueblo que trabaja, al labrador que encorva el espinazo sobre la tierra ajena y prostituida, al estudiante que enciende hogueras de renunciamiento en la cueva de su pobreza sórdida, al jornalero que recibe mala paga, a la plebe sufrida, a la explotada chusma, a la tropa anónima, a vosotros, soldados de la República, hermanos de Cándido Leguízamo, el muchacho sacrificado inútilmente porque hoy flamean en tierra nuestra forasteros pendones, a vosotros, turba miserable y macilenta, van dirigidas estas palabras de un hombre libre" (Arias Trujillo, 2012).

De otra parte, Alejandra Salazar y Las Voces de la Historia, de la población de Herveo, han dado también referencias del Sindicato de Empleados del Cable, y mencionan que a él pertenecían entre otros, Amador González López, Manuel Hurtado y Floresmilo Salcedo.

Debe recordarse que el auge de la asociación y el movimiento gremial en los años 30, estuvo determinado por el intenso período de construcción de vías y desarrollo de los transportes, la participación de Caldas en los mercados internacionales del café y el movimiento comercial acelerado de las ciudades que sirvieron como centros a las redes viales (García, 1978, págs. 334 y ss.). De hecho,

las organizaciones laborales empezaron en el Ferrocarril de Caldas, siguieron en el Ferrocarril de la Dorada, y continuaron en el Cable del Norte y en el de Mariquita. Con la necesidad del establecimiento del salario mínimo en 1934, nació la Unión Ferroviaria de Caldas.

Las huelgas de solidaridad en que tomaron parte los diferentes sectores acentuaron la tendencia a unificar las organizaciones en los transportes férreos. El proceso de compactación culminó en 1936 con la creación de un organismo que aglutinaba a todos los trabajadores de cables y ferrocarriles. La mayor cohesión de estos grupos, base de la centralización, se debió a que los problemas eran generales, homogéneos y a que la resistencia de la organización sindical guardó cierta relación con la resistencia de la organización de la empresa (García, 1978, pág. 236).

Del mismo Antonio García tomamos la siguiente información sobre el movimiento sindical que se desarrolló alrededor de los ferrocarriles y el Cable Aéreo, y que nos sirven para ayudar a caracterizar el mapa social de Caldas durante las primeras décadas del siglo XX (García, 1978, pág. 236):

SECTORES	SINDICATOS	AFILIADOS	PORCENTAJE
Ferroviarios de Cables y Ferrocarriles	4	1.135	23%
Agricultores	2	676	15%
Artesanos (sastres, zapateros, carpinteros, pintores, tintoreros, lecheros, carreros)	7	636	13%
Escogedoras de café	2	400	8%
Braceros	3	360	7%
Empleados	1	283	6%
Obreros de construcción	3	261	5%

Mineros	1	184	4%
Empleados de comercio (abastecedores de productos alimenticios)	2	165	3%
Mixtos	2	95	2%
TOTAL EN CALDAS	29	4.855	100%

De este total, en Pereira estaba el 40% de los sindicalizados, en Manizales el 24%, en Dorada el 19%, en Armenia el 13% y en Marmato el 4%.

Movimientos Huelguísticos

Antes de 1920 la debilidad obrera se expresaba en el desconocimiento de la huelga como sistema de lucha. Sólo en 1917 hubo una huelga en el Ferrocarril de La Dorada, exigiendo un incremento del jornal en 40%. Fue el primer intento serio de utilizar la huelga, con tácticas que hacían pensar en un progreso político de la clase obrera (García, 1978, pág. 338). En 1926, ya desarrollados los transportes, los braceros de La Dorada declararon la huelga en solidaridad con los de Barrancabermeja, siendo secundados por las nuevas concentraciones obreras de Pereira y Armenia y los ferroviarios del Pacífico.

El año 1926 fue el de la generalización de los movimientos sindicales, siendo las remuneraciones insuficientes la causa principal. El costo de los artículos alimenticios había subido en 145.5% respecto a 1921. Pero fue 1928 el año de generalización de la huelga, ya que se empezó a sentir el efecto de la crisis en las obras públicas. El concepto existente sobre orden público que situaba la huelga en un terreno ilegal no impidió el desarrollo huelguístico, como no impidió tampoco el progreso político de la clase obrera (García, 1978, pág. 338).

Sin embargo, 1934 fue el período culminante de las huelgas. Los ferroviarios declararon la lucha vehemente por el

establecimiento de un salario mínimo y de una jornada de 8 horas; por el reconocimiento de medio salario por causa de enfermedad; por el descanso dominical y las vacaciones remuneradas; por el seguro colectivo para amparar los accidentes de trabajo; y por el reconocimiento de las pensiones de jubilación. Por aquella época el fracaso de las huelgas se debió fundamentalmente al débil cimiento económico de los sindicatos, que causó el fracaso de los arbitrajes, de las conciliaciones, de los pactos y de las leyes sobre trabajo.

La Torre 20 o Torre de Herveo en Manizales

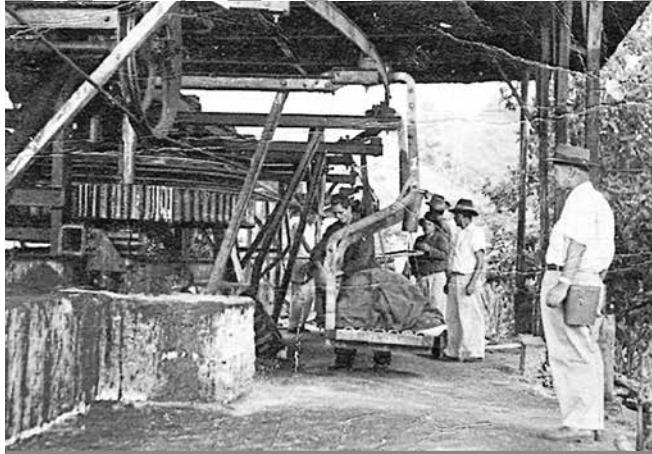
Ante las dificultades en el suministro de materiales para la construcción del cable aéreo Manizales-Mariquita, debido a la suspensión de entrega de materiales por parte de los fabricantes ingleses, se puso a prueba la tenacidad y creatividad del equipo humano encargado de la obra. En la sección del cable ubicada entre Frutillar y Yolombal, a 2.631 m.s.n.m. y a 41.176 metros de distancia de la estación Mariquita era necesario instalar una estructura de acero que soportase un vuelo del cable cercano a los 500 metros. Se seleccionó el sitio para la torre y se hizo la explanación. Era tiempo de abundantes lluvias. “Una mañana, al llegar los trabajadores al sitio para reanudar sus labores, no encontraron el cerro donde habría de instalarse la torre: un tremendo aguacero había causado un alud de tierra que se llevó la montaña” (Pérez Ángel, 1997, págs. 114-115).

Este incidente modificó la ruta del Cable y el diseño y la ubicación de la estructura, que requirió de mayor altura. Fue hecha entonces la nueva torre con madera de los mejores árboles de cedro, abarco, comino y laurel encontrados en la región. Se utilizaron 1.500 trozos de madera para el armazón de 50 metros de altura, construido en dos secciones. La parte superior que soporta las poleas

tiene forma piramidal y va apoyada sobre una estructura rectangular de más de 40 metros de altura.

Muchos años después, ya concluido el servicio del sistema, en los años 70, al desmontarse la estructura del cable, esta torre quedó abandonada en medio de las montañas. Al iniciarse la década de los 80, un grupo de profesores y estudiantes de la Universidad Nacional de Manizales, con el apoyo de algunas empresas locales, desmontaron la torre y la reconstruyeron en el Patio de los Bueyes de la antigua estación del Cable en Manizales, rústico pero hermoso monumento que adorna el entorno de la Facultad de Arquitectura y rinde homenaje al esfuerzo de una ciudad que luchó para salir de su atraso en momentos críticos de su historia.

CAPÍTULO



4

EL OCASO DE LOS CABLES AÉREOS DE CALDAS

FACTORES DETERMINANTES DE LA CRISIS DE LOS CABLES



Imagen 33

La dificultad de la Empresa de los Cables Aéreos para recuperar por vía de utilidades de operación, los altos costos de su construcción, mantenimiento y funcionamiento, dada la difícil competencia con las carreteras y la creciente impopularidad del sistema por cuenta del bandolerismo y por los lamentables accidentes ocurridos en los años 30, llevaron el sistema de los Cables Aéreos de Caldas a una crisis sin retorno. En este acápite se hará un breve análisis de esas adversidades que finalmente llevaron al cierre de las operaciones a los cables aéreos de Caldas.

El auge de las carreteras, un escenario alentado por la fiebre del caucho y por la industria automotriz

La competencia con las carreteras fue el detonante para el ocaso de los Cables Aéreos de Caldas. Sobre todo, porque al cambiar Colombia en los primeros años del siglo XX, su dependencia de Inglaterra por una dependencia de las políticas económicas norteamericanas, se pasó a privilegiar el uso de los vehículos automotores, con lo que se satisfacía la necesidad del mercado norteamericano de los neumáticos y de los automóviles. Al adquirir la industria automotriz una mayor relevancia en la economía mundial, reforzada por la producción creciente y por el impulso urbanístico de las ciudades, el sistema de transporte terrestre, por carreteras inicialmente sin pavimentar y más tarde transformadas en modernas autopistas, le dio la estocada final tanto a los ferrocarriles como a los cables aéreos.

Lo anterior nos lleva a recordar un poco cómo fue ese auge de la industria automotriz en Colombia, que aprovechó la fiebre del caucho como materia prima para la fabricación de las llantas. La explotación del látex producido por diversos árboles tropicales, se dio a gran escala en Colombia durante el periodo de 1879 a 1945, pero sus efectos se siguen sintiendo aún en varias zonas del país (Sierra Cristancho, en internet). Fueron en realidad dos etapas del apogeo de la explotación del caucho: la primera entre 1879 y 1912, conocida propiamente como fiebre del caucho, y la segunda, entre 1942 y 1945, paralela a la segunda guerra mundial.

Es claro que este producto natural se conocía en la Amazonía desde la época prehispánica: los aborígenes habían descubierto “el árbol que llora”, pero su explotación intensiva sólo comenzó en 1789, cuando países como Inglaterra, Francia y Estados Unidos utilizaron la goma para modernizar el transporte con la fabricación de las primeras bicicletas y vehículos automotores. Ello

coadyuvó a la incorporación de avances tecnológicos en la producción y comercialización de partes para automóvil, la vulcanización de la rueda encauchada, el uso de llantas con cámara de aire, el motor de combustión y el uso del asfalto. Estos encadenamientos industriales llevaron pronto a la demanda cada vez más creciente de materias primas. El ahorro en tiempos de desplazamiento logrado en Londres y Nueva York llenó de ansias de modernización hasta las mismas selvas de Colombia.

En 1885 se instalaron las primeras casas caucheras en Colombia, desplazando a la quina en el mundo del comercio, aunque la experiencia de los procesos de extracción de la quina y en los mecanismos de transporte fluvial del producto, sirvieron al éxito de los proyectos caucheros posteriores. Quizás por esta razón, el auge de la quina y luego del caucho contribuyeron en alto grado a la migración y colonización del sur del país. Al mismo tiempo, la fiebre del caucho ayudó a mejorar las vías de comunicación, porque el transporte y la exportación de productos implicó invertir en modos más rápidos, mejorando por ejemplo el desarrollo fluvial por el río Magdalena.

El período de mayor demanda del caucho del Amazonas se dio a partir de los primeros años del siglo XX, con el crecimiento de la producción en serie de automóviles de bajo costo para las familias norteamericanas de ingresos medios. Se produjo una revolución industrial automovilística que detonó una gran valorización del caucho natural y elevó su precio en el mercado mundial. Apareció así un grupo de empresarios con espíritu aventurero que recorrieron los inexplorados parajes amazónicos en busca del “árbol de la fortuna”. A continuación, se muestra una síntesis cronológica de la fiebre del caucho en Colombia:

Fiebre del caucho en Colombia

1878. La casa Elías Reyes y Hermanos inicia operaciones en el piedemonte colombiano.

1885. Empieza la extracción de caucho negro por parte de algunas compañías colombianas, aunque ya antes algunas personas habían empezado a extraer el producto.

