

Cable aéreo Gamarra-Ocaña, progreso por las alturas

Cable air Ocaña-Gamarra, progress to the summit

Rodolfo Rincón Páez*

Universidad Popular del Cesar

Artículo no derivado de Investigación/ Recibido: Agosto 14 de 2011/ Aceptado: Septiembre 30 de 2011

El proyecto más significativo, llevado a cabo a comienzos del siglo anterior, para el desarrollo de la región conformada por Ocaña-Aguachica-Gamarra (Norte de Santander y Cesar, respectivamente) y sus áreas de influencia, a pesar de las protestas que realizó la comunidad por su construcción, iniciada en la administración del Presidente Pedro Nel Ospina y terminado en el de Miguel Abadía Méndez, fue este importante medio de transporte de pasajeros y carga. La obra fue emprendida por los Ferrocarriles Nacionales de Colombia a finales de 1925 y concluida en 1929, permaneciendo oficialmente al servicio hasta 1945 (para pasajeros) y su paralización en 1947 (hasta este año se movilizó carga) al darse plenamente el tránsito vehicular entre Aguachica y Ocaña, cuya carretera se inauguró el 15 de julio de 1947. Una vez desmontada la estructura de El Cable, la sección perteneciente a Aguachica fue vendida a Julio Z. Álvarez S. por la suma de \$70.000.00, siendo Alcalde del Municipio Juan Romano Marún.

Así como se reconoce que esta obra fue la más importante y visionaria, su desmonte y posterior venta, hoy después de 64 años, sin lugar a equívocos, ha sido el más grande desacierto administrativo, por no decir que atentado, contra los municipios que de él se beneficiaron en el corto tiempo que estuvo al servicio.

OBRA DE QUIJOTES

La construcción del Cable Aéreo Gamarra-Ocaña, fue una obra de alta ingeniería y de un gran diseño, pero ello no quiere decir que desde el momento de su concepción hasta su culminación, todo haya sido color de rosas para sus impulsores como para la obra en sí. Inicialmente, encontró obstáculos como la oposición de muchos sectores de la comunidad que no entendían que aquello fuera posible ya por lo económico como por el riesgo que significaba remontar la cordillera o descenderla encerrados como en una jaula, por lo que se identificaban

* Periodista; Lic. En Español y Literatura; Especialista en Práctica Docente Universitaria; Docente Universidad Popular del Cesar, Seccional Aguachica en las áreas de Español, Técnicas de la Comunicación y Comunicación Oral.

con alguno de los otros dos proyectos: la carretera o el llamado Ferrocarril de Tamalameque. Los defensores del proyecto, en el alto gobierno, tuvieron que esperar casi dos años para que la idea se consolidara y fuera aceptada. Sin lugar a dudas, se tuvo que haber dado una discusión, por no decir debate político; la inclemencia del clima fue otra barrera que junto a la topografía, hacían de la obra algo propio para titanes; la movilización del material pesado así como el resto de la maquinaria que se requería para la obra una vez llegaba en barco a Gamarra, era realizada a lomo de mula y a hombro de hombres, quienes tenían que abrir trochas, a pico y pala, ascender inaccesibles montañas y laderas como enfrentarse a tormentosas corrientes de agua; en fin, fueron muchos los retos que se tuvieron que enfrentar para que el proyecto se convirtiera en una realidad.

En la extensión del tramo Gamarra-Ocaña que fue de 50.541 metros, se construyeron 203 torres, con alturas que oscilaban entre 1,00 y 85,00 metros (Torre del Diablo —según Jesús Báez Arévalo esta altura era superior—) sobre las cuales se desplazaban tres tipos de vagones (las góndolas o lanchitas exclusivas para el transporte de altas personalidades del gobierno, agentes directivos del Cable; las de segunda clase para el servicio general de pasajeros y las de tercera clase para la carga); en todo el trayecto se debía arribar a 10 estaciones (¿fue El Ángulo o El Triángulo una Estación entre Gamarra-Aguachica? Si es así serían once): El Tope (Gamarra-Aguachica (su primer jefe de Estación fue Arsenio Arenas) con una distancia de 14.142 m; Aguachica-Lucaica, 6.173; Lucaica-Cerro Bravo, 3.591; Cerro Bravo-Múcuras, 7.405; Múcuras-San Rafael, 3.040; San Rafael-Lindsay, también llamada La Quinta (primer jefe de Es-

