

Misión Científico Social 100 Años del
Cable Aéreo Manizales - Mariquita

INFLUENCIA DEL CABLE
AÉREO MANIZALES -
MARIQUITA EN LA
CONFIGURACIÓN DE LA
VIDA COTIDIANA DE LOS
HABITANTES DEL
MUNICIPIO DE HERVEO

Laura Sofía Mesa Villegas
Programa de sociología
Universidad de Caldas



**Influencia del Cable Aéreo Manizales – Mariquita en la configuración de la vida cotidiana
de los habitantes del municipio de Herveo**

Proyecto:

Misión Científico Social 100 años del Cable Aéreo Manizales – Mariquita

Coordinador general de la pasantía:

PhD. Gabriel Gallego Montes

Informe de pasantía para optar al título de:

Socióloga

Presentado por: Laura Sofía Mesa Villegas

Directora de trabajo de grado: Mg. Sandra Lorena Muñoz Herrera

Universidad de Caldas

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

Departamento de Antropología y Sociología

Programa de Sociología

2023

Agradecimientos

Como todo trabajo, este es el resultado de un esfuerzo colectivo. Por ello quiero manifestar mi gratitud a la comunidad del municipio de Herveo, quienes me acogieron de forma afectuosa y estuvieron siempre dispuestos a hacer parte de este proyecto.

A la Universidad de Caldas y al Programa de Sociología, donde pude formarme como profesional con una mirada crítica y reflexiva ante el mundo y la sociedad.

A mis profesores, en especial a Sandra Lorena, que, con su pasión por la sociología y trabajo riguroso, es un ejemplo para las mujeres en la academia; y, al profesor Carlos Leopoldo, quien ha promovido mi interés por la investigación social.

A mi padre, Carlos Ariel, por enseñarme sobre la perseverancia y el trabajo duro, y a mi madre, María Soledad, por estar a mi lado en cada paso y transmitirme diariamente su amor, fortaleza y valentía.

A mis hermanos, Juan Manuel y Daniel Ricardo, compañeros de viaje, que son siempre mi gran inspiración.

A mis amigas de carrera, Yeimy, Valentina y Natalia, por su apoyo incondicional y comprensión durante el camino que recorrimos juntas.

A Jhon, por motivarme cada día a culminar mi práctica profesional, y por las constantes reflexiones y discusiones que impulsaron la escritura de este informe.

Tabla de Contenido

Resumen.....	8
Abstract.....	8
Introducción.....	10
Capítulo 1. Caracterización Sociohistórica del Municipio De Herveo.....	12
1.1 Antecedentes.....	12
1.2 Planteamiento del Problema.....	17
1.3 Contexto Sociohistórico de Herveo.....	20
1.3.1 Aspectos Geográficos.....	20
1.3.2 Población.....	22
1.3.3 Herveo y el Cable Aéreo.....	26
1.4 Herveo Antes del Cable Aéreo.....	27
1.4.1 La Arriería.....	28
1.4.2 La Colonización Antioqueña.....	29
1.4.3 Los Caminos de Herradura.....	30
1.4.4 La Construcción del Cable Aéreo.....	32
1.5 Las Estaciones del Cable Aéreo en Herveo.....	33
1.5.1 Estación Frutillo.....	34
1.5.2 Estación Soledad.....	35
1.5.3 Estación Cedral.....	35
1.5.4 Estación Ángulo B.....	36
1.6 Marco Teórico.....	37
1.6.1 Teoría de la Estructuración.....	37
1.7 Marco conceptual.....	41
1.7.1 Memoria.....	42
1.7.2 Patrimonio Cultural.....	43
1.7.3 Patrimonio Cultural Inmaterial.....	44

1.7.4 Turismo.....	44
1.7.5 Turismo Cultural.....	45
1.7.6 Turismo Rural.....	45
1.7.7 Turismo de Aventura.....	45
1.7.8 Cable Aéreo.....	46
1.9 Objetivos.....	46
Capítulo 2. Metodología.....	48
2.1 Diseño Metodológico.....	48
2.2 Perspectiva Metodológica.....	49
2.3 Herramientas Metodológicas.....	50
2.4 Trabajo de Campo.....	53
2.4.1 Primera Visita a Herveo.....	55
2.4.2 Segunda Visita a Herveo.....	59
2.4.3 Tercera Visita a Herveo.....	61
2.4.4 Cuarta Visita a Herveo.....	65
2.4.5 Quinta Visita a Herveo.....	68
2.4.6 Sexta Visita a Herveo.....	70
Capítulo 3. Hallazgos.....	73
3.1 Procesos Económicos, Sociales, Culturales y Políticos en el Marco del Cable Aéreo....	73
3.1.1 La Economía en Herveo.....	74
3.1.2 Escenario Nacional y Crecimiento Económico en Herveo.....	76
3.1.3 Trabajadores del Cable Aéreo en Herveo.....	78
3.1.4 Reglamentaciones Laborales Para Trabajadores del Cable Aéreo.....	80
3.1.5 El Escenario Político y el Periodo de La Violencia.....	82
3.1.6 El Escenario Cultural y las Festividades en Herveo.....	86
3.1.7 Construcciones y Arquitectura en Herveo.....	89
3.2 El Cable Aéreo y la Organización de la Vida Cotidiana.....	91