1886. Julio César Arana llega al Putumayo y forma una sociedad con Benjamín y Rafael Larrañaga.

1887. Surge la compañía anónima industrial Compañía del Caquetá.

1890. Se establece en el Putumayo la compañía cauchera Calderón.

1900. Se promulga el Decreto No. 645, autorizando la explotación privada de "tierras baldías".

1903. Se crean las razones sociales Arana, Vega y Larraniaga y la Casa Arana y Hermanos.

1904. Arana empieza a comprar todas las empresas caucherías de la región.

1907. Arana registra su compañía en Londres, cambiando la razón social por The Peruvian Amazon Company.

1911. Los ingleses liquidan la empresa The Peruvian Amazon Company. El caucho alcanza la más alta cotización mundial de la historia y luego empieza a declinar debido a los cultivos de África y Malasia.

Simultáneamente con estas breves consideraciones en torno a la fiebre del caucho, compartimos algunos datos relacionados con el auge de la industria automotriz, recordando que fue un fenómeno asociado a la crisis de los cables aéreos de Caldas:

A partir de 1890 Estados Unidos empezó a liderar en el mundo la producción de automóviles. En 1929, antes de la Gran Depresión, existían en el mundo más de 32 millones

de automóviles, correspondiéndole a Estados Unidos el 90% de su producción. En este país existía por aquella época un automóvil por cada 5 personas (Popular Science, noviembre de 1929). Después de la segunda guerra mundial, Estados Unidos fabricó el 75% de la producción mundial de automóviles. El primer prototipo de este medio de transporte fue el diseñado por el ingeniero francés Joseph Cugnot, en 1771, que sólo contaba con tres ruedas y era utilizado sólo por los militares. Inglaterra y Estados Unidos por su parte trabajaron otros prototipos diseñados por Etienne Lenoir.

Sin embargo, a finales del siglo XIX, Karl Benz ya había logrado vender varios automóviles de su propio diseño, creado como un triciclo impulsado por un motor que alcanzaba una velocidad de 16 kilómetros por hora, bautizado con el nombre de "Motorwagen", fabricado en 1877 y patentado en 1886 (tomado de internet). En 1900, Benz se convirtió en uno de los fabricantes más importantes con una producción anual de 2.500 unidades. Más tarde, Henry Ford impulsó la industria con sus modelos T en una producción masiva en agosto de 1908, que incrementó la popularidad de los automóviles.

De este modo, la industria automotriz apoyada en la fiebre del caucho como materia prima, contribuyó al desarrollo material de los transportes y al crecimiento social de las poblaciones urbanas del mundo, pero coadyuvó al mismo tiempo, al declive de los medios de transporte basados en los ferrocarriles y los cables aéreos, que lentamente sucumbieron ante el avance en la construcción de carreteras.

Accidentalidad en los cables aéreos

Cuando se habla de la accidentalidad en los cables aéreos, no sólo se hace referencia a los accidentes ocurridos en este sistema con pérdida de vida de pasajeros y pérdidas económicas por la avería de las cargas, sino también a los accidentes sufridos por el personal en el proceso de la

construcción, operación y uso del sistema. Según datos suministrados por Antonio García en su obra, bajo la administración del ferrocarril y los cables aéreos, hubo entre 1932 y 1936, 41 accidentes de trabajo, teniendo las indemnizaciones un valor total de \$ 2.742.60 (García, 1978, pág. 317).

El cable de Manizales a Aranzazu fue el de mayor tráfico de pasajeros y por lo tanto el más propenso a los accidentes. En noviembre de 1933, entre las estaciones de Manizales y Altobonito, dos torres del cable fueron arrastradas por un derrumbe ocasionado por un severo período de lluvias, habiendo provocado la caída de varias vagonetas, lo que causó la muerte a una persona y heridas de consideración a otras cinco personas (La Patria, noviembre 11 de 1933.).

En mayo de 1937 se presentó un segundo accidente cuando una vagoneta con cuatro pasajeros al salir de la Estación de Aranzazu, en donde el Cable presentaba una fuerte pendiente, fue golpeada por otra vagoneta de carga que se deslizó a lo largo de la cuerda por haber sido despachada sin la prudente distancia de la primera. En ese accidente perecieron los cuatro ocupantes del vehículo (La Patria, mayo de 1937).

Año y medio después, el 6 de septiembre de 1938, sucedió el mayor desastre cuando se rompió el cable de la sección tercera entre Neira y Muelas, habiéndose caído un gran número de vagonetas, que causaron la muerte a seis personas y graves heridas a 14. Debido a la gran longitud del cable (la sección tenía ocho km y la cuerda 16), muchas vagonetas no se desplomaron abruptamente, sino que, sostenidas en el peso de la cuerda, descendieron con suavidad. Otras, igualmente afortunadas, cayeron de poca altura salvándose una gran cantidad de pasajeros que viajaban en ese momento, día de mercado en Aranzazu. Por fortuna, además, el pesado cable al caer a lo largo de su recorrido no causó más fatalidades entre los campesinos de la región (La Patria, miércoles 6 de septiembre de 1938).

Los dos más graves accidentes de los cables de Caldas coincidieron con otros graves percances ocurridos en ámbitos diferentes. El ocurrido en el cable del Norte en 1937 sucedió el mismo día de la explosión del dirigible Hindenburg en Nueva York, en donde perecieron 38 personas. El del cable del Norte acaecido en 1938, coincidió con el accidente de Santa Ana en Bogotá, cuando un avión militar causó 45 víctimas al estrellarse contra la tribuna del llamado Campo de Marte, en donde un numeroso público presenciaba una parada militar.

Por eso, en el imaginario popular se asociaban las catástrofes ocurridas en ámbitos globales con los desastres de los accidentes locales en el cable aéreo. Así, cada accidente produjo una tempestad de críticas sobre la seguridad del sistema y un clamor solicitando el cierre del servicio y la agilización de las obras de las carreteras. Varios de los percances provocaron juicios de responsabilidad contra las empresas de los cables aéreos, las que fueron condenadas por la justicia al pago de cuantiosas indemnizaciones.

No fue suficiente reconocer que durante el período en que los diferentes cables transportaron pasajeros, perecieron sólo catorce personas, lo que representaba un índice aceptable de seguridad en una época plagada de siniestros en los diferentes medios de transporte, pues en total, los cables llegaron a transportar cerca de dos millones de pasajeros.

Tampoco fue suficiente comparar la baja accidentabilidad de los cables aéreos con la alta accidentalidad del transporte automovilístico, cuyas víctimas fatales fueron provocados por las condiciones precarias de las vías, la falta de controles de circulación, así como de la natural inexperiencia de los conductores. El parque automotor de Caldas en 1932 era de 377 automóviles y 171 autobuses y camiones. En el mismo año, el número de conductores con licencia era de 235 para una población de 715.000 habitantes. Sin embargo, ese año hubo 132 accidentes automovilísticos con 11 muertos y 28 heridos. En solo la ciudad de Manizales se registraron en

el mismo período 27 accidentes con muertos y heridos, una cifra alarmante para un parque automotor de 188 vehículos (Memoria de Obras Públicas a la Asamblea de 1933).

El gran afán de clausurar el servicio de pasajeros del cable originado en la accidentalidad se debió principalmente a la responsabilidad que caía sobre las entidades oficiales, de la cual siempre han estado liberadas en los siniestros automovilísticos.

El destino actual de los bienes del Cable Aéreo

Un buen ejercicio para los investigadores de la historia de los Cables Aéreos de Caldas es hacer un recorrido por el destino actual de los predios y servidumbres que pertenecieron a la Empresa de los Cables Aéreos. Será una tarea ardua, pero de gran interés, porque de lo ocurrido después de la cesión de estas propiedades a los Ferrocarriles Nacionales en 1956, poco se sabe.

Se presenta aquí una pequeña muestra de lo que sería ese ejercicio. Se ha encontrado un instrumento notarial en Manizales, donde se exhibe el destino actual de un lote que perteneció a la Estación del Cable Aéreo de Manizales a Villamaría. Se trata de la Escritura Pública Número 1834 del 24 de noviembre de 1944 que corresponde a la venta de un lote ubicado en la falda entre el actual barrio Campamento y el camino del barrio 20 de Julio. La información contenida en este instrumento notarial permite dilucidar, entre otras cosas, la ubicación del antiguo camino a Villamaría y el recorrido del cable aéreo, los cuales parecen coincidir con el cable aéreo Manizales-Mariquita por el Camino de la Moravia. El siguiente es el texto pertinente:

“Luis Eduardo López Cifuentes vende a Luis María López M., un terreno en sabanas (...) situado en las inmediaciones de la ciudad de Manizales, comprendido por los linderos siguientes: “De un mojón que está en el camino viejo que va a

Villamaría, siguiendo para abajo, por una chamba que linda con terreno de los herederos de la señora Eufemia Londoño ²², hasta el camino nuevo que va también a Villamaría, siguiendo este camino hacia abajo hasta encontrar con otra chamba; siguiendo esta chamba hacia arriba, lindando con el terreno del señor Jesús María Palacio, hoy de sus herederos, hasta el camino viejo; siguiendo este hacia arriba, hasta el mojón, punto de partida". De este predio se excluye y por lo tanto no queda comprendida en la venta una faja o zona de terreno de propiedad o que pertenece al Cable Aéreo que conduce a Villamaría, y que fue vendida por escritura número 126 de fecha 29 de enero de 1926, de la Notaría Primera de Manizales".

"Predio que se determina actualmente (1988) por los siguientes linderos: <<Por el occidente, a la orilla del camino viejo a Villamaría, o calle 19, al pie de una cruceta de luz, al frente de la casa demarcada con el 37-40 de la actual nomenclatura de Manizales, en lindero con los herederos de Pedro Luis López, en línea recta por un cerco vivo o chamba a encontrar el lindero con Juan Bautista Arboleda, siempre por el costado norte a caer al camino nuevo a Villamaría, que es el costado oriente, en el lindero con propiedad de María de la Fe Vásquez, en línea recta a hacer esquina en el costado sur, con propiedad de los sucesores de Manuel López Cifuentes, hacia arriba, siempre en linderos con los hermanos López Campos a salir al camino Viejo a Villamaría o Calle 19, hasta encontrar la cruceta de luz al frente de la casa demarcada con el 37-40, primer lindero, punto de partida" (Escritura Pública No. 1834 del 24 de noviembre de 1944, Notaría 1^a de Manizales).

²² Llama la atención que Eufemia Londoño, la dama cuyos herederos se citan aquí como colindantes, figura dentro de los propietarios de terrenos que fueron adquiridos vía sentencia judicial, por la Compañía del Cable Aéreo Manizales-Mariquita. Ver apéndice No. 1.

La ubicación de este predio coincide con la del Instituto Profiláctico de Caldas, luego la Cárcel de Mujeres y por último la Receptoría de Menores del Instituto de Bienestar Familiar, citados por uno de los declarantes incluidos en la historia de Villamaría escrita por Hernando Henao Correa (1988).

Otro caso es el del predio que en la actualidad pertenece a la señora Carmen Rosa Duque y su esposo Alcides Bernal, ubicado en la vereda El Cedral, del municipio de Herveo, quienes viven allí desde 1970, año en que lo adquirieron por compra a los Ferrocarriles Nacionales (Testimonio de Ángela Pretel Bernal, nieta de los actuales propietarios de la casa de El Cedral). Ello permite deducir que esta entidad tuvo a bien en su momento, enajenar los predios que habían recibido de las compañías del Ferrocarril y de los Cables.