tación: Lizandro Navarro), 4.771; Lindsay-Sanín Villa, 3.007; Sanín Villa-Río de Oro, 3.001; y Río de Oro-Ocaña, 5.411 m. Entre ellas existieron distancias mínimas de 5 y máximas de 770 metros; su peso osciló entre 970 a 26.500 kilos; la distancia entre los cables aéreos que permitieron la labor los lunes, miércoles, viernes y medio día del sábado, así como el transporte y movilización de 341.692 pasajeros y 211.810 toneladas de carga, en toda su vida útil, fue de 3.25 metros; la capacidad de transporte era de 20 toneladas en cada dirección por hora, a una velocidad de 120 metros por minuto, movidos por 512 H.P. (sumatoria de todas las plantas diesel).

Durante toda su operación tuvo una ganancia de \$17.488.00, pues sus ingresos fueron de \$2'265.072.00, mientras sus egresos fueron de \$2'247.584.00. La obra no fue construida tanto para arrojar ganancia, sino para activar el desarrollo comercial de la región, es decir, impulsar el progreso. Muchos fueron los hoteles, tiendas, pequeñas empresas, comisariatos, construcción de nuevas viviendas, visitantes que se convirtieron en residentes. Por otra parte, ingresaron recursos por pago de impuestos, generación de empleo, capacitación humana (escuelas, colegios...), incremento del transporte fluvial, es decir, la importancia del Cable Aéreo entre Gamarra y Ocaña no se puede medir por la mísera ganancia económica que dejó, sino por el cambio de vida y el status que imprimió a la región; el Cable abrió camino, marcó sendero, rompió el paradigma de lo local y casero... cambió el ritmo y la manera de vivir.

El proyecto fue puesto en marcha por el ingeniero inglés James F. Lindsay¹ y la dirección técnica de Gabriel Sanín Villa (su relación personal con Lindsay no terminó bien), siendo Ministro de Obras Públicas Aquilino Villegas. En la con-

1. Hay quienes señalan que fue sepultado en Londres en 1930, pero en Aguachica, en el Cementerio Antiguo, hoy Terminal de Transportes, existió una tumba con características muy especiales que daba cuenta de sus restos mortales.

jugación de los nombres de los protagonistas del Cable se popularizó en la región una adivinanza que decía: *“Es clavo y no tiene punta, camina y no tiene pies, el martillo fue Aquilino y el que lo clavó un inglés”*. En memoria de sus constructores se denominaron con sus nombres y apellidos dos estaciones: Lindsay y Sanín Villa.

ORIGEN DE LA IDEA

En el año 1926, al empalmar el Ferrocarril de Cúcuta con el gran Ferrocarril del Táchira, el comercio en general, que también tenía como apoyo a Puerto Villamizar y Puerto Santander, empezó a colapsar por lo que se hacía de imperiosa necesidad una salida hacia la Costa Atlántica teniendo como aliado el río Grande de La Magdalena, en el Puerto de Gamarra y no Tamalameque.

La obra se proyectó con el propósito de comunicar comercialmente a Venezuela-Cúcuta-Río Magdalena-Océano Atlántico, en cuyo recorrido uniría los pueblos que se hallaran en el trazado, siendo los más destacados, entre otros, Ocaña-Aguachica-Gamarra. Los recursos económicos, con los que se contaba para sacar adelante dicha obra ascendían en ese momento a la suma de tres millones de pesos (\$3'000.000.00), cuantía que le correspondió a la región (Santander y Magdalena) por concepto de indemnización de la venta del Canal de Panamá, los cuales solo alcanzaron para concluir los trabajos entre Gamarra y Ocaña.

Por razones económicas y técnicas el Gobierno central desechó proyectos como el ferrocarril y la carretera, respectivamente, acogiendo la sugerencia que en 1923 había hecho Aquilino Villegas de construir un Cable Aéreo esgrimiendo para ello, entre otras razones, las ambientales, costos del servicio de transporte y del mantenimiento del sistema, mejores y mayores condiciones para la movilización de la carga, muchos más pueblos intercomunicados....