3.2.1 Vida Cotidiana de los Agricultores de Café.....	91
3.2.2 La Llegada de los Ingleses a Herveo y su Influencia en la Vida Social.....	92
3.2.3 La Vida Cotidiana de los Trabajadores del Cable.....	94
3.2.4 El día de Mercado.....	98
3.2.5 Las Lecherías de Delgaditas y el Comercio con Manizales.....	99
3.2.6 Los Transportadores de Carga.....	100
3.2.7 La Vida en la Estación Cedral y sus Alrededores.....	101
3.2.8 Los Pasajeros del Cable Aéreo.....	103
3.2.9 Vida Cotidiana en la Estación Ángulo B y sus Alrededores.....	104
3.2.10 La Violencia Bipartidista y el Cable Aéreo.....	106
3.3 Elementos Potencialmente Constitutivos del Patrimonio Cultural.....	111
3.3.1 El Cable Aéreo en la Memoria de los Habitantes De Herveo.....	112
3.3.2 Los Vestigios y las Estaciones del Cable Aéreo.....	116
3.3.3 El Cable Aéreo y el Turismo en Herveo.....	121
3.3.4 Beneficios en Torno al Turismo.....	122
3.3.5 Problemáticas en Torno al Turismo.....	123
Capítulo 4. Análisis Sociológico.....	125
4.1 Mirada Sociológica Sobre la Vida Cotidiana en el Contexto del Cable Aéreo en Herveo.....	125
4.2 Conclusiones.....	133
Anexos.....	135
Bibliografía.....	146

Índice de Imágenes

Imagen 1. Mapa veredal de Herveo.....	21
Imagen 2. Arriero con traje típico antioqueño.	28
Imagen 3. Ruta del camino La Elvira.	30

Imagen 4. Ruta del camino La Moravia.	31
Imagen 5. Mapa de Herveo con la ubicación de las estaciones del Cable.....	34
Imagen 6. Fotografía de la Estación Frutillo.	34
Imagen 7. Fotografía de la Estación Soledad.	35
Imagen 8. Fotografía de la Estación Cedral.	36
Imagen 9. Fotografía de la Estación Ángulo B.	36
Imagen 10. Carga transportada por el Cable Aéreo Manizales – Mariquita.....	77
Imagen 11. Póliza o certificado de seguro de Arnoldo Agudelo López.....	81
Imagen 12. Áreas de violencia en el departamento del Tolima.....	84
Imagen 13. Fotografía de la Parroquia María Auxiliadora de la Soledad.....	87
Imagen 14. Desfile de la Virgen del Carmen, Herveo – Tolima.....	88
Imagen 15. Fotografía de casa construida en tablaparada.....	90
Imagen 16. Fotografía de casas construidas en tablaparada.....	90
Imagen 17. Mr. Brown y su familia.....	93
Imagen 18. Fotografía de Gilberto Giménez trabajador del Cable.....	94
Imagen 19. Arnoldo Agudelo en la biblioteca de Herveo.....	96
Imagen 20. Toldos en el parque principal de Herveo en el día de mercado.....	98
Imagen 21. Fotografía del rio Aguacatal desde la Estación Ángulo B.....	105
Imagen 22. Fotografía de vagoneta del Cable Aéreo.....	114
Imagen 23. Fotografía de balanza pata de gallo.....	115
Imagen 24. Fotografía de réplica a pequeña escala de las torres del Cable.....	115
Imagen 25. Fotografía de mesa auxiliar tipo bandeja.....	116
Imagen 26. Fotografía de los cimientos de Hormigón de las torres del Cable.....	117

Imagen 27. Torre del Cable Aéreo en Padua.....	118
Imagen 28. Torre del Cable Aéreo en el parque principal de Herveo.....	118
Imagen 29. Vestigios del Cable Aéreo en la Estación Soledad.....	120

Índice de Anexos

Anexo 1. Consentimiento informado para entrevistados.....	135
Anexo 2. Formato de entrevista a profundidad.....	136
Anexo 3. Folleto de las estaciones del Cable Aéreo.....	139
Anexo 4. Cartilla sobre resultados de la pasantía.....	140

Resumen

Esta investigación se realizó bajo la modalidad de práctica profesional, en el marco de la Misión Científico – Social 100 Años del Cable Aéreo Manizales – Mariquita, una propuesta universitaria cuyo objetivo es la construcción y el reconocimiento de saberes con las comunidades, basada en la interpretación de la historia y las memorias familiares con la finalidad de apoyar y movilizar procesos de desarrollo en los que se reconozca el patrimonio cultural y arquitectónico.

De esta manera, y en cumplimiento con el propósito de la pasantía, este estudio se desarrolla en el municipio de Herveo, Tolima, con la pretensión de comprender la influencia que tuvo el Cable Aéreo Manizales – Mariquita en la configuración de la vida cotidiana de sus habitantes, identificando, a la vez, los procesos estructurales que marcaron esta época y los elementos potencialmente constitutivos del patrimonio cultural que se encuentran relacionados con el Cable Aéreo.

Palabras clave: *Cable Aéreo Manizales - Mariquita, memoria, vida cotidiana, patrimonio cultural, turismo.*

Abstract

This research was carried out under the modality of internship within the framework of the Scientific – Social Mission 100 Years of Manizales – Mariquita Aerial Tramway, a university proposal whose objective is the construction and recognition of knowledge with the communities, based on the interpretation of history and family memories in order to support and mobilize development processes in which cultural and architectural heritage is recognized.