De igual manera, es notable en este aspecto, el testimonio de Alejandra Salazar y Las Voces de la Historia de Herveo, quienes nos regalan algunas pistas para entender cómo fue esa lenta agonía que terminó con el fencimiento definitivo de las portentosas obras estructurales de los cables aéreos de Caldas. Silenciosamente estos elementos se fueron perdieron, abandonados en el olvido. Sólo se sabe que algunas torres pasaron a ser propiedad de la Central Hidroeléctrica de Caldas -CHEC-.

El final de los Cables: Traspaso a Ferrocarriles Nacionales

En 1956 la “Empresa de los Cables Aéreos de Caldas” le vendió a “Ferrocarriles Nacionales” lo que quedaba del Cable. En 1963 el cable dejó de funcionar, y al parecer, algunas góndolas pasaron a pertenecer a “Cementos de Caldas”. Pero la propiedad de los terrenos y los empleados pasaron a depender de los Ferrocarriles Nacionales (Diario Oficial, junio 21 de 1957).

Por considerarlo de alto interés histórico, para comprender no sólo cuál fue el final del proyecto de los cables aéreos de Caldas, sino también los mismos antecedentes de su construcción, y las especificaciones técnicas de la infraestructura venida a menos, se incluye a continuación una síntesis del contenido de ese instrumento público en el que se protocoliza la cesión de los bienes del Ferrocarril de La Dorada y el Cable Aéreo a Ferrocarriles Nacionales, para que el lector, al abordarlo en su versión original, publicado en el Diario Oficial en Bogotá, el 21 de junio de 1957, pueda tomar otros elementos de análisis requeridos para el estudio de este importante capítulo de la historia de la ingeniería y las obras públicas en la región caldense.

Dicho documento es rico en análisis. Básicamente se compone de dos partes. En la primera se protocoliza el traspaso de la infraestructura y los terrenos del Cable Aéreo Manizales-Mariquita a Ferrocarriles Nacionales y en la segunda se hace lo propio con el Ferrocarril de La Dorada.

Aquí se ha trabajado fundamentalmente la primera parte, que ha parecido abundantemente cargada de significación histórica para el análisis de los Cables Aéreos. Sobre todo, porque el documento hace una relación exhaustiva de la tradición inmobiliaria de los predios y servidumbres que fueron adquiridos por la Compañía The Dorada Railway Extension para la construcción del cable. Esa pormenorización de predios, propietarios, escrituras públicas y notarías de Honda, Mariquita, Fresno, Herveo, Villamaría y Manizales es bastante útil, ya que, al rastrearla con atención, se puede dar una idea muy clara de lo que fue el itinerario geográfico del Cable Aéreo.

Además, se podrá deducir cuáles fueron los predios adquiridos por vía jurídica de expropiación, ya que a diferencia de los adquiridos vía negociación normal que

fueron protocolizados en escrituras públicas otorgadas en notarías, los expropiados debieron ser titulados a partir de sentencias proferidas por las autoridades judiciales mencionadas en cada caso dentro del documento analizado.

Epílogo



Imagen 34

LOS CABLES AÉREOS HOY

En la actualidad hacen parte del sistema masivo de transporte en Colombia, una serie de cables aéreos modernos que representan el progreso de importantes ciudades que han decidido apostarle a un medio de transporte de bajo costo y amigable con los requerimientos ambientales de una época en que el planeta, sufre del calentamiento global. Un sistema que resuelve los problemas de las redes viales tradicionales, construidas generalmente sobre altas pendientes. Son cables aéreos cuya puesta en marcha ha recibido el legado de los cables aéreos que, en Caldas y otras regiones del país, fueron erigidos en las primeras décadas del siglo XX. Tales son los casos de Bogotá, Chicamocha (Santander), Medellín, Pereira y Manizales.

El actual TransMiCable de Bogotá tiene sus ancestros el funicular y el teleférico a Monserrate²³. Las faldas del

23 El sistema TransMiCable de Bogotá fue propuesto por Gustavo Petro e inaugurado por Enrique Peñalosa. Cfr., <https://es.wikipedia.org/wiki/TransMiCable>, también: Pérez Ángel, Gustavo, Óp. Cit., pp. 183 y ss.

cerro de Monserrate, en Santafé de Bogotá, han sido lugar estratégico como lugar de protección y refugio. Allí se ocultaron los españoles cuando se produjeron las primeras escaramuzas de independencia de Comuneros y Patriotas que participaron en la Batalla de Boyacá. En la noche de la conspiración de septiembre de 1828, el libertador Simón Bolívar se refugió para proteger su vida, después que en su base hubiera hecho construir una quinta que convirtió en lugar privilegiado para residir. Y aún, durante las guerras civiles de la época republicana, algunos combatientes se refugiaron allí.

La fiebre de los cables aéreos que invadía a Colombia al principio de los años 20, coincidió con el incremento de la población bogotana y con ella la romería de los peregrinos al cerro de Monserrate por caminos tortuosos y peligrosos. En 1925 Gregorio Nacianceno Ocampo, Capellán de Monserrate, con el apoyo de Monseñor Herrera Restrepo, obispo de la Diócesis de Bogotá, concibió la idea de facilitar el ascenso al cerro por medios mecánicos, para lo cual se constituyó la Compañía del Funicular de Monserrate S.A. Los trabajos iniciaron pronto y el 18 de agosto de 1929 se inauguró un tren halado o funicular. Veinte años después, el número de feligreses que visitaba el Santuario de Monserrate se había incrementado de tal manera que fue necesario construir, entre los años 1953 y 1955, un Teleférico que diseñó la compañía suiza Von Roll, para atender la creciente demanda. A pesar de su antigüedad, el equipo de control del sistema se ha modernizado, tal como ha ocurrido con el Funicular que también ha ido ajustando su estética. El teleférico recorre 0.82 kms. entre la estación de acceso al cerro y asciende por él hasta una altura de 3.152 m.s.n.m.

Cada carro tiene una capacidad para 35 pasajeros y pese a que hay servicio diario, es en semana santa y particularmente el viernes santo, cuando se movilizan más peregrinos como demostración de la devoción y del

atractivo turístico que representa el Cerro de Monserrate, gracias a la facilidad que ofrece este medio de transporte.

A finales de 2018 fue puesto en servicio un moderno sistema de cable aéreo llamado TransMiCable. Es una línea de 3,34 kms. de longitud en la localidad Ciudad Bolívar ubicada en el sur de Bogotá. En ese año la operación y el mantenimiento del sistema lo realizó el Consorcio colombiano-chileno Cable Móvil (Fenalca y Transdev), que luego pasó a TransMilenio, empresa que opera el transporte público de la ciudad.

El Cable aéreo del Chicamocha también es un vuelo en Santander (tomado de internet). El cable aéreo del Parque Nacional del Chicamocha recorre la totalidad del Cañón que lo conforma (6.3 km.), desde La Mesa de los Santos hasta Panachi, pasando por tres estaciones: la del Parque, el del río Chicamocha y la de Vereda Tabacal de la Mesa de los Santos. Constituye uno de los sistemas de transporte turístico más extensos del mundo y una de las más grandes atracciones del Parque, pues permite admirar todo el cañón y el río Chicamocha, en una experiencia llena de vértigo y emoción.

El Metrocable de Medellín se inscribe en el complejo sistema de transporte Metro (tomado de internet). La Empresa Metro de Medellín, creada en 1979, se conformó para construir, administrar y operar el sistema de transporte masivo en el valle de Aburrá, gracias a los aportes del municipio de Medellín y el departamento de Antioquia.

El sistema comprende: líneas de metro, cables aéreos, buses articulados y tranvías. Los estudios de factibilidad técnica y económica para el metro fueron realizados desde 1979 por la firma Mott, Hay & Anderson Ltda., y su construcción se contrató con firmas alemanas y españolas. La línea A que unió las estaciones Niquía y El Poblado y la línea B que conectó a Itagüí, se concretaron en 1995. La línea K al nororiente de Medellín, inaugura el cable en

2004 y lo continua la línea J al occidente en 2008. En 2010 se pone al servicio la línea L con un cable turístico que comunica a Arví y al oriente cercano. Entre el 2011 y el 2016 se conectaron al sistema los buses articulados, buses padrones y tranvías. También en 2016 entró en operación la línea H una nueva línea de cable hacia el oriente de la ciudad. Dentro de este complejo sistema de transporte hay once estaciones de cables que se integran a la red Metro, abarcando desde Bello, pasando por Medellín, Itagüí, Envigado, Sabaneta y llegando a La Estrella.

El proyecto Mega-Cable de Pereira (Chaverría, enero 29 de 2020), contempla cuatro estaciones: Parque Olaya, Terminal de Transportes, Universidad Tecnológica de Pereira y Villa Santana (al nororiente de la ciudad). Con recursos de los municipios de Pereira y Dosquebradas y del departamento de Risaralda, se proyecta una segunda línea para conectar a Pereira con Dosquebradas y se espera que los recursos para esta inversión tengan origen privado.

El actual Cable Aéreo Manizales - Villamaría (tomado de internet) es un sistema de transporte de pasajeros que comunica el centro de la ciudad con el municipio de Villamaría. Son dos líneas: la primera, con una longitud de 2.1 kms., conecta el centro de Manizales en la estación Fundadores con la terminal de transportes, y la segunda línea de 0.72 km., conecta este terminal de transportes con el municipio de Villamaría.

El proyecto de la Línea Manizales-Cámbulos, fue propuesto por Luis Roberto Rivas Montoya, alcalde de Manizales entre 2006 y 2008, pero su sucesor Juan Manuel Llano fue quien inauguró la obra el 30 de octubre del 2009. Algo similar ocurrió con la segunda línea que se propuso en la gobernación de Guido Echeverri Piedrahita (2012 – 2013) y quien inauguró la obra fue Julián Gutiérrez Botero el 4 de enero de 2014 durante su gobernación.

El cable aéreo de Manizales a Villamaría ha contribuido con el comercio y el turismo, ya que ha facilitado la movilidad de pasajeros entre las dos poblaciones y ha atraído la curiosidad de turistas de todas las latitudes. En el caso particular de Manizales, esta situación se acrecienta cuando se comprende la larga tradición que arrastra la historia de los cables aéreos en Colombia y en el que Manizales marcaba la pauta de estos sistemas de transporte en la década de los años veinte del siglo XX.

Apéndices

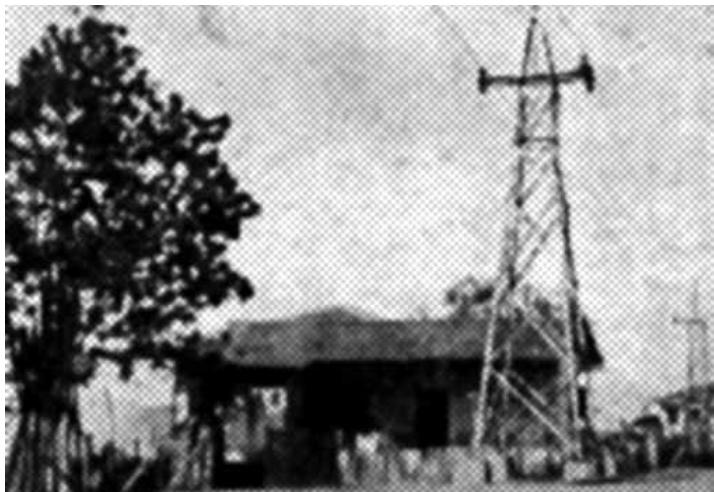


Imagen 35

LOS PROVEEDORES DE PREDIOS Y SERVIDUMBRES PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL CABLE AÉREO MANIZALES-MARIQUITA

1. Asbury Harpending. Predio “Riosucio”. Mariquita. Escritura pública número 125 de 18 de junio de 1913, Notaría 2^a de Honda.
2. Zacarías Enciso. Predio “Vega de Muñoz”. Mariquita. Escritura pública número 204 de 8 de diciembre de 1913, pasada en la Notaría 1^a de Honda.
3. Municipio de Mariquita. Uso y ocupación de la calle 11 de la ciudad, con ocho (8) torres que sostienen el cable aéreo. Mariquita. Acuerdo número 13 de 1916.
4. Juan N. Giraldo. Predio La Quinta y San Juan de Lumbí. Mariquita. Escritura pública número 223 de 29 de octubre de 1913, Notaría 2^a de Honda.