El Gobernador de Norte de Santander de ese entonces, Guillermo Cote Bautista, facilitó el inicio de la obra la cual comenzó el 7 de agosto de 1925 y se inauguró por parte del Alcalde (E. ?) de Ocaña, Pedro J. Villamizar, el día 7 de agosto de 1929.

Para bien de la zona baja (Gamarra, Aguachica...) los trabajos se iniciaron en ésta por su proximidad al río, por donde se movilizó la infraestructura que iba a emplearse en el proyecto, porque de haberse iniciado por Cúcuta, el proyecto habría fracasado totalmente, es decir, no había alcanzado a llegar a Gamarra así como no alcanzó para llegar a Cúcuta por la falta de recursos y porque la dirigencia del momento no simpatizaba mucho con el proyecto, pero sí con la carretera.

GERENTES

Por la grandeza del proyecto y para poder llevarlo a feliz término, fue necesaria la “importación” de mucha mano de obra calificada y no calificada, pues obras como esa no se habían visto antes, razón por la cual la experiencia en el manejo de determinados aspectos exigía evitar improvisaciones y disminuir riesgos. Muchas personas llegaron por el impacto laboral y se quedaron en la región. Las oportunidades estaban a flor de piel. Ocaña, para entonces, era el epicentro comercial y cultural de la región; Aguachica vivía de un incipiente comercio y empezaba a descollar como un punto intermedio entre los productos que llegaban por el río (y los que éste producía) y los que se daban en la parte alta de Norte de Santander.

Una vez en marcha el Cable Aéreo, fue necesario empezar a capacitar, en todas las áreas, al elemento humano de la zona para que administrara y operara la empresa que nacía, pudiera responder a los retos que ella traería consigo y fuera protagonista de su propio progreso.

“Desde su iniciación el Cable fue gerenciado por Gabriel Sanín Villa y poco a poco fueron desfilando Enrique Uribe Ramírez, José Arenas, Miguel R. Quin, Fernando Jaramillo Arango, Luis M. Bautista, Luis García Cadena, José M. Bravo,..... Francisco P. Fajardo y finalmente Germán Sánchez Picón, oriundo de Río de Oro”.

ALTURAS CON LEYENDAS

El viaje entre estaciones en todo el recorrido del Cable Aéreo era lleno de sorpresas así se viajara en él todos los días. El viento no era el mismo y la manera de contemplar el paisaje y la sensación de remontar miles de metros de altura al enfrentar la montaña de cima a cima, eran una nueva experiencia, una nueva aventura. Estando en las góndolas se podía palpar el verde y húmedo pasto, así mismo acariciar la neblina, allí se escuchaba el silbo del viento amancebándose con las nubes; al vértigo se le restaba fuerza con un buen “bolegancho”; ahí los ojos de los viajeros se podían contemplar en su esplendor, ya por lo próximo o por el miedo que producía el primer viaje.

Quienes viajaron en el Cable Aéreo jamás lo podrán olvidar. En ese viaje el calor de los amores, el abrazo se sentía más cálido y necesario; él fue el origen para que muchos parroquianos aprendieran a rezar el Santo Rosario y a ofrecer promesas; era una buena escuela para comer uñas y hacer ejercicios de tensión dinámica, sobre todo con los dedos; allí no había ateos... al final del viaje volvía la tranquilidad y todo se barnizaba con chistes, carcajadas y anécdotas. La magia del viaje fundió relaciones de parejas; muchos romances y matrimonios se sellaron para siempre con el céfiro de la tarde y más cerca de las estrellas, de la mano de las alturas.