In this way, and in compliance with the purpose of the internship, this study is developed in the municipality of Herveo, Tolima, with the aim of understanding the influence that Manizales – Mariquita Aerial Tramway had on the configuration of its inhabitants' daily life, identifying, at the same time, the structural processes that marked this time and the potentially constitutive elements of the cultural heritage that are related to the Aerial Tramway.

Keywords: *Manizales – Mariquita Aerial Tramway, memory, daily life, cultural heritage, tourism.*

Introducción

El presente informe de pasantía es el resultado de la investigación realizada en el proyecto Misión Científico – Social 100 años del Cable Aéreo Manizales – Mariquita, como una iniciativa que surge para la producción de conocimiento desde la perspectiva de las ciencias sociales, en torno a un sistema de transporte que prestó su servicio por 45 años en los departamentos de Caldas y Tolima. El informe fue socializado y aprobado por el director de la pasantía en el Coloquio 100 años del Antiguo Cable Aéreo Mariquita – Manizales (y la Dorada), desarrollado en diciembre del año 2022. Así, este documento integra los componentes trabajados dentro de la pasantía e incluye una reflexión sociológica.

En este sentido, desde la mirada de la sociología, se busca indagar por el impacto del funcionamiento del Cable Aéreo en la vida cotidiana de los habitantes del municipio de Herveo – Tolima, otorgándole valor a los relatos de aquellas personas que fueron testigos de este momento histórico, y que narran las transformaciones que este sistema de transporte generó en el desarrollo de sus rutinas y de su entorno social.

El informe se divide en cuatro capítulos.

En el primero de ellos se hace una caracterización sociohistórica de Herveo, comenzando con una descripción geográfica y demográfica actual del municipio y continuando con un contexto social de la época previa al funcionamiento del Cable Aéreo; el segundo capítulo se encuentra orientado a exponer de forma detallada la metodología desarrollada para responder a los objetivos de la investigación; el tercero busca exponer los hallazgos, este capítulo está organizado en tres momentos, primero se abordan los procesos sociales, económicos, políticos y culturales que se gestaron en Herveo en el marco del funcionamiento del Cable Aéreo, después

se expone la organización de la vida cotidiana durante este periodo, y se finaliza con la caracterización de los elementos potencialmente constitutivos del patrimonio cultural que se identificaron a lo largo del trabajo de campo en el municipio.

Por último, el cuarto capítulo del informe se dedica al análisis sociológico de los hallazgos y de algunas de las consecuencias que el desmantelamiento del Cable Aéreo implicó en las dinámicas sociales del municipio, y se cierra el informe con las conclusiones de la investigación.

Capítulo 1

Caracterización Sociohistórica del Municipio De Herveo

1.1 Antecedentes

Realizar un acercamiento al Cable Aéreo Manizales – Mariquita implica, al mismo tiempo, hacer un recorrido por los diferentes medios de comunicación que precedieron este sistema de transporte en el territorio nacional, así como de los factores que llevaron a que se hiciera necesaria la implementación del mismo en el territorio de Caldas y Tolima, prestando atención a los elementos bibliográficos que hacen alusión al municipio de Herveo a través del cual cruzaba el Cable Aéreo y que constituye el territorio en el cual se ha desarrollado esta investigación.

En lo que se refiere a los medios de comunicación que antecedieron los cables aéreos, el libro *Colgados de las Nubes Historia de los Cables Aéreos en Colombia* (1997) de Gustavo Pérez Ángel, expone todo un recorrido por los diferentes medios de transporte con los que contó el país, comenzando por las tarabitas, las cuales fueron construidas y usadas por los indígenas para atravesar ríos o depresiones, y continuando con los caminos de herradura, los cuales sirvieron en un inicio a los arrieros durante la colonización antioqueña y más adelante fueron útiles para mantener el intercambio de mercancías entre diferentes municipios. También hace mención de los diferentes medios de navegación del río Magdalena como las canoas y champanes usados hasta 1830, y las embarcaciones a vapor usadas posteriormente. Asimismo, hace referencia al avance de la construcción de ferrocarriles en Colombia y a las dificultades que se presentaron en este periodo.

Finalmente, Pérez presta especial atención al proceso de construcción de cables aéreos, situando el escenario político nacional en medio del cual se construyeron, haciendo mención de

la guerra de los mil días, la separación de Panamá, el régimen del general Rafael Reyes que despertó el deseo de modernización entre la población y el mandato de Carlos Restrepo, cuya política de gobierno tuvo el propósito de construir cables aéreos en Colombia.

En cuanto al Cable Aéreo Manizales – Mariquita, Pérez señala que su construcción fue necesaria no solo para la región de Manizales, sino también para el ferrocarril de La Dorada y para la navegación por el Magdalena, hasta donde llegaba la carga en bueyes y mulas, pues “un cable aéreo desembotellaría la nueva zona de colonización y su extensa región agrícola, garantizando la carga para el ferrocarril de La Dorada y para el río Magdalena” (Pérez, 1997).

Asimismo, relata las fases por las que pasó el proyecto del Cable Aéreo Manizales - Mariquita, en lo referente al trazado de la ruta, la elección del tipo de cable, los elementos técnicos, el número de estaciones del cable, el proceso de construcción y el impacto que tuvo en la economía de Caldas.