5. Leopoldo Henao y Pedro Saravia. Predio "Vega Mutis". Mariquita. Escritura pública número 148 de 19 de julio de 1913, Notaría 2^a de Honda.
6. Ricardo Naranjo Millán. Predio "Vega Mutis". Mariquita. Escritura pública número 738 de 30 de julio de 1928, Notaría de Honda.
7. Arthur D. Thomas, representado por el señor Eduardo Hughes. Predio "La Quinta". Mariquita. Escritura pública número 121 de 16 de julio de 1913, Notaría 1^a de Honda.
8. Eudino M. Treffry. Predio Constanza. Mariquita. Escritura pública número 251 de 20 de noviembre de 1914, Notaría 1^a de Honda.
9. Sydney Darley Bentley. Predio Sabana Larga. Mariquita. Escritura pública número 159 de 12 de marzo de 1920, Notaría de Honda.
10. Daniel Reyes. Lote de terreno. Mariquita. Escritura pública número 52 de 18 de enero de 1947, Notaría de Honda.
11. Andrea Vanegas viuda de Navas, Hilario Navas, Silveria Navas de Rojas y Dolores Navas de Sierra. Predio "La Cabaña". Mariquita. Escritura pública número 145 de 4 de septiembre de 1913, Notaría 1^a de Honda.
12. Valentina Gutiérrez. Predio El Careaño. Fresno. Escritura pública número 352 de 14 de noviembre de 1913, Notaría del Fresno.
13. Anastasio Trujillo. Predio La Palma (Cascarillo). Mariquita. Escritura pública número 358 de 15 de noviembre de 1913, Notaría del Fresno.

14. Adriano Ríos. Predio Tres Canoas. Mariquita. Escritura pública número 359 de 16 de noviembre de 1913, Notaría del Fresno.
15. Pascual Galindo. Predio La Úrsula. Mariquita. Escritura pública número 366 de 18 de noviembre de 1913, Notaría del Fresno.
16. Esteban Pérez. Predio La Sierra. Fresno. Escritura pública número 382 de 28 de noviembre de 1913, Notaría del Fresno.
17. Teresa Casilimas. Predio Aguasclaras. Fresno. Escritura pública número 370 de 20 de noviembre de 1913, Notaría del Fresno.
18. Ricardo Bonilla y Jesús María García. Predios Aguasclaras La Sierra. Fresno. Escritura pública número 53 de 13 de febrero de 1914 Notaría del Fresno.
19. José de la Cruz Rojas. Predio Aguasclaras. Fresno. Escritura pública número 424 de 19 de octubre de 1915, Notaría del Fresno.
20. Isidoro Rojas. Predio Aguasclaras La Sierra. Fresno. Escritura pública número 400 de 7 de diciembre de 1912, Notaría del Fresno.
21. Román Naranjo. Predio Aguasclaras. Fresno. Escritura pública número 395 de 5 de diciembre de 1913, Notaría del Fresno.
22. Jacinta Mora. Predio Santuario. Fresno. Escritura pública número 383 de 28 de noviembre de 1913, de la Notaría del Fresno.
23. Juan de Dios Calderón. Predio Buenavista. Fresno. Escritura pública número 363 de 18 de noviembre de 1913, Notaría del Fresno.

24. Raimundo Sánchez. Predio La Sierra. Fresno. Escritura pública número 434 de 20 de diciembre de 1913, Notaría del Fresno.
25. Fidel Bohórquez. Predio Aguasclaras. Fresno. Escritura número 372 de 21 de noviembre de 1913, Notaría del Fresno.
26. Lino Martínez. Predio La Sierra. Fresno. Escritura pública número 389 de 2 de diciembre de 1913, Notaría del Fresno.
27. Marco A. Rocha. Predio La Sierra. Fresno. Escritura pública número 391 de 2 de diciembre de 1913, Notaría del Fresno.
28. Miguel Gómez. Predio La Sierra. Fresno. Escritura pública número 390 de 2 de diciembre de 1913, Notaría del Fresno.
29. Pedro Hincapié. Predio La Ceiba – La Sierra. Fresno. Escritura pública número 388 de 1º de diciembre de 1913, Notaría del Fresno.
30. Agustín Hernández. Predio San Isidro – La Sierra. Fresno. Escritura pública número 364 de 18 de noviembre de 1913, Notaría del Fresno.
31. Isidoro Hincapié. Predio Casa de Teja. Fresno. Escritura pública número 362 de 17 de noviembre de 1913, Notaría del Fresno.
32. Mateo Tinoco. Predio La Sierra. Fresno. Escritura pública número 360 de 16 de noviembre de 1913, Notaría del Fresno.
33. María Jesús Delgado de Trujillo, hija de Silverio Delgado, casada con Ricardo Trujillo. Predio La Sierra. Fresno. Escritura pública número 394 de 5 de diciembre de 1913, Notaría del Fresno.

34. Nepomuceno Mendoza. Predio La Sierra. Fresno. Escritura pública número 365 de 18 de noviembre de 1913, Notaría del Fresno.
35. Juan Forero. Predio La Sierra. Fresno. Escritura pública número 381 de 28 de noviembre de 1913, Notaría del Fresno.
36. Hersilia Martínez de Pérez. Predio San Miguel. Fresno. Escritura pública número 392 de 3 de diciembre de 1913, Notaría del Fresno.
37. Elías González H. Predio San Miguel. Fresno. Escritura pública número 350 de 14 de noviembre de 1913, Notaría del Fresno.
38. Aquilia de los Ríos de Del Río, casada con Desiderio del Río. Predio San Miguel. Fresno. Escritura pública número 436 de 2 de septiembre de 1918, Notaría del Fresno.
39. Matilde Arredondo Polanco. Uso de agua en un nacimiento en predio La Capilla. Fresno. Documento, suscrito en el Fresno, el 20 de agosto de 1953.
40. Benito Delgado. Predio San Miguel. Fresno. Escritura pública número 608 de 6 de diciembre de 1920, Notaría del Fresno.
41. Ramón Cárdenas. Predio Peñalisa. Fresno. Escritura pública número 415 de 15 de diciembre de 1913, Notaría del Fresno.
42. José Aguirre. Predio Peñalisa. Fresno. Escritura pública número 417 de 15 de diciembre de 1913, Notaría del Fresno.
43. Francisco Antonio Corrales. Predio Miradero. Fresno. Escritura pública número 407 de 11 de diciembre de 1913, Notaría del Fresno.

44. Ambrosio Arcila. Predio Alto del Cielo. Fresno. Escritura pública número 408 de 11 de diciembre de 1913, Notaría del Fresno.
45. Juan Bautista Bedoya. Predio Alto del Cielo. Fresno. Escritura pública número 128 de 23 de diciembre de 1913, Notaría del Fresno.
46. Emiliano Calderón, Emilia Calderón, casada con Ezequiel Romera, y Victoria Calderón, casada con Erasmo López. Predio Santa Rosa. Fresno. Escritura constitutiva de la servidumbre número 409 de 11 de diciembre de 1913, Notaría del Fresno.
47. Dolores Naranjo. Predio Santa Rosa. Fresno. Escritura pública número 405 de 10 de diciembre de 1913, Notaría del Fresno.
48. Leonidas Ruiz. Predio Santa Rosa. Fresno. Escritura pública número 411 de 12 de diciembre de 1913, Notaría del Fresno.
49. Severiano García. Predio El Dorado. Fresno. Escritura pública número 43 de 3 de febrero de 1914, Notaría del Fresno.
50. Catalina Arana de Nader. Predio Campeón de Santa Rosa. Fresno. Escritura pública número 66 de 2 de octubre de 1917, Notaría del Fresno.
51. Enrique Buriticá. Predio Campeón. Fresno. Escritura pública número 419 de 16 de diciembre de 1913, Notaría del Fresno.
52. Juan de la Cruz Buriticá. Predio Campeón. Fresno. Escritura pública número 420 de 16 de diciembre de 1913, Notaría del Fresno.
53. Alejandro Aguirre. Predio El Junco. Fresno. Escritura pública número 436 de 30 de diciembre de 1913, Notaría del Fresno.

54. Juana M. Quintero. Predio Campeón. Fresno. Sin datos.
55. Antonio María Quintero. Predio Campeón. Fresno. Escritura pública número 431 de 25 de diciembre de 1913, Notaría del Fresno.
56. Miguel Valencia. Predio Campeón. Fresno. Escritura pública número 429 de 23 de diciembre de 1913, Notaría del Fresno.
57. Francisco Flórez M. Predio Campeón. Fresno. Escritura pública número 18 de 21 de enero de 1914, Notaría del Fresno.
58. Zacarías Charry C. Predio Campeón. Fresno. Escritura pública número 64 de 8 de marzo de 1915, Notaría del Fresno.
59. Rafael Patiño, Pedro Pablo Patiño y Joaquín Elías Patiño. Predio La Hacienda Campeón. Fresno. Escritura pública número 17 de 20 de enero de 1914, Notaría del Fresno.
60. Rafael Patiño y Salomé Díaz de Patiño, y de Pedro Pablo Patiño y Joaquín Elías Patiño. Predios La Hacienda y Santa Elena. Fresno. Escritura pública número 17 de 20 de enero de 1914, Notaría del Fresno.
61. Pedro Antonio Díaz. Predio Campeón. Fresno. Escritura pública número 116 de 12 de junio de 1914, Notaría del Fresno.
62. Antonio Díaz y Ana María Carvajal de Díaz. Predio Campeón. Fresno. Escritura pública número 40 de 3 de febrero de 1914, Notaría del Fresno.
63. Antonio María Díaz L. Predio San Rafael. Fresno. Escritura pública número 41 de 3 de febrero de 1914, Notaría del Fresno.

64. Antonio Díaz y Ana María Carvajal de Díaz. Predio Campeón. Fresno. Escritura pública número 110 de 19 de marzo de 1923, Notaría del Fresno.
65. Horacio Osorio Londoño. Predio Campeón. Fresno. Escritura pública número 18 de 23 de enero de 1944, Notaría del Fresno.
66. Horacio Londoño. Predio Campeón. Fresno. Escritura pública número 18 de 23 de enero de 1944, Notaría del Fresno.
67. Tomás Hurtado y Ramón Hurtado. Predio Campeón. Fresno. Escritura pública número 42 de 3 de febrero de 1914, Notaría del Fresno.
68. Luis María Calderón. Finca Gualí. Fresno. Escritura pública número 425 de enero de 1914, Notaría del Fresno.
69. Benjamín Puerta. Predio San Rafael. Fresno. Escritura pública número 26 de 26 de enero de 1914, Notaría del Fresno.
70. Jesús M. Salazar. Predio El Porvenir. Fresno. Escritura pública número 27 de 26 de enero de 1914, Notaría del Fresno.
71. Joaquín Carmona. Predio Naranjal La Aguadita. Fresno. Escritura pública número 61 de 16 de febrero de 1914, Notaría del Fresno.
72. Esteban Gallego. Predio San Rafael. Fresno. Escritura pública número 44 de 3 de febrero de 1914, Notaría del Fresno.
73. Ricardo Grajales. Predio San Rafael. Fresno. Escritura pública número 24 de 26 de enero de 1914, Notaría de Fresno.