Los accidentes no faltaron. Cuenta Jesús Báez Arévalo (quien se desempeñó como carrero, engrasador y otros oficios) que una vez un gru-

po de personas que viajaba a Río de Oro para diligenciar asuntos de un matrimonio, al llegar a su destino, “en medio de la pea se dieron cuenta que faltaba uno de la comitiva” posteriormente lo encontraron muerto: se había caído de la vagoneta. Otro hecho refiere que un marido infiel al ser descubierto por su esposa y para tratar de “suavizar” la situación, la invitó a tierra caliente y al llegar a ésta los dos venían muertos. Él había disparado contra ella y después se suicidó. En otro viaje, se dio un atentado contra un único pasajero que venía en la góndola: de un certero disparo le cegaron la vida. Un antioqueño, en una ocasión, fue el único sobreviviente, de cuatro personas que viajaba, cuando la góndola fue parada, por error, en un lugar donde ardía el pasto, él aferrándose al cable, casi al rojo vivo, logró evitar que lo consumiera el fuego. Historias de robos de café, cebolla, maíz, arroz, ron y materiales que se transportaban en las vagonetas, fueron comunes y protagonizadas por piratas tierra-aire-tierra. Esa aventura entre Gamarra y Ocaña que valía 80 centavos y que duraba 6 horas era algo indecible, inefable, romántico, osado, que se anhelaba y distinguía, era un encuentro con lo no vivido y deseado por vivir... después que se bajaban de las góndolas se había cumplido un sueño y hoy después de muchos años, quienes no lo conocieron, sueñan con él y están completamente convencidos de que su desmonte fue un error visionario-futurista, un avance en retroceso, un retroceso que impidió el avance a una realidad que hoy, turísticamente, estaría oxigenando y fortaleciendo la economía regional... por las alturas.

BIBLIOGRAFÍA

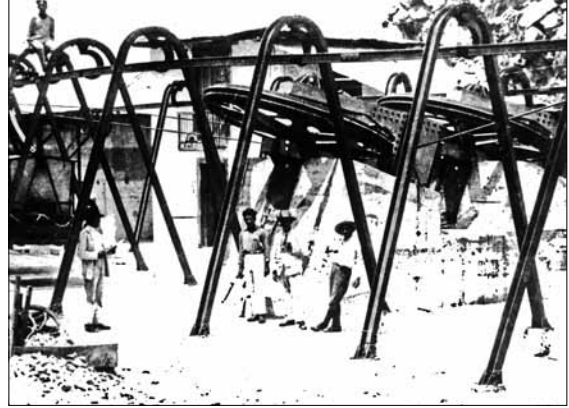
Durán Arias, L. E. (1982). Río de Oro, historia y leyenda. Bogotá: Alpes Editorial.

Entrevistas personales con Jesús Báez Arévalo, Miguel Guerrero y Nahún Rincón Galvis. Aguachica, 1991.

Pasajeros, usuarios del servicio de transporte en su arribo a una de las estaciones.



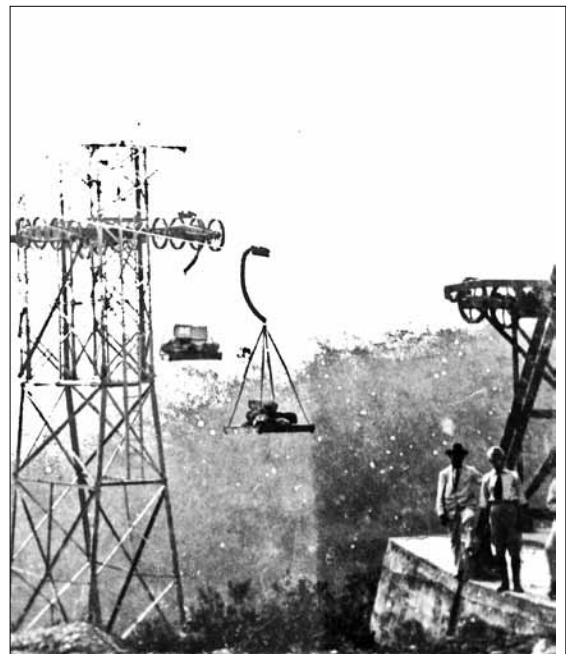
Parte de la estructura del Cable Aéreo. Obsérvese la dimensión de las poleas



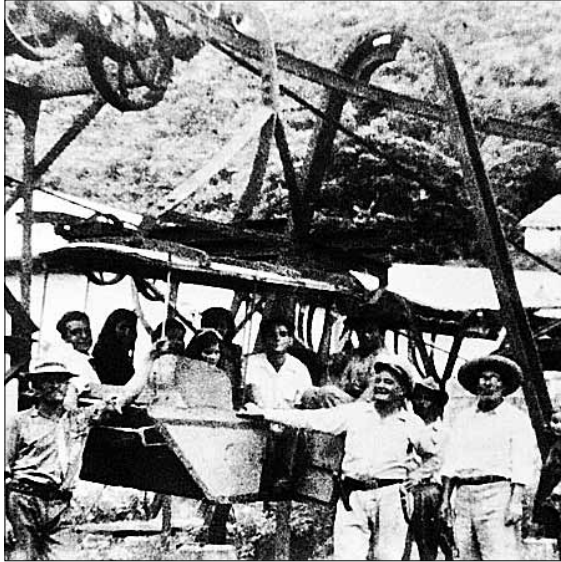
Operarios del Cable movilizándose en góndolas de carga.



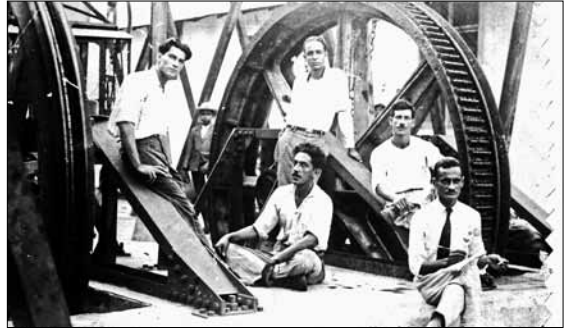
Góndolas de carga en plena actividad; observan pasajeros en espera de su medio.



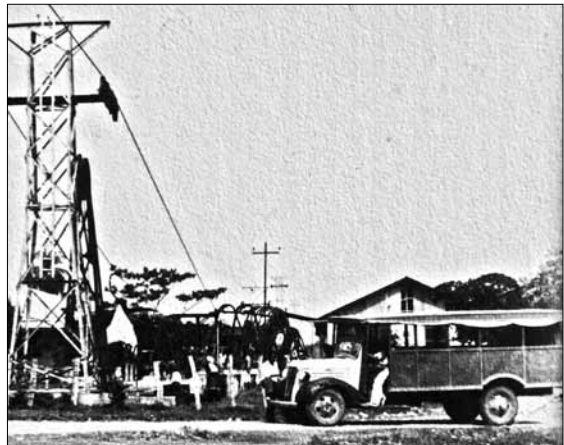
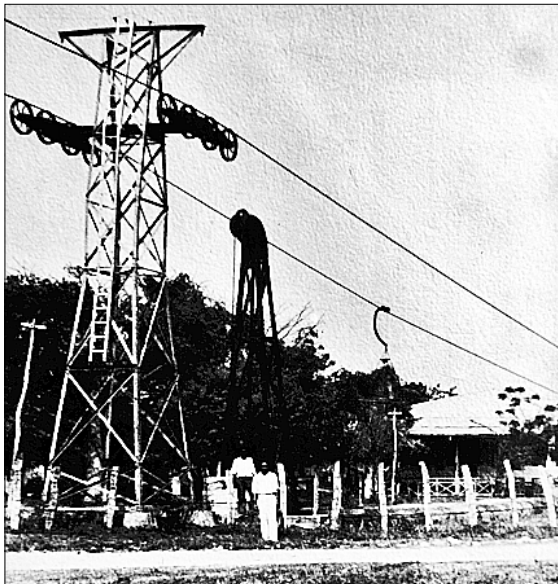
Arribo de pasajeros a una de las estaciones del Cable Aéreo.



Trabajadores y personal administrativo del Cable Aéreo junto a la estructura que movilizaba tan importante medio de transporte en esa época.



Estación del Cable Aéreo de Aguachica. Se observa uno de los vehículos que se encargaba de movilizar pasajeros de la región hasta dicha estación.



Estación del Cable Aéreo ubicada en Aguachica, Cesar. Hoy en día se conserva en un 30% de su construcción inicial; en ella funciona una institución Educativa denominada El Cable.