Por otra parte, en el libro *Las Comunicaciones en la transición del siglo XIX al XX en el Sistema Territorial Colombiano* (2012) de Felipe Gutiérrez López, se realiza una revisión historiográfica de las principales investigaciones o estudios que se han llevado a cabo sobre la estructura y dinámicas de las comunicaciones en el Sistema Territorial Colombiano entre la segunda mitad del siglo XIX y la primera del siglo XX, considerando además el fenómeno histórico en sí mismo en relación a la dinámica de este sistema, evidenciada por medio de documentos históricos que se mantienen en los archivos registrados por actos administrativos. Allí, dedica un apartado a los cables aéreos haciendo referencia a lo desarrollado por Gustavo Pérez Ángel en su obra ya mencionada.

Bajo esta misma línea de investigación, se encuentra la reciente publicación del libro *Cables Aéreos de Caldas... Una Historia* (2022) de Ángel María Ocampo y Luis Fernando Sánchez, en

el que se hace un recorrido por la evolución del sistema vial y de transportes en Colombia, y una definición del contexto económico y político de la época en que se construyeron los cables aéreos de Caldas, sumando al contexto sociocultural, enfatizando en la población de la región, sus características demográficas y estratificación social, desarrollando al final una caracterización de la vida cotidiana en torno al Cable Aéreo.

De los aportes que se hacen allí acerca de la vida cotidiana se encuentra el de los trabajadores del cable y sus familias, los cuales eran personas residentes en los lugares que hacía uso la empresa, y dentro de las relaciones que mantenían entre ellos se encuentran las visitas que realizaban haciendo uso del Cable Aéreo, las fiestas y las celebraciones sociales.

También se hace mención de los sindicatos, los cuales se desarrollaron en los años 30 alrededor de los ferrocarriles y los cables aéreos, encontrando que en este sector existían 4 sindicatos con un número de 1.135 afiliados y, en cuanto a la actividad sindical en Herveo:

“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 Floresmiro Salcedo.”

(Ocampo et al, 2022)

En cuanto a los extranjeros que vinieron de Europa y participaron en el diseño, construcción y funcionamiento del Cable Aéreo, los denominan en esta investigación “Los Hombres de la Dorada Railway”, en referencia a la empresa de ferrocarril que se encontraba en mariquita, a partir de la que se creó la RopeWay Extension, encargada del Cable Aéreo. Sobre ellos, Ocampo y Sánchez dicen lo siguiente:

“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.” (Ocampo et al, 2022)

Muchos de estos extranjeros provenían de Inglaterra y residieron en algunas de las estaciones del Cable y de ferrocarriles, haciéndose cargo de la administración y construcción de las obras, por lo cual su presencia marcó la vida social de estos lugares del país, pero también el desarrollo macrorregional, especialmente por parte de los ingenieros y empresarios ferroviarios y de Cable Aéreo, temática que es desarrollada en el artículo Ingenieros Ingleses en el Norte del Tolima (2006), escrito por José Ernesto Ramírez, exponiendo los aportes tecnológicos realizados por estos inmigrantes, pero también los aportes culturales, señalando que:

“desde el punto de vista cultural, se podría hablar de otros múltiples aportes de aquellos inmigrantes ingleses, que además de importar especies agrícolas, diseñar acueductos y plazas de mercado, racionalizar la gestión en las obras públicas, anticipar la idea del “transporte multimodal”, innovaron la arquitectura local y conformaron un núcleo social reconocido por sus costumbres, intercambios y expectativas” (Ramírez, 2006).

Del mismo modo, abarca el papel de las empresas inglesas en el desarrollo de la región y los resultados económicos de sus operaciones, que en los últimos años de funcionamiento del Cable sufrieron un déficit por el incremento de los costos de mantenimiento del sistema que no eran compensados por los ingresos que generaba, lo que lo llevaba a ser menos competitivo en comparación con otras alternativas de transporte de carga, lo que condujo a un proceso de disolución, dadas las complicaciones para mantener en funcionamiento el Cable Aéreo.

En cuanto a las investigaciones desarrolladas sobre el Cable Aéreo en relación con el patrimonio cultural, se encuentra la tesis de pregrado titulada Cable Aéreo Manizales – Mariquita

Una Ruta De Conocimiento, Tecnología Y Desarrollo, realizada por Rafael Morales Aristizábal en el año 2021, la cual buscaba desarrollar una propuesta para la recuperación de la memoria colectiva y salvaguardar el patrimonio cultural e inmaterial del departamento de Caldas, encontrando que la infraestructura del Cable Aéreo está en riesgo de perder sus valores patrimoniales, ya que las intervenciones realizadas se han enfocado en un solo punto, sin tener en cuenta la totalidad del sistema.

Asimismo, en lo referente al municipio de Herveo, Morales (2021) encuentra que “la estación de Herveo dentro del sistema es la que ha mostrado, después de la estación de Manizales, ser la que mayor cantidad de valores recoge”, esto debido a “localización estratégica, mayor sentido de pertenencia por el cable, mayor concentración de vestigios”, obteniendo como conclusión que existen, por una parte, algunas fortalezas en el municipio tales como que se conserva la implantación de la estación, se puede leer el trayecto que lleva el cable y que hay un sentido de apropiación de la historia por parte de los habitantes de Herveo.

Por otro lado, señala como debilidades el alto riesgo de perderse la evidencia y la autenticidad de la estructura por el uso que se le da actualmente, la baja participación ciudadana, la poca divulgación de valores patrimoniales, intervenciones inadecuadas que ponen en riesgo el patrimonio, entre otras.

Finalmente, sobre la historia del municipio de Herveo se encuentra el libro de Belisario Antonio Gómez Castro, Herveo a Través de su Historia, publicado en el año 2008, en el que se incluye una monografía del municipio para el año 1934, dando paso posteriormente a una descripción del lugar durante el periodo de su fundación y de sus primeros pobladores. También hace referencia a las primeras vías de transporte que fueron los caminos de herradura y del templo parroquial, el cual cumple un papel fundamental en la vida religiosa del municipio.

Además, dedica un capítulo para hablar sobre el Cable Aéreo, refiriéndose a algunos aspectos técnicos de su construcción, el contexto internacional, los ingenieros que participaron en la dirección de la construcción, como lo es el ingeniero Lindsay y Frank Koppel y una breve exposición de las estaciones Soledad y Futillo, terminando con un apartado dedicado a la Torre Veinte, que fue una de las torres del sistema ubicada cerca a la Estación Yolombal, y llevaba este nombre por encontrarse a veinte torres desde la estación Frutillo. Su altura es de 54.60 m y su particularidad reside en ser la única construida en madera, a diferencia de las demás que fueron construidas en hierro, debido a que:

“el barco de bandera inglesa que transportaba un cargamento de hierro para su construcción y las de otras torres más fue hundido por submarinos alemanes debido al conflicto surgido por La Primera Guerra Mundial.

Por tal motivo y viendo que el proyecto se quedaba paralizado, los ingenieros colombianos Francisco de P. Fajardo y Jorge Robayo, propusieron al ingeniero inglés James F. Lindsay, director de la obra, el diseño y la construcción de una torre provisional construida de madera.” (Gómez, 2008)

Sin embargo, la torre se mantuvo en el sistema hasta el año 1967, cuando dejó de funcionar el Cable, ya que no ofrecía ningún peligro. Luego, en el año 1983 fue desmontada por partes y trasladada a Manizales por la Facultad de Arquitectura de la Universidad Nacional, ubicándola en el antiguo patio de bueyes, conocido hoy como El Cable. Se inauguró en el año 1984 y actualmente hace parte del patrimonio cultural de la nación, “rescatándose así una obra de valor técnico, artesanal e histórico” (Gómez, 2008).

1.2 Planteamiento del Problema

Durante las dos primeras décadas del siglo XX, Herveo se empieza a constituir como una floreciente zona cafetera y un lugar de intercambio comercial, por lo que era fundamental generar rutas que permitieran el desarrollo de esta actividad económica y el transporte de mercancías. Estos productos se trasladaban de un lugar a otro a través de caminos de herradura, que con el tiempo cobraron suma importancia para la organización territorial, ya que constituyeron un patrón para el establecimiento de pueblos y caseríos de la región. En estos antiguos caminos que cruzaban la cordillera central se podían encontrar fondas y hospedaje para los arrieros, lo que activaba la economía de los diferentes caseríos por los que trasegaban.

Dadas las complejas condiciones climáticas y geográficas de Caldas y Tolima que obstaculizaban el transporte de mercancías y que prolongaban hasta por 10 días el recorrido de los arrieros, se hizo necesaria la construcción del cable aéreo Manizales – Mariquita, lo que permitió transportar de forma rápida y eficaz las diferentes mercancías hasta el Puerto del Río Magdalena.

Esto condujo a que los caseríos por los que se encontraban los caminos de herradura dejaran de ser frecuentados con la misma constancia que antes y que las zonas donde se establecieron las torres y las estaciones del Cable se convirtieran en puntos de referencia y de concentración de campesinos, obreros y operarios, así como lugares propicios para la prestación de todo tipo de servicios, generando diversas oportunidades para los campesinos y comerciantes del municipio.

Partiendo de lo anterior, esta investigación busca registrar de las memorias en torno al Cable Aéreo, para así, por una parte, comprender cómo este, durante su construcción, funcionamiento y desmantelamiento, incidió en la configuración de la vida cotidiana, rutinas, formas de vida, de entender y de ver el mundo, así como en procesos sociales, económicos, culturales y políticos, lo que posibilita establecer una relación entre la estructura y el actor social, partiendo de la idea de

que ambos son coherentes entre sí, pues, como lo menciona Giddens en la teoría de la estructuración, aunque la estructura social se presenta como externa al actor y condicionante de su comportamiento, también es habilitante del mismo, ya que esta no existe por sí sola, sino a través de los agentes sociales que la producen, reproducen y tienen la capacidad de generar cambios en el mundo social a través de sus acciones.

Por otra parte, el registro de memorias del Cable Aéreo hace posible indagar, desde las narraciones y testimonios de la vida cotidiana, por aquellos elementos relacionados con el Cable que se han convertido en parte de la identidad e historia del municipio de Herveo, y que los mismos agentes sociales señalan e identifican en los relatos, los cuales pueden ser caracterizados como potenciales elementos constitutivos del patrimonio cultural del municipio.

Es importante resaltar que el registro de memorias en el municipio de Herveo da cabida a la posibilidad de comprender la realidad social más allá de la historia oficial o centrada en las élites, escuchando los relatos de actores sociales, hombres y mujeres, que se encuentran en el anonimato, que hacen parte de minorías o que no han sido escuchados, que quedan al margen o que sus vidas no figuran en las fuentes escritas, para conocer y construir otras versiones de la historia, partiendo de las unidades familiares y de las comunidades locales, haciendo que estas memorias débiles, como las denomina Enzo Traverso, cobren fuerza, sean visibles y puedan ser reconocidas y escuchadas por la comunidad de Herveo, como parte de su de su historia.

Cabe mencionar que, como bien lo ha señalado Traverso (2007), el pasado no puede ser disociado del presente, y se halla en la memoria que los pueblos construyen sobre el mismo, reinterpretándolo de acuerdo con la ética, la cultura y los intereses políticos. La memoria, entonces, hace parte de la construcción de la historia y cumple un papel fundamental, ya que inspecciona y observa con cuidado los relatos históricos, partiendo de las memorias que fluctúan

en el espacio público o en comunidades como la del municipio de Herveo, y de la historia misma, para así formarla y orientarla.

1.3 Contexto Sociohistórico de Herveo

1.3.1 Aspectos Geográficos

Herveo es un municipio de Colombia ubicado en el norte del departamento del Tolima, a 189 km de Ibagué. Limita al norte con el municipio de Marulanda en el departamento de Caldas; al sur con el municipio de Casabianca en el departamento del Tolima; al oriente con el municipio de Fresno en el departamento del Tolima; y al occidente con el municipio de Manizales en el departamento de Caldas.

Herveo cuenta con una extensión de 321,99 km², de los cuales el 99,9% pertenece al área rural, mientras que tan solo el 1% pertenece al área urbana. En cuanto al área urbana, está conformada por 11 barrios: La Plazuela, Villanueva, Las Palmeras, Pastrana, Guillermo Buriticá, San Vicente, San Martín, El Tejar, Sector el Cetro, Santander, La Punta.

Por su parte, el área rural cuenta con tres centros poblados:

- Centro poblado de Letras.
- Centro Poblado Brasil.
- Centro poblado de Padua.

Asimismo, está conformado por 32 veredas como se muestra en la siguiente tabla.

Tabla 1. Veredas de Herveo

11	Estrella	12	El Gualí	23	Tesoritos
2	Monte Redondo	13	El Águila	24	El Salado
3	El Arenillo 2	14	El Ángulo B	25	La Unión
4	Filo Bonito	15	El Cedral	26	La Esperanza

5	La Granja	16	Torre 6	27	El Arenillo
6	El Placer	17	El Yerbal	28	Damas Bajas
7	El Topacio	18	El Plan	29	Curubital
8	La Leonera	19	Delgaditas	30	Letras
9	Tulcán	20	Brasil	31	Ángulo E
10	La Picota	21	Torre 20	32	La Palma
11	Mesones	22	La Cristalina		

Fuente: *Elaboración propia a partir de Gobernación del Tolima estadísticas 2011 – 2014.*

En la siguiente imagen se puede apreciar la ubicación de cada uno de estos lugares en el mapa veredal de Herveo, indicados con los números asignados en la Tabla 1. Allí también se señala con rojo la cabecera municipal del municipio, correspondiente al 1% del territorio.

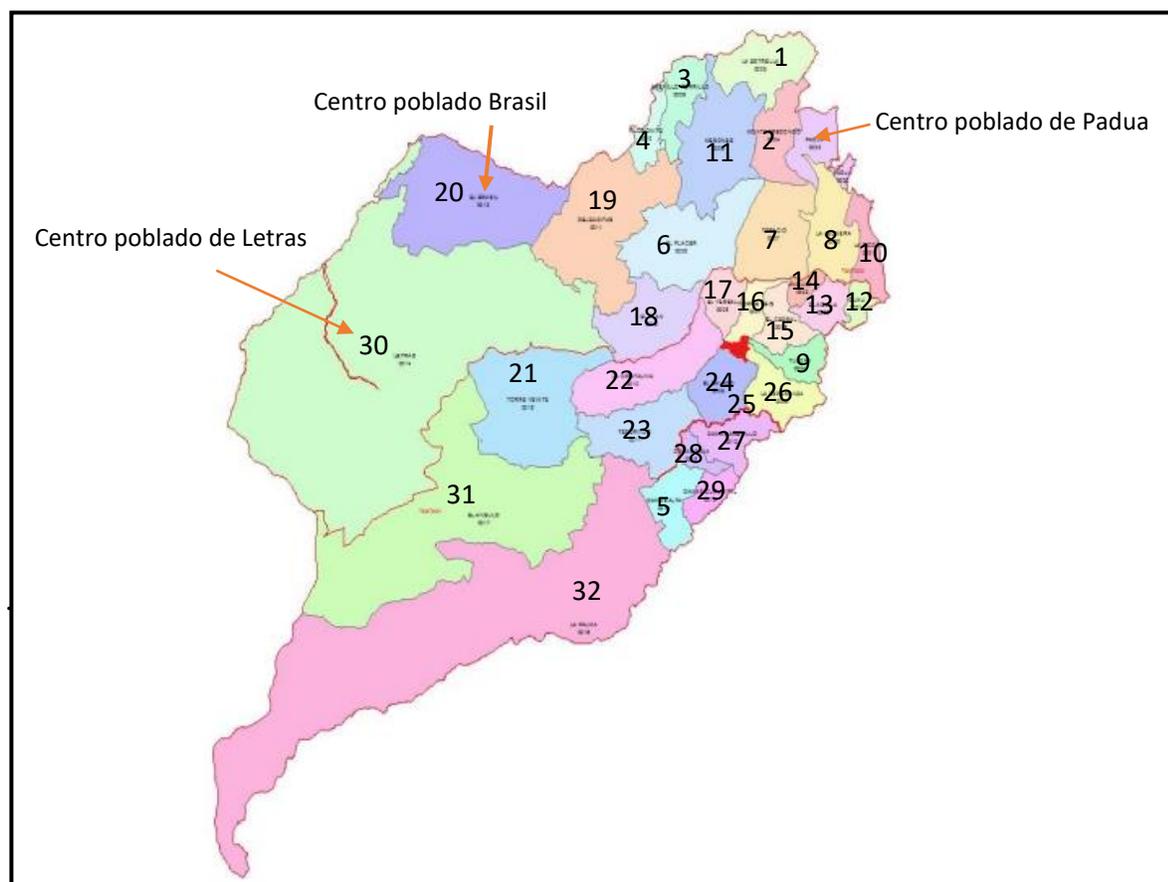


Imagen 1. Mapa veredal de Herveo

Fuente: *Elaboración propia a partir de Gobernación del Tolima estadísticas 2011 – 2014.*

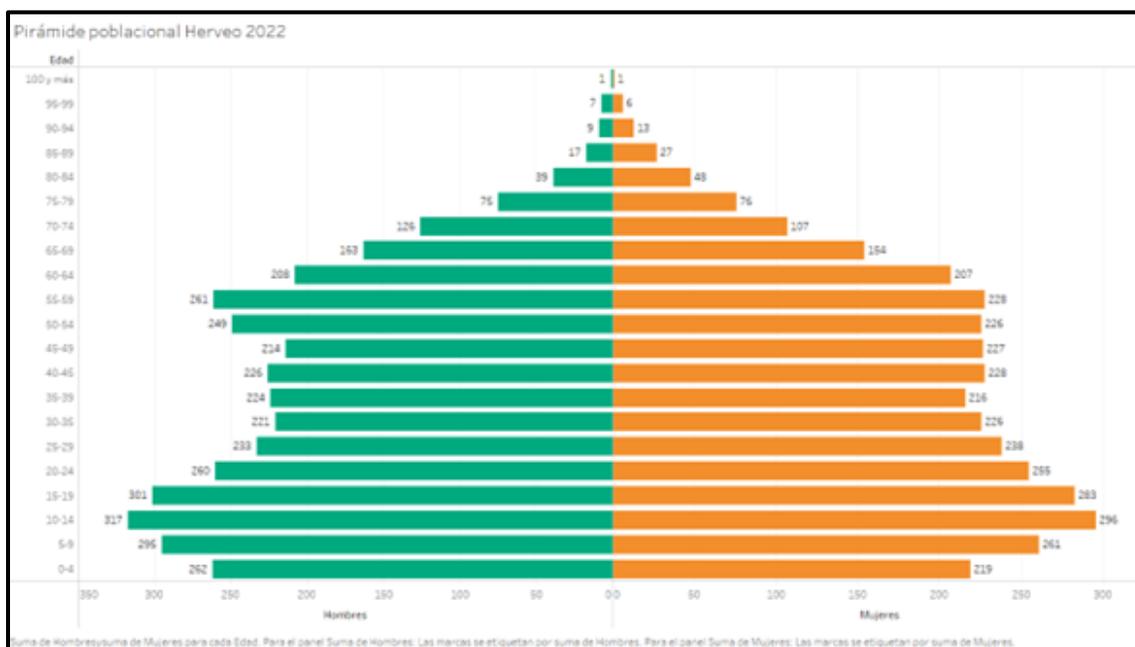
1.3.2 Población

Para el año 2022, según el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), Herveo contaba con 7.250 habitantes, 3.708 hombres y 3.542 mujeres, de los cuales 2.246 viven en la cabecera municipal y 5.004 en centros poblados y veredas.

Esta información es importante para la construcción de indicadores demográficos tales como la tasa de crecimiento natural, tasa de mortalidad bruta, tasa de mortalidad infantil, tasa global de fecundidad, relación de dependencia general y el indicador de envejecimiento, que permiten a la vez entender e interpretar la pirámide de población de este municipio (ver gráfica 1).

Para esto, también se usan de datos secundarios proporcionados por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), tales como estadísticas vitales y estimaciones, y Proyecciones de Población, ambos correspondientes al año en mención, 2022.

Gráfica 1. Pirámide poblacional del municipio de Herveo. Año 2022.



Fuente: Creación propia con base en los datos son proporcionados por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística.

- Distribución relativa por edad.

Expresa el porcentaje que representa la población de 60 años o más, que en Herveo corresponde a 1284 habitantes, respecto de la población total, a través de la siguiente operación:

$$DRE = (\text{Población de 60 o más} / \text{total de la población}) * 100$$

$$DRE \text{ Herveo} = (1284 / 7250) * 100 = 17,7$$

En Herveo se encuentra que el 17,7 % de la población supera los 60 años de edad.

- Tasa de crecimiento natural

La tasa natural, va a expresar el ritmo de crecimiento de la población de Herveo, en ausencia del efecto de migración, haciendo referencia únicamente a la diferencia entre nacimientos, equivalentes a 12 y defunciones, con un total de 2, usando la siguiente operación:

$$TCN = (\text{Nacimientos} - \text{Defunciones}) / \text{Total de población} * 1000$$

$$TCN \text{ Herveo} = (12 - 2) / 7250 * 1000 = 1,3$$

Para el año 2022, Herveo aumentó en un 1,3 % su población.

- Tasa de mortalidad bruta

La tasa de mortalidad bruta permite calcular el porcentaje de defunciones durante un periodo establecido por cada mil habitantes. Este cálculo se realiza a partir de la totalidad de defunciones, que en Herveo para el año 2022 corresponde a 2 defunciones. Esto se hace por medio de la siguiente operación:

$$TMB = (\text{Defunciones} / \text{Población}) * 1000$$

$$TMB \text{ Herveo} = (2 / 7250) * 1000$$

Así, por cada mil habitantes hubo 0,2 defunciones en Herveo para el año 2019.

- Tasa de mortalidad infantil

Corresponde al número de defunciones de niños menores de un año de edad, por cada mil nacidos vivos, para un año dado y en una determinada área geográfica. Esta tasa se obtiene por medio de la siguiente operación:

$$MI = (\text{Defunciones } < 1 \text{ año} / \text{Nacimientos}) * 1000$$

$$MI \text{ Herveo} = (0 / 12) * 1000 = 0$$

En el caso de Herveo para el año 2022, por cada mil nacimientos hubo 0 defunciones en menores de un año.

- Tasa global de fecundidad

Esta tasa hace referencia al número promedio de niños que nacerían de una mujer, de un conjunto hipotético de mujeres, que durante su vida fértil tuviera hijos, de acuerdo con las tasas de fecundidad por edad de un determinado periodo de estudio, sin estar expuestas a riesgo de mortalidad desde el nacimiento, hasta el término del período fértil. De esta manera, esta tasa alude al total de nacimientos por cada 1000 mujeres en edad fértil, teniendo en cuenta que en Herveo hay 1673 mujeres en edad fértil para el 2022. Para obtener esta tasa se usa la siguiente operación:

$$TGF = (\text{Nacimientos} / \text{Mujeres de 15 a 49 años}) * 1000$$

$$TGF \text{ Herveo} = (12 / 1673) * 1000 = 7$$

Por tanto, en Herveo para el año 2022, por cada mil mujeres en edad fértil se presentaron 7 nacimientos.

- Relación de dependencia general

Este indicador permite identificar la dependencia económica potencial, midiendo la población que se encuentra en edades inactivas (mayores de 60 años y menores de 14 años), en relación a poblaciones en edades activas (entre los 15 y 59 años). Puede ser calculado de manera general o

específica, sin embargo, en este caso, se hará únicamente de forma general, haciendo uso de la siguiente operación:

$$RDG = (<14 \text{ años} + >60 \text{ años}) / 15 \text{ a } 59 * 100$$

$$RDG = (1526 + 1284) / 4316 * 100 = 65$$

Como resultado se obtiene que, por cada 100 personas en edad económicamente activa en Herveo, hubo 65 personas dependientes durante la vigencia del 2022.

- Indicador de envejecimiento

Determina la capacidad de renovación de una población, a medida que el volumen de la población de 60 años o más, supere a la población de menores de 15 años. En el caso de Herveo, la población mayor de 60 años corresponde a 1650 habitantes y la población menor de 15 años corresponde a 1284 habitantes. Este indicador se logra determinar a través de la siguiente operación:

$$IE = (>60 / <15) * 100$$

$$IE \text{ Herveo} = (1284 / 1650) * 100 = 78$$

De esta manera, para el año 2022 por cada 100 habitantes menores de 15 años en Herveo, hubo 78 personas mayores de 60 años.

Según los resultados de estos indicadores, se tiene que para el municipio de Herveo la tasa de crecimiento natural de la población es baja, correspondiente a un 1,3 %, lo que quiere decir que la población disminuye en términos absolutos. Esto se puede observar en la base de la pirámide poblacional donde hay una disminución del grupo de edad entre los 0 y 9 años. Esto significa que hay menos niños en edad preescolar y escolar, por lo tanto, una menor demanda de servicios de educación.

En cuanto a la población mayor de 60 años, corresponde al 17,7 % del total y por cada 100 habitantes menores de 15 años hubo 78 personas mayores de 60 años, lo que implica, por una parte, una mayor demanda de atención y servicios de salud para la tercera edad y, por otra, un problema a futuro para realizar un reemplazo generacional debido al envejecimiento de la población del municipio.

Asimismo, se encuentra una tasa de mortalidad bruta correspondiente a 0,2 defunciones por cada mil habitantes, sin embargo, de estas defunciones ninguna corresponde a mortalidad infantil, cuya tasa es de 0 por cada mil nacimientos, lo cual indica un aumento de la esperanza de vida al nacer.

Finalmente, en la pirámide se puede observar que, en las edades correspondientes a población económicamente activa, que va de los 14 a los 59 años, hay una disminución, referente a la relación de dependencia general, donde por cada 100 personas en edad económicamente activa en Herveo, hubo