74. Francisco Antonio Gallego. Predio La Picota. Fresno. Escritura pública número 152 de 10 de agosto de otorgada ante el Secretario Municipal de Soledad.
75. Francisco A. Gallego. Predio La Picota. Fresno. Escritura pública número 399 de 30 de septiembre de 1922, otorgada ante el Secretario Municipal de Soledad.
76. Antonio María Ospina. Predio La Picota. Fresno. Escritura pública número 27 de 20 de febrero de 1914, otorgada ante el Secretario Municipal de Soledad.
77. Antonio Ma. Ospina. Predio La Picota. Fresno. Escritura número 116 de 19 de marzo de 1923, Notaría del Fresno.
78. Antonio María Rodríguez. Predio La Picota. Fresno. Escritura pública número 112 de 19 de marzo de 1923, Notaría del Fresno.
79. Antonio María Rodríguez y Antonio María Ospina. Predio La Picota. Fresno. Escritura pública número 111 de 19 de marzo de 1923, Notaría del Fresno.
80. Jesús Antonio Ospina. Predio La Picota. Fresno. Escritura pública número 24 de 18 de febrero de 1914, ante el Secretario Municipal de Soledad.
81. Laurencio Bedoya. Predio La Picota. Fresno. Escritura pública número 26 de 19 de febrero de 1954, otorgada ante el Secretario Municipal de Soledad.
82. Luciano Muñoz. Lote de terreno. Soledad. Escritura pública número 79 de 29 de agosto de 1914, otorgada ante el Secretario Municipal de Soledad.
83. Jesús Marín. Predio La Picota. Soledad. Escritura pública número 25 de 19 de febrero de 1914, otorgada ante el Secretario Municipal de Soledad.

84. Plácido Ma. Duque. Predio Altobonito. Soledad. Escritura pública número 147 de 8 de agosto de 1914, otorgada ante el Secretario Municipal de Soledad.
85. Plácido María Duque. Predio La Picota. Soledad. Escritura pública número 138 de 1º de noviembre de 1922, otorgada ante el Secretario Municipal de Soledad.
86. Gonzalo Gallego. Predio La Picota. Soledad. Escritura pública número 176 de 28 de agosto de 1914, otorgada ante el Secretario Municipal de Soledad.
87. Ambrosio Mesa. Predio La Picota. Soledad. Escritura pública número 35 de 22 de febrero de 1914, otorgada ante el Secretario Municipal de Soledad.
88. Rosendo Olmos. Predio Santa Rosa. Soledad. Escritura pública número 69 de 13 de marzo de 1915, Notaría del Fresno.
89. Ricardo Zapata. Predio El Águila. Soledad. Sin datos.
90. Estefanía Medina. Predio El Águila-Catedral. Soledad. Escritura pública número 63 de 9 de abril de 1914, otorgada ante el Secretario Municipal de Soledad.
91. Francisco Hernández. Predio Catedral. Soledad. Escritura pública número 139 de 1º de noviembre de 1922, otorgada ante el Secretario Municipal de Soledad.
92. Sociedad de San José de la Parroquia de Soledad, representada por el señor Miguel Rivera. Predio Catedral. Soledad. Escritura pública número 175 de 26 de agosto de 1914, otorgada ante el Secretario Municipal de Soledad.

93. Pedro Carmona. Predio El Águila-Catedral. Soledad. Escritura pública número 62 de 19 de abril de 1914, otorgada ante el Secretario Municipal de Soledad.
94. Fernando Aguirre. Predio El Limón-Catedral. Soledad. Escritura pública número 105 de 6 de abril de 1914, Notaría del Fresno.
95. Rafael de Jesús Aguirre y María Leonor Corrales. Predio Cedral. Soledad. Escritura pública número 164 de 19 de septiembre de 1915, otorgada ante el Secretario Municipal de Soledad.
96. Rafael Giraldo R. Predio Cedral. Soledad. Escritura pública número 162 de 17 de septiembre de 1915, otorgada ante el Secretario Municipal de Soledad.
97. Ramón Marín. Predio Cedral. Soledad. Escritura pública número 64 de 19 de abril de 1914, otorgada ante el Secretario Municipal de Soledad.
98. Rafael María Aguirre. Predio Cedral. Soledad. Escritura pública número 36 de 23 de febrero de 1914, otorgada ante el Secretario Municipal de Soledad.
99. Pedro Marín. Predio Cedral. Soledad. Escritura pública número 158 de 19 de agosto de 1914, otorgada ante el Secretario Municipal de Soledad.
100. Rafael Giraldo H. Predio La Casita-El Cedral. Soledad. Escritura pública número 169 de 23 de agosto de 1914, otorgada ante el Secretario Municipal de Soledad.
101. Telésforo Ángel. Predio Cedral. Soledad. Escritura pública número 66 de 21 de abril de 1914, otorgada ante el Secretario Municipal de Soledad.
102. Dolores Ángel, casada con Jaime de Jesús Gallego quien no firma autorizándola por no estar viviendo con ella desde más de doce años atrás. Predio Cedral.

Soledad. Escritura pública número 34 de 5 de febrero de 1921, otorgada ante el Secretario Municipal de Soledad.

103. Emilio Ángel. Predio Cedral. Soledad. Escritura pública número 65 de 20 de abril de 1914, otorgada ante el Secretario Municipal de Soledad.
104. Esnoraldo Cárdenas. Predio Las Peñas. Soledad. Escritura pública número 118 de 2 de julio de 1914, otorgada ante el Secretario Municipal de Soledad.
105. Jesús A. Echeverri. Predio sin datos específicos. Soledad. Sin datos.
106. Saturnino Patiño. Predio sin datos específicos. Soledad. Escritura pública número 174 de 25 de agosto de 1914, pasada ante el Secretario Municipal de Soledad.
107. Bernardo Valencia. Área urbana. Soledad. Escritura número 17 de 3 de marzo de 1924, otorgada ante el Secretario Municipal de Soledad.
108. Bernardo Valencia. Finca. Soledad. Escritura pública número 135 de 29 de julio de 1914, otorgada ante el Secretario Municipal de Soledad.
109. Pedro García. Predio Morrón-Calvario. Soledad. Escritura pública número 116 de 21 de agosto de 1920, otorgada ante el Secretario Municipal de Soledad.
110. Virginia Gordillo y Pedro Salamanca, cónyuges entre sí, representados por José María Agudelo. Calle Real (salida para Manizales). Soledad. Escritura pública número 115 de 16 de julio de 1916, otorgada ante el Secretario Municipal de Soledad.
111. Junta Municipal de Caminos del Municipio de Soledad, representada por su Presidente, Proceso Valencia. Faja de terreno en el antiguo camino

pendiente suprimido, que viniendo de Soledad pasaba por la casa del señor Jaime F. Lindsay, ubicada en terreno del Municipio, y que seguía la ruta que conduce a Manizales. Soledad. Escritura pública número 159 de 29 de diciembre de 1920, otorgada ante el Secretario Municipal de Soledad.

112. Proceso Valencia y Jesús María Botero G. Área urbana. Soledad. Escrituras públicas números 153 de 14 de agosto de 1914 y 161 de 17 de septiembre de 1915, otorgadas ante, el Secretario Municipal de Soledad.
113. Pedro Arias, Valerio Carmona, Misael Aguirre, Lorenzo Arias, Juan B. Escobar, Francisco Herrera, Ciriaco Gálvez, Juan Bautista Ramírez, Hortensia y Rogelia Aguirre. Predio Aguacatal-La Leonera, y otros terrenos. Soledad. Escritura pública número 160 de 29 de diciembre de (?), y otros instrumentos otorgados ante el Secretario Municipal de Soledad.
114. Betsabé Salazar viuda de Gálvez. Predio La Manga del Cementerio. Soledad. Escritura pública número 120 de 4 de julio de 1914, otorgada ante el Secretario Municipal de Soledad.
115. Betsabé Salazar viuda de Gálvez. Predio La Manga del Cementerio (terreno adicional). Soledad. La misma escritura anterior, número 120 de 4 de julio de 1914.
116. Clemente Aristizábal. Predio La Cristalina. Soledad. Escritura pública número 171 de 24 de agosto de 1914, otorgada ante el Secretario Municipal de Soledad.
117. Antonio María Valencia. Predio La Cristalina. Soledad. Escritura pública número 162 de 21 de agosto de 1914, otorgada ante el Secretario Municipal de Soledad.

118. María Cupertina Daza viuda de Londoño. Predio La Cristalina. Soledad. Escritura pública número 114 de 16 de julio de 1916, otorgada ante el Secretario Municipal de Soledad.
119. Jesús Arcila. Predio Estación del Frutillo. Soledad. Escritura pública número 23 de 16 de febrero de 1919, otorgada ante el Secretario Municipal de Soledad.
120. Jesús María Arcila. Predio Morrón. Soledad. Escritura pública número 163 de 18 de septiembre de 1915, otorgada ante el Secretario Municipal de Soledad.
121. Jesús A. Echeverri. Predio Estación del Frutillo. Soledad. Escritura pública número 20 de 15 de febrero de 1919, otorgada ante el Secretario Municipal de Soledad.
122. Jesús A. Echeverri. Predio Frutillo. Soledad. Escritura pública número 21 de 16 de febrero de 1919, otorgada ante el Secretario Municipal de Soledad.
123. Jesús A. Echeverri. Predio Paso de tuberías de agua por Frutillo. Soledad. Escritura pública número 22 de 16 de febrero de 1919, otorgada ante el Secretario Municipal de Soledad.
124. Jesús Antonio Echeverri. Servidumbre acueducto. Soledad. Escritura pública número 5 de 4 de enero de 1916, otorgada ante el Secretario Municipal de Soledad.
125. Luis F. y Justo Pastor Londoño. Servidumbre acueducto La Cristalina. Soledad. Escritura pública número 70 de 27 de mayo de 1923, otorgada ante el Secretario Municipal de Soledad.
126. Ramón Muñoz. Predio La Cristalina. Soledad. Escritura pública número 148 de 18 de noviembre de 1922, otorgada ante el Secretario Municipal de Soledad.

127. Antonio Valencia. Predio La Cristalina. Soledad. Escritura pública número 162 de 21 de agosto de 1914, otorgada ante el Secretario Municipal de Soledad.
128. Celedonio González. Predio Morrón. Soledad. Escritura pública número 167 de 22 de agosto de 1914, otorgada ante el Secretario Municipal de Soledad.
129. Gonzalo Gallego. Predio Frutillo. Soledad. Escritura pública número 375 de 4 de mayo de 1917, Notaría 2^a de Manizales.
130. Gonzalo Gallego. Predio La Picota. Soledad. Escritura pública número 176 de 28 de agosto de 1914, otorgada ante el Secretario Municipal de Soledad.
131. Luis Londoño y Pastor Londoño. Predio La Cristalina. Soledad. Escritura pública número 70 de 6 de mayo de 1919, otorgada ante el Secretario Municipal de Soledad.
132. Ramón Muñoz. Predio La Cristalina. Soledad. Escritura pública número 156 de 15 de agosto de 1914, otorgada por el Secretario Municipal de Soledad.
133. Benigno Londoño. Predio La Palma. Soledad. Escritura pública número 65 de 5 de mayo de 1919, otorgada ante el Secretario Municipal de Soledad.
134. Ramón Muñoz y Benigno Londoño. Predio La Cristalina. Soledad. Escritura pública número 101 de 7 de agosto de 1920, otorgada ante el Secretario Municipal de Soledad.
135. Félix Ceballos. Predios La Cristalina y Morrón. Soledad. Escritura pública número 71 de 7 de mayo de 1919, otorgada ante el Secretario Municipal de Soledad.

136. Jesús Arias. Lote de terreno. Soledad. Escritura pública número 68 de 6 de mayo de 1919 otorgada ante el Secretario Municipal de Soledad.
137. Juan de la Rosa Agudelo. Lote de terreno. Soledad. Escritura pública número 69 de 6 de mayo de 1919, otorgada ante el Secretario Municipal de Soledad.
138. José María Pérez. Predio Yolombal. Soledad. Escritura pública número 25 de 17 de agosto de 1919, otorgada ante el Secretario Municipal de Soledad.
139. Juan Pablo Quintero. Predio Morrón. Soledad. Escritura pública número 163 de 21 de agosto de 1914, otorgada ante el Secretario Municipal de Soledad.
140. Juan Pablo Quintero. Lote de terreno. Soledad. Escritura pública número 24 de 17 de febrero de 1919, otorgada ante el Secretario Municipal de Soledad.
141. Juan Pablo Quintero y Donay Estrada. Predio Morrón Estación Yolombal. Soledad. Escritura pública número 24 de 17 de febrero de 1919, otorgada ante el Secretario Municipal de Soledad.
142. Juan Pablo Quintero. Predio Morrón Estación Yolombal, terreno adicional. Soledad. Escritura pública número 24 de 17 de febrero 1919, otorgada ante el Secretario Municipal de Soledad.
143. Juan Pablo Quintero. Predio Yolombal. Soledad. Escritura pública número 190 de 31 de diciembre de 1921, otorgada ante el Secretario Municipal de Soledad.
144. Jesús Antonio Pérez. Predio La Palma. Soledad. Escritura número 123 de 15 de agosto de 1919, otorgada ante el Secretario Municipal de Soledad.

145. Luis Muñoz. Finca Los Estudiantes. Soledad. Escritura pública número 26 de 18 de febrero de 1919, otorgada ante el Secretario Municipal de Soledad.
146. Bernardo Valencia. Predio Toldaseca Morrón. Soledad. Escritura pública número 178 de 29 de agosto de 1914, otorgada ante el Secretario Municipal de Soledad.
147. Luis María Muñoz. Predio Toldaseca. Soledad. Escritura pública número 27 de 18 de febrero de 1919, otorgada ante el Secretario Municipal de Soledad.
148. Luis María Muñoz. Predio Toldaseca. Soledad. Escritura pública número 28 de 18 de febrero de 1919, otorgada ante el Secretario Municipal de Soledad.
149. José María Agudelo y Remigio Arce. Predio Toldaseca. Soledad. Escrituras públicas números 66 y 67 de 6 de mayo de 1919, otorgadas ante el Secretario Municipal de Soledad.
150. José María Agudelo. Estación de Soledad. Soledad. Escritura pública número 19 de 15 de febrero de 1919, otorgada ante el Secretario Municipal de Soledad.
151. Ricardo Aguirre. Lote de terreno. Soledad. Sin datos.
152. Luis María Cárdenas. Predio El Refugio Cristalina. Soledad. Escritura pública número 209 de 6 de diciembre de 1917, otorgada ante el Secretario Municipal de Soledad.
153. Teodomiro Vargas. Predios Cajones y El Calvario Páramo. Soledad. Escritura pública número 432 de 2 de junio de 1915, Notaría 2^a de Manizales.
154. Pedro García. Predio El Calvario. Soledad. Escritura pública a que hace referencia la número 18 de 15 de febrero de 1919, otorgada ante el Secretario Municipal de Soledad.

155. Pedro García. Predio El Calvario. Soledad. Escritura pública número 18 de 1919, otorgada ante el Secretario Municipal de Soledad.
156. Teodomiro Vargas. Predio Cajones. Soledad. Escritura pública número 976 de 19 de julio de 1919, Notaría 1^a de Manizales.
157. Teodomiro Vargas. Predio Cajones y El Calvario. Soledad. Escritura pública número 666 de 20 de septiembre de 1919, Notaría, 2^a de Manizales.
158. Pedro García. Predio Morrón-Calvario. Soledad. Escritura pública número 116 de 21 de agosto de 1920, otorgada ante el Secretario Municipal de Soledad.
159. Obdulio y Manuel José Robledo. Predio Morro del Chuzo. Soledad. Escritura pública número 761 de 16 de noviembre de 1920, Notaría 1^a de Manizales.
160. Obdulio Robledo y Jesús María Robledo. Predio Lagunetas La María (Villamaría). Escritura pública número 91 de 19 de diciembre de 1917, Notaría 1^a de Manizales.
161. Juan J. Calle. Predio La Esperanza. Manizales. Escritura pública número 148 de 24 de febrero de 1915, Notaría 2^a de Manizales.
162. Bernardo Calle. Predio La Esperanza. Manizales. Escritura número 1007 de 25 de julio de 1919, Notaría 1^a de Manizales.
163. Sociedad Minera El Diamante. Predio El Diamante. Manizales. Sentencia del Juzgado 1º del Circuito de Manizales, de fecha 19 de octubre de 1916.
164. José Jaramillo y José Domingo Jaramillo, Tomás Echeverri, Enrique Arango E, Francisco Restrepo y Hermanos, Camila González viuda de Jaramillo, Luis Jaramillo Walker y otros. Predio El Diamante.

Manizales. Escritura pública número 294 de 3 de marzo de 1920, Notaría 2^a de Manizales y otros instrumentos.

165. Epifanio Londoño. Predio La Esperanza. Villamaría. Escritura pública número 99 de 24 de enero de 1920, Notaría 2^a de Manizales.
166. Benjamín Jaramillo. Paraje de “La Selva”, “entre las propiedades de las Compañías de ‘El Diamante’ y de ‘Los Andes’ (‘Mina Cascada’). Manizales. Sentencia del Juzgado 1º del Circuito de Manizales, de fecha 19 de octubre de 1916.
167. Compañía Minera de Los Andes (“La Cascada”) representada por el doctor Jesús María Gutiérrez C. Predio Mina de Volcanes. Manizales. Sentencia del Juzgado 1º del Circuito de Manizales, de fecha 19 de octubre de 1916.
168. Compañía Minera de ‘Volcanes’. Predio Mina de Volcanes. Manizales. Sentencia del Juzgado 1º del Circuito de Manizales, de fecha 19 de octubre de 1916.
169. Sociedad Minera de “Volcanes”, representada por el señor Gabriel Toro U. Servidumbre de tránsito Mina de Volcanes. Manizales. Escritura pública número 556 de 19 de julio de 1921, Notaría 4^a de Medellín.
170. Carlos E. Pinzón. Predio El Santuario. Manizales. Escritura pública número 102 de 9 de febrero de 1915, Notaría 2^a de Manizales.
171. Carlos E. Pinzón. Predio Estación de Miraflores - La Enea. Manizales. Escritura pública número 405 de 6 de mayo de 1922, Notaría 2^a de Manizales.
172. Compañía Minera de Los Andes. Predio Santa Rita o La Cascada (La Enea). Manizales. Escritura pública

número 433 de 13 de mayo de 1922, Notaría 2^a de Manizales.

173. Eleuterio López. Predio Tesorito La Enea. Manizales. Escritura pública número 123 de 17 de febrero de 1915, Notaría 2^a de Manizales.
174. Francisco López. Predio Estación de Miraflores - La Enea. Manizales. Escritura pública número 399 de 4 de mayo de 1922, Notaría 2^a de Manizales.
175. Juan Pablo Hernández. Predio La Enea. Manizales. Sentencia del Juzgado 1º del Circuito de Manizales, de fecha 19 de octubre de 1916.
176. Nicéfora y Rosa Zuluaga. Predio La Enea. Manizales. Sentencia del Juzgado 1º del Circuito de Manizales, de fecha 19 de octubre de 1916.
177. Tránsito Arias de Aguirre. Predio La Enea. Manizales. Sentencia del Juzgado 1º del Circuito de Manizales, de fecha 19 de octubre 1916.
178. Juan Pablo y Jesús Jaramillo. Predio La Enea. Manizales. Sentencia del Juzgado 1º del Circuito de Manizales, de fecha 19 de octubre 1916.
179. Esmaragdo Naranjo. Predio La Enea. Manizales. Escritura pública número 341 de 12 de mayo de 1922, Notaría 1^a de Manizales.
180. José Ignacio Villegas. Predio Buenavista. Manizales. Escritura pública número 256 de 14 de abril de (?) de la Notaría 1^a de Manizales.
181. Benjamín Jaramillo L. Predio Buenavista. Manizales. Sentencia del Juzgado 1º del Circuito de Manizales, de fecha 19 de octubre 1916.
182. Benjamín Jaramillo L. y Eufemia Londoño de Jaramillo. Predio Buenavista. Manizales. Sentencia

- del Juzgado 1º del Circuito de Manizales, de fecha 19 de octubre 1916.
183. Eufemia Londoño de Jaramillo. Predio Buenavista. Manizales. Sentencia del Juzgado 1º del Circuito de Manizales, de fecha 19 de octubre 1916.
184. Sucesores de Juan de Dios Villegas, su cónyuge sobreviviente, Filomena Botero viuda de Villegas e hijos. Predio Buenavista. Manizales. Escritura pública número 6 de abril de 1922, Notaría 2ª de Manizales.
185. Vicente Gutiérrez M. Predio Buenavista. Manizales. Escritura pública número 313 de 7 de abril de 1922, Notaría 2ª de Manizales.
186. María Aristizábal de Muñoz. Predio Buenavista. Manizales. Sentencia del Juzgado 1º del Circuito de Manizales, de fecha 19 de octubre 1916
187. Miguel Valencia. Predio Buenavista. Manizales. Sentencia del Juzgado 2º del Circuito de Manizales, de fecha 15 de julio de 1915.
188. Agustín y Clímaco González, María del Carmen y Rosaura González. Predio Buenavista. Manizales. Escritura pública número 84 de 23 de junio de 1921 y número 106 de 20 de julio de 1920 otorgadas ante el Secretario Municipal de Soledad.
189. Benjamín Jaramillo L. Terreno para estación del Cable. Soledad. Escritura pública número 396 de 2 de mayo de 1922, Notaría 2ª de Manizales.
190. Francisco Henao. Predio Buenavista. Manizales. Escritura pública número 639 de 9 de septiembre de 1919, Notaría 2ª de Manizales.

191. Lisandro Robledo. Predio Buenavista. Manizales. Sentencia del Juzgado 1º del Circuito de Manizales, de fecha 6 de julio de 1921.
192. Jesús Botero. Predio Buenavista. Manizales. Sentencia del Juzgado 1º del Circuito de Manizales, de fecha 19 de octubre de 1916.
193. Jesús Botero. Predio Buenavista. Manizales. Escritura pública número 251 de 12 de abril de 1922, Notaría 1^a de Manizales.
194. Nicolás Zuluaga. Predio El Perro. Manizales. Escritura pública número 351 de 16 de mayo de 1922, Notaría 1^a de Manizales.
195. Alejandro Arango. Predio Los Alisos-Minitas. Manizales. Escritura pública número 126 de 17 de febrero de 1915, Notaría 2^a de Manizales.
196. Rosa María Mejía y Mercedes Mejía de Robledo sucesoras de Liborio Mejía. Finca La Suiza. Manizales. Sin datos.
197. José Jesús Salazar y Leonor Mejía de Salazar y otros. Predio La Camelia. Manizales. Escritura pública número 873 de 29 de septiembre de 1916, Notaría 2^a de Manizales.

Recuerdos de un viaje en cable aéreo



Imagen 36

“El mejor premio que el abuelo nos daba era llevarnos en cable a la finca de Altobonito. Muy temprano los domingos después de misa, íbamos a la estación del ferrocarril en Manizales a comprar los tiquetes que costaban unas monedas; la estación del cable quedaba en seguida de la del tren, pero no tenía taquillas. Los señores que viajaban acostumbraban guardar el tiquete en la cinta del sombrero.

Había dos clases de vagonetas para pasajeros: las “góndolas” de lujo para cuatro personas que eran despachadas sin demora, y las “jaulas” para seis pasajeros, que tenían que esperar a completar el cupo. Las góndolas tenían puertas laterales y ventanas con vidrios; las otras tenían una malla metálica y eran menos cómodas, pues si llovía, los viajeros podían mojarse, pero tenían mayor visibilidad.

En la estación de Manizales había siempre vagonetas de las dos clases colgadas de un riel; al llegar a Altobonito, se reservaba la góndola para el viaje de regreso, entonces la guardaban todo el día, o si no, tomábamos la primera en llegar. Tan pronto nos sentábamos, un operario cerraba la puerta, arrastraba manualmente la góndola, la enganchaba al cable en movimiento, y ¡ya! estábamos en el aire sintiendo un vacío en el estómago, jugábamos a contar las torres, y al primero que viera una vagoneta en sentido contrario, que cruzaba muy cerca de la nuestra a gran velocidad.

Cuando se sentía el ruido del cable, era que estábamos cerca de una torre, y siguiendo las insinuaciones del abuelo nos quedábamos quietos para no chocarnos. Algunos “vuelos” eran tan altos que desde arriba se veían las vacas y las personas chiquitas, pero cuando había neblina sólo veíamos las nubes debajo de nosotros. Al detenernos en la estación de Altobonito, decíamos a los operarios que ese era nuestro destino, entonces uno de ellos con un gancho halaba la vagoneta, sacándola del sistema para poder bajarnos.

Un día vimos a los “aceiteros”, unos temerarios trabajadores que engrasaban las poleas en lo alto de las torres, desde donde se montaban sobre las vagonetas en marcha para pasar a la siguiente torre. Algunos pasajeros se quejaban que, en las partes más pendientes del cable, a veces las vagonetas patinaban, o se deslizaban a lo largo de la cuerda, lo que les producía pánico”. F.P.A. (Palacios, 1983, pág. 71)

BIBLIOGRAFÍA GENERAL

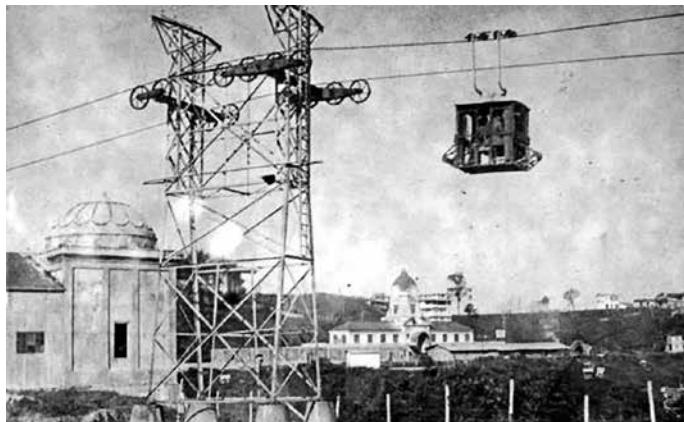


Imagen 3

LIBROS

ACEVEDO LATORRE, Eduardo (1981), **El río grande de la Magdalena**, ediciones Banco de la República, 1981.

ANGULO MIRA, Gustavo (2013), **La Dorada 120 Años su Historia y Proyección**, 2^a edición, Capital Graphic, Manizales, 2013.

ARIAS DE GREIFF, Gustavo (1986), **La mula de hierro**, Bogotá, Carlos Valencia Editores, 1986.

ARIAS TRUJILLO, Bernardo (2012), **En Carne Viva**, 2^a. edición, Manizales: Editor: Lucio Michaelis.

ARIAS TRUJILLO, Ricardo (2007), **Los Leopardo: Una Historia Intelectual de los años 1920**, Bogotá, Universidad de los Andes.

BORDA, J.J. (s.f.), **Compendio de Historia**, cap. XXI.

BUSHNELL, David (2020), **El Régimen de Santander en la Gran Colombia**, ed. Academia Colombiana de Historia, Bogotá.

CADENA CORRALES, Olga (2005), **La colonización del Quindío. 1842-1930.** En **Didáctica de la Historia y la Antropología del Quindío.** Editor Nodier Botero.

CAMACHO ROLDÁN, Salvador (1890), **Notas de Viaje,** citado por PÉREZ ÁNGEL, Gustavo, **Colgados de las Nubes.**

CARDONA ARIAS, Jesús Antonio (2005), **Neira Caldas. Monografía del municipio desde su fundación hasta 1951,** Bogotá.

CARDOZO GALUÉ, Germán, **El eje comercial Maracaibo-Cúcuta a mediados del siglo XIX,** citado por Gustavo Pérez Ángel.

CHICA CARDONA, Julián (2020), **Evolución Histórica de La Dorada, en Caldas: Nuestros Municipios y su Historia,** Academia Caldense de Historia, Manizales.

DARTNELL, Lewis (2019), **Orígenes: Cómo la historia de la tierra determina la historia de la humanidad,** Debate, 1^a edición.

ECHEVERRI, Néstor (1927), **El Ferrocarril de Caldas,** Tip. Blanco y Negro, Manizales.

FABODE MARÍA, Fray Pedro (1926), **Historia de la ciudad de Manizales,** tomo I, Tip. Blanco Negro.

FLORENCIO RAFAEL, Hermano (1961), **Pensilvania Avanzada colonizadora,** Bogotá, Librería Stella.

GARCÍA NOSSA, Antonio (1978), **Geografía Económica de Caldas,** Publicaciones del Banco de la República, Archivo de la Economía Nacional, 2^a edición, Bogotá.

GAVIRIA TORO, José (1924), **Manizales, 1849-1924,** Tip. Blanco y Negro.

GÓMEZ ARANGO, Gilberto (1995), en Prólogo al libro **El tren y sus gentes. Los ferrocarriles en Colombia,** de Belisario Betancur y Conrado Zuluaga Osorio, edit. Bancafé.

GÓMEZ CASTRO, Belisario Antonio (2008), **Herveo a través de su Historia, desde 1860**, Ladiprint Editorial Ltda., Herveo.

GONZÁLEZ, Fernando (1929), **Viaje a pie**, París, Ed. Le libre libre.

GUIRAUD, Pierre (1976), **La Semántica**, Fondo de Cultura Económica, México.

HENAO CORREA, Hernando (1998), **Villamaría y su Historia: 1848-1998**, Editextos, Manizales.

HOBSBAWM, Eric (1969), **Bandidos**, Edit. Booket.

IGAC (1996). **Diccionario Geográfico de Colombia**. 4 tomos. Bogotá. Instituto Geográfico Agustín Codazzi.

LONDOÑO OSPINA, Luis (1936), **Manizales**, Corporación Financiera de Caldas, Manizales.

LONDOÑO J., Luis Augusto Justiniano (2020), **Justiniano Londoño Mejía y su tiempo (Neira 1876-Manizales 1943)**, Bogotá.

LÓPEZ MONTES, José F., Pbro. (1960), **Historia de Aranzazu**, Edit. Bedout, Medellín.

MARÍN, Alfonso (1995), **Arriero de bueyes por los caminos de Caldas**, entrevista personal, citado por PÉREZ ANGEL, **Colgados de las Nubes**.

MONTAÑA, Antonio (1966), **A Todo Vapor**, Bogotá, Bancafé, Editorial Nomos S.A.

MORALES ARIAS, Antonio (1992), **De la Historia de Neira**, Imprenta Departamental de Caldas, Manizales.

MORALES (1992) y CARDONA (2005), citados por SÁNCHEZ JARAMILLO, Luis Fernando, en Evolución Histórica del municipio de Neira, **Caldas: Nuestros Municipios y su Historia**, Academia Caldense de Historia, 2019.

MORENO SANDOVAL (2016), Armando, **Mariquita 25 siglos de Historia**, León Gráficas Ltda., Mariquita.

OCAMPO CARDONA, Ángel María (2011), **Pasión y Patria: En torno a Bernardo Arias Trujillo**, Secretaría de Cultura de Caldas, Manizales.

ORTEGA, Alfredo (1932), **Ferrocarriles Colombianos. La última experiencia ferroviaria del país, 1920-1930**, Bogotá, Imprenta Nacional.

PALACIOS, Marco (1983), **El café en Colombia 1850-1970, una historia económica, social y política**, Bogotá, Áncora Editores.

PÉREZ ÁNGEL, Gustavo (1997), **Colgados de las Nubes: Historia de los Cables Aéreos en Colombia**, Edit. Bancafé, Bogotá.

PÉREZ ARBELÁEZ, Enrique (1981), **Alejandro de Humboldt en Colombia**, Biblioteca Básica Colombiana, Instituto Colombiano de Cultura, Bogotá.

PERRY CURTIS Lewis Jr. (1975), **El Taller del Historiador**, Fondo de Cultura Económica.

PETER BURKE Ulick (1993), **Formas de Hacer Historia**, Alianza Editorial.

PHANOR Eder (1958), **El Fundador James M. Eder**, Cali, Edit. El Carmen.

QUINTERO Z., Félix (1990), **Monografía de Pensilvania 1866-1926**, Vargas Editor, Bogotá.

RAMÍREZ VILLEGAS, Armando (2016), **El Ferrocarril de Caldas, una obra de titanes**, Gráficas Buda, Pereira.

RESTREPO, José Manuel (1898), **Diario de un emigrado**, Librería Nueva.

ROBLEDO CASTILLO, Jorge Enrique (1996), **La ciudad en la colonización antioqueña: Manizales**, Edit. Universidad Nacional, Bogotá.

ROJAS PÉREZ, Guillermo (1998), **De El Dorado a La Dorada, Historia de una Ciudad Intermedia**, publicación de la Cámara de Comercio de La Dorada.

SALGADO, Juan José (s.f.), **Reinaldo Aguirre el famoso bandido tolimense**, edit. Universo.

SANTA, Eduardo (2004), **Crónica de un Bandido Legendario**, Códice Editorial.

SCHLÖGEL Karl (2003), **En el Espacio leemos el Tiempo (Sobre Historia de la Civilización y Geopolítica)**, Ediciones Siruela.

VALENCIA LLANO Albeiro y ARBOLEDA GONZÁLEZ Carlos (2020), **Evolución Histórica de Manizales**, en **Caldas: Nuestros Municipios y su Historia**, Academia Caldense de Historia.

VALENCIA LLANO, Albeiro (2000), **Colonización, fundaciones y conflictos agrarios**, Artes Gráficas Tizán, Manizales.

REVISTAS

CARDONA TOBÓN (2010), Alfredo, **Las vías de a pie. La rosa de los caminos**, Revista Impronta No. 8 de la Academia Caldense de Historia.

GARCÍA AGUILAR, Eduardo (2020), **La Mágica Estación del Ferrocarril**, Revista Impronta, Academia Caldense de Historia, No. 18.

OCAMPO CARDONA, Ángel María (2017), **El Cable Aéreo Manizales-Mariquita y su incidencia en el desarrollo del oriente caldense**, Revista Papel de Oficio, No. 23, Manizales.

ORTIZ, Carlos M. (194), **Fundadores y Negociantes en la Colonización del Quindío**, Revista de lecturas de economía, Universidad de Antioquia, Medellín.

PATIÑO, Germán (1989), **C. H. Simmonds y los comienzos de la navegación a vapor en el Alto Cauca**, en Boletín Cultural y Bibliográfico, Vol. XXVI, Número 21, Bogotá, Banco de la República.

SANTA, Eduardo (2020), **Palomo Aguirre: El bandido que asaltaba el cable más largo del mundo**, en Biblioteca Virtual Luis Ángel Arango, citado por Revista Impronta, Academia Caldense de Historia, No. 18.

VALENCIA LLANO, Albeiro (2012), **Los Intelectuales en la conformación de la región caldense**, Revista Impronta, Academia Caldense de Historia, No. 10.

PERIÓDICOS

DIARIO OFICIAL No. 29408 Año XCIV, Bogotá, junio 21 de 1957.

ESPINOZA, Lizet, La Patria, septiembre 20 de 2020.

GACETA DEPARTAMENTAL, Departamento de Caldas, 1915.

LA IDEA, Manizales, Abril 20 de 1915, citado por PÉREZ ANGEL.

LA PATRIA, Noviembre 11 de 1933.

_____ mayo de 1937.

_____ 6 de septiembre de 1938.

LA VOZ DE CALDAS, 9 de marzo de 1938.

LAYTON, Juan Carlos (2017), **Los rieles se convirtieron en un obstáculo en La Felisa**, La Patria.

POPULAR SCIENCE, 115 (5):84, noviembre de 1929.

DOCUMENTOS

Asamblea Departamental de Caldas, Ordenanza No. 4 de marzo 9 de 1922 y No. 15 de marzo 22 de 1922.

Memoria de Obras Públicas a la Asamblea de 1933,
Manizales, 1933.

WEBGRAFÍA

Cable aéreo de Manizales, sistema teleférico. GENSA S.A. Cfr., http://www.gensa.com.co/proyectos.php?uid_tpy=3

El ferrocarril de occidente una apuesta de 500 kms, redacción revista de logística@revistalogistic, 134 de abril de 2016.

Gina Paola Sierra Cristancho, La fiebre del caucho en Colombia, [www.banrepicultural.org/biblioteca-virtual/credencial-historica/numero-262/la-fiebre-del-caucho-en-colombia](http://www.banrepultural.org/biblioteca-virtual/credencial-historica/numero-262/la-fiebre-del-caucho-en-colombia).

https://www.esquiererlat.com/lifestyle/historia_y_evolucion_industria_automotriz

https://es.wikipedia.org/wiki/Daniel_gutiérrez_arango

<http://fundacionmagdalena.blogspot.com/2010/12/el-ferrocarril-de-santa-marta.html>

<https://www.eltiempo.com/colombia/otras-ciudades/asi-sera-el-tren-de-cercanías-del-eje-cafetero-444792>

<https://www.metrodemedellin.gov.co/quienessomos/historia>

<http://parquenacionaldelchicamocha.com/portfolio/cable-vuelo>

https://es.wikipedia.org/wiki/Pedro_Nel_Ospina

LOPERA GUTIÉRREZ, Jaime, "... y se levantaron los rieles", cap. 11, autopistas del café, tomado de internet.

LOPERA GUTIÉRREZ, Jaime, El Latifundio de Burila, en <https://calarca.com/libro/index08.html>.

MARTINEZ MARTIN Abel Fernando, Trópico y raza. Miguel Jiménez López y la inmigración japonesa en Colombia, 1920-1929, internet: DOI: <http://dx.doi.org/10.15446/hys.n32.59366>.

MORENO SANDOVAL, Armando, Reinaldo Aguirre Palomo: el bandido social, letras en el ojo blogspot.com.

SIERRA, Gina Paola, La Fiebre del caucho en Colombia, tomado de internet: [https://www.banrepicultural.org/biblioteca-virtual/credencial-historia/numero-262/la-fiebre-del-caucho-en-colombia](https://www.banrepultural.org/biblioteca-virtual/credencial-historia/numero-262/la-fiebre-del-caucho-en-colombia).

VALENCIA LLANO, Alonso, La navegación a vapor por el Río Cauca, exposición sobre navegación a Vapor en el Cauca, elaborada para el Banco de la República, Área Cultural Cali, descargado de internet.

ÍNDICE DE FOTOGRAFÍAS



Imagen 38

En su gran mayoría, las imágenes históricas que ilustran este libro, hacen parte de las colecciones particulares citadas por Gustavo Pérez Ángel, en su obra *Colgados de las nubes. Historia de los cables aéreos en Colombia*.

Imagen 1. Una torre del cable.

Imagen 2. Torre del cable inconclusa, en madera.

Imagen 3. Techo de la antigua estación y la Torre 20.

Imagen 4. El encargado tira de la cuerda desde la orilla.
(Colección Pilar Moreno de Ángel).

Imagen 5. Canoa cautiva empleada para cruzar el río Cauca. (Colección Gustavo Pérez Ángel).

Imagen 6. Nunca los caminos fueron apropiados para carretas. El viaje de Manizales a Mariquita tomaba tres días en tiempo de verano, y diez o más cuando el tiempo era inclemente. (Colección Pilar Moreno de Ángel).

Mapa I. Caminos primitivos de la Región Caldense.

Imagen 7. Hasta 1830 el transporte se realizó en canoas y chamaranes. (Colección Pilar Moreno de Ángel).

Imagen 8. Vapor "Jiménez de Quesada". (Colección Alfredo de la Espriella. Museo Romántico de Barranquilla).

Imagen 9. Vapor Cabal, "Compañía de Navegación del río Cauca". (Colección Fondo Cultural Cafetero).

Mapa II. Mapa de la navegación por el río Cauca.

Imagen 10. La revolución en el transporte que estaba viviendo el mundo pronto tocó a Colombia. (75 Años de la Fotografía en Colombia).

Mapa III. Red de ferrocarriles en Colombia

Imagen 11. Recordando los viejos tiempos del tren. (Fotografía de Jorge Mario Múnevar).

Imagen 12. Por mucho tiempo el ferrocarril fue para los caldenses una esperanza, una obsesión. Inauguración de la estación de Manizales. 1927. (Fondo Cultural Cafetero).

Imagen 13. La construcción de la Estación del Ferrocarril. (Fotografía La Patria, en internet).

Mapa IV. Red de ferrocarriles de Caldas.

Imagen 14. Locomotora "Zapata", Ferrocarril de Caldas. (Acuarela de Arias de Greiff).

Imagen 15. Cable de Villamaría. Una vagoneta llega de Manizales. (Fondo Cultural Cafetero).

Imagen 16. La torre que soportó la carga de la ciudad por cuarenta años, pasó a ser un esbelto monumento, homenaje al esfuerzo de una ciudad para salir de su atraso en momentos críticos de su historia. (Colección Gustavo Pérez Ángel). 114 - 115

Imagen 17. Cafetero de pueblo. (Imagen de internet).

Mapa V. Sistema vial de Caldas 1880 - 1930

Imagen 18. Justificadamente se menciona una población de 10.000 bueyes en Manizales a principio del siglo. (Colección Gustavo Pérez Ángel).

Mapa VI. Red de mercados de Manizales al finalizar el siglo XIX.

Mapa VII. Territorios de la Concesión Burila.

Imagen 20. Ferrocarril de La Dorada

Imagen 21. El ingeniero Jefe del cable aéreo, señor Jaime Lindsay y su hija Irene. (La Patria)

Imagen 22. Multitud de arrieros y cerca de 2.000 mulas y bueyes fueron necesarios para mover los materiales requeridos por la obra del cable. (Colección Gustavo Pérez Ángel).

Mapa VIII. Red de Cables Aéreos proyectados y ejecutados en Caldas.

Mapa IX. Cable proyectado de Manizales al Chocó.

Imagen 23. El cable en funcionamiento. (Colección Gustavo Pérez Ángel).

Imagen 24. Estación del Cable aéreo Manizales – Villamaría.

Imagen 25. Escultura del ingeniero Lindsay y la torre 20. (Tomada de internet).

Imagen 26. La Torre 20 del Cable. (Colección Gustavo Pérez Ángel).

Imagen 27. Algunos viajeros más afortunados, se recreaban con el paisaje. (Colección Pilar Moreno de Ángel).

Imagen 28. Estación La Camelia. (Fuente: Archivo fotográfico del Cable).

Imagen 29. El cable aéreo. (Tomada de internet).

Imagen 30. Gondola de pasajeros. (Colección Gustavo Pérez Ángel).

Imagen 31. Plataforma de carga y sistema de giro del cable aéreo.

Imagen 32. El cable aéreo de Neira, toda una historia. (Tomada de La Patria, internet).

Imagen 33. Tomando el cable. (Tomada de internet).

Imagen 34. Fotografía del cable aéreo actual para Villamaría.

Imagen 35. Estación del cable. (Fuente: Archivo fotográfico del Cable).

Imagen 36. “Colgados de las Nubes”. (Colección de Gustavo Pérez Ángel).

Imagen 37. El cable aéreo al norte transportó más de un millón de pasajeros. Vagoneta de pasajeros llegando a Manizales. (Fondo Cultural Cafetero).

Imagen 38. La última torre que quedó en pie en la estación de Manizales, convertida ahora en universidad está acompañada de la torre 20. (Colección Gustavo Pérez Ángel).

(Ficha técnica)

Formato:	14 x 21,5 cm.
Caja gráfica:	9,9 x 17,6 cm.
Tipo de letra:	Palatino Linotype
Tamaño de la letra:	11 puntos
Interlineado:	13 puntos
Páginas:	Pág: 260
Papel:	Propalibro 75 grs.
Carátula:	Propalcote de 300 grs.
Encuadernación	Rústica, plastificada mate con reserva UV

Este libro se terminó de imprimir en julio de 2022, 100 años después de la inauguración oficial del Cable Mariquita-Manizales, en Impresos Megacolor, gracias al apoyo del Gobernador de Caldas Luis Carlos Velásquez Cardona y a su Secretario de Cultura Lindon Alberto Chavarriaga.

Manizales – Caldas – Colombia

Luis Fernando Sánchez Jaramillo

Doctor en Historia, con estudios en la Universidad de Caldas, Universidad Internacional de Andalucía en España y Universidad Nacional de Colombia sede Medellín. Miembro de varias asociaciones de historiadores, academias de historia y redes de investigación. Docente en las Universidades Nacional de Colombia, Universidad Autónoma de Manizales y Universidad de Caldas donde es Profesor Asociado en el Departamento de Historia y Geografía y Director del Instituto de Ciencias Sociales y Humanas ICSH. Profesor invitado en la Universidad Autónoma San Luis Potosí en México.

Sus publicaciones versan sobre: Archivística, Historia Local y Regional, Historia de la Muerte y los Cementerios, Historia Urbana e Historia Eclesiástica. Algunas de sus publicaciones son: *El Secreto empolvado de la historia en Caldas Patrimonio y Memoria Cultural* (1995). *Archivística Judicial* (1997). *Muerte y cementerios: Hitos fúnebres para el estudio de la historia de Pereira*, en: *Cenotafios. Relatos, análisis y evocaciones en torno a los cementerios de cinco municipios del Eje Cafetero colombiano* (2011). Territorialización de la muerte en una región de frontera. El caso de la provincia de Marmato en Colombia, en: *La Frontera, las fronteras. Diálogos transversales en estudios territoriales contemporáneos* (2013). Territorialización de la muerte: efectos socioculturales de la muerte en una región de frontera durante la segunda parte el siglo XIX en Colombia, en: *Lecturas antroposemióticas sobre la muerte y el morir desde Latinoamérica* (2015). *Memoria fúnebre de un territorio. Salamina – Manizales 1876*, en: *Memoria y Territorio, ICANH* (2017). *Neira. Caldas. Nuestros municipios y su historia*. (2020). La transformación urbanística de Manizales durante su primer centenario: La metamorfosis de una ciudad moderna, en: *Región y Metropolización. La Organización Territorial en un contexto global Derechos Humanos y Dinámicas sociales* (2020). *Los cementerios de la Arquidiócesis de Manizales*, en: *Devoción y Servicio* (2021).

Un momento especial vive la literatura caldense. Los premios nacionales, los internacionales, las publicaciones con respetables editoriales y las traducciones hacen pensar en una época brillante de nuestros autores.

Por supuesto si algo queremos desde la Gobernación de Caldas y su Secretaría de Cultura es apoyarlos y encontramos la mejor forma de publicar sus poemas, sus cuentos y sus crónicas en una colección de autores caldenses para que lleguen a los lectores a través de la Red Departamental de Bibliotecas Públicas.

Los nombres de nuevos escritores darán inicio a una serie de publicaciones que auspiciamos con el fin de aportar al incremento de índices de lectura en Caldas como territorio de oportunidades y buscar la visibilización de nuestros autores y la consolidación como figuras imprescindibles en la construcción de un patrimonio bibliográfico que nos reafirma y nos enorgullece.

En este 2022 La colección de Autores Caldenses como se ha denominado esta colección es un puente que comunica desde la palabra escrita a los autores con sus lectores para que la comunión nos nutra con las finas páginas de la literatura escrita desde Caldas para el mundo.

Lindon Alberto Chavarriaga Montoya
Secretario de Cultura de Caldas



Gobierno de
CALDAS

Secretaría de
CULTURA

**PRIMERO
LA GENTE**

A standard linear barcode is centered on the page. Below the barcode, the numbers "9 786289 508116" are printed vertically.