

CUANDO CALDAS TENÍA CABLES AÉREOS

Por: Albeiro Valencia Llano

Puentes colgantes o tarabitas

Nuestros aborígenes construían puentes colgantes y cruzaban los ríos utilizando tarabitas elaboradas con bejuco, fibras vegetales y cabuya. La tarabita más primitiva consistía en una cuerda tendida entre dos orillas para pasar el río con relativa seguridad. Para vadear el río Cauca, en el pueblo indígena de Irra, el capitán Jorge Robledo (1539) aprovechó el medio utilizado por los aborígenes que consistía en subir varios hombres y caballos a una balsa, la que estaba atada a un fuerte lazo. De este modo Robledo y su ejército atravesaron el río durante tres días, sin peligro para sus soldados, ni para sus caballos.

Y cuando se produjo el fenómeno colonizador, desde Antioquia hasta el territorio del actual departamento de Caldas, los colonos cruzaban el río Arma “colgados de un gancho o garabato de madera que se deslizaba por una lazo o cable de cabuya”. Durante muchos años y en numerosos puntos iban apareciendo tarabitas y garruchas para franquear quebradas, ríos y cañones. Hoy todavía vemos garruchas en algunos puntos para atravesar el río Cauca.

El sistema vial moderno

Hacia 1900 la clase dirigente del futuro departamento había acumulado dinero por medio del comercio, la minería, la ganadería, el café y otros negocios; ahora estaba pensando en la exportación. Con la creación del departamento de Caldas en 1905 Manizales, aprovechando su condición de centro político y administrativo, empezó a modernizar su sistema vial: nuevos caminos de herradura, mejoramiento y trazado de carreteras, navegación a vapor por los ríos Magdalena y Cauca, construcción del ferrocarril y de los cables aéreos.

La “locura” de los cables

Los cables aéreos fueron apareciendo en Caldas debido a la topografía montañosa y por la necesidad de solucionar el problema de transporte. Aunque fueron de alto costo desempeñaron un importante papel en la economía del departamento.

El cable Manizales- Mariquita era una necesidad para Manizales y su zona de influencia, para el ferrocarril de La Dorada y para la navegación por el río Magdalena. Por esta razón los mismos socios de la empresa constructora del ferrocarril se interesaron en la construcción del cable, como una inversión rentable que garantizaba su empresa ferroviaria.

Con base en los estudios preliminares se fundó en Londres (noviembre 26 de 1912) la sociedad “*The Dorada Raiway (Ropeway Extensión) Limited*”, la que seleccionó al ingeniero James Lindsay para dirigir las obras.

El cable tenía una extensión de 71 kilómetros 823 metros, que arrojaba 30 kilómetros menos que el camino de La Elvira. Las obras se iniciaron en la estación de Mariquita y finalizaron en la de Manizales.

Aunque el cálculo de las torres y de los motores se hizo para una capacidad de carga de 20 toneladas hora en cada sentido, se instalaron vagonetas para 10 toneladas hora. Los 72 kilómetros se recorrían en 10 horas, mientras que los bueyes que desplazó tardaban 10 días. La capacidad total del sistema era de 100 toneladas diarias en cada sentido, lo que era equivalente a la capacidad de carga de 17.300 bueyes (Pérez Ángel, Gustavo. *Colgados de las nubes. Historia de los cables aéreos en Colombia*, 1997).

El 2 de febrero de 1922 se celebró la llegada del cable a Manizales y la primera vagoneta arribó cargada de Champaña y engalanada con los colores de las banderas inglesa y colombiana. El cable produjo una verdadera transformación económica en el departamento y especialmente en Manizales y regiones vecinas.

Con la construcción del cable se despertó en Manizales y en el departamento un verdadero entusiasmo por este tipo de transporte, como la vía más adecuada para las regiones accidentadas de su territorio: el Cable del Norte logró influir en regiones como Aranzazu, Salamina, Pácora y Aguadas, dependientes económicamente de Antioquia y de su sistema vial. Desafortunadamente este cable llegó sólo hasta Aranzazu, en noviembre de 1930, pues la crisis económica frenó los trabajos. Sin embargo, el tramo construido prestó un excelente servicio y desplazó a la arriería. En 1935 el cable movió, entre Manizales y Aranzazu, 9780 toneladas y 68.803 pasajeros.

Viajar de Manizales a Aranzazu, en un vuelo de 23 kilómetros, en línea recta, tomaba tres horas veinte minutos y economizaba dos jornadas a caballo (Pérez, 1997: 172). Pero el avance de la carretera hacia el norte y los accidentes asestaron un golpe a este cable.

El cable a Villamaría cumplía una doble función: transportar piedra y arena para la reconstrucción de la ciudad, consumida por el incendio de 1925 y adelantar la llegada del ferrocarril. Tenía una extensión de dos kilómetros, tres estaciones, 18 torres y una capacidad de carga de 20 toneladas por hora en uno y otro sentido, o sea, 40 toneladas repartidas en 20 vagonetas (Echeverri, Néstor. *El ferrocarril de Caldas*, 1927).

Finalmente, el Cable del Occidente buscaba la comunicación directa con el Chocó, pero sólo avanzó 10 kilómetros. En diciembre de 1928 se inauguró la primera sección hasta la estación de La Linda, con cinco kilómetros, 70 vagonetas para carga y 25 para pasajeros. Dos años después las obras llegaron hasta Malabrigo.

La crisis económica y la política del Estado, de recortar las inversiones en obras públicas, afectaron el avance de los cables aéreos.

Hoy Caldas piensa en los cables

Para un departamento como el nuestro, de topografía abrupta, arrugada y difícil, los cables ofrecen grandes posibilidades para mover carga y pasajeros, a través de sus montañas. El sistema funcionó bien hace 75 años porque nuestra clase dirigente “decía y hacía”, pero hoy tenemos mandatarios que conocen la historia y saben que los cables son la mejor forma de unir regiones separadas por accidentes geográficos.

Los alcaldes de varios municipios del departamento (norte y occidente) le vienen apostando a la propuesta de los cables aéreos, con la mirada puesta en el turismo y en el transporte regional. En esta dirección se está haciendo seguimiento a los proyectos desarrollados en varios municipios de Antioquia, que se convirtieron en verdaderos polos de turismo y comercio.

Si hace 80 años saltamos de la mula y el buey al cable aéreo y a la exportación, hoy queremos volar, por cable, al turismo y al comercio de nuestros municipios. Nuestras regiones son ricas en paisajes naturales, en historia y en patrimonio cultural.

Revista Eje XXI, ed. 19
Septiembre, 2005
Pag. 22-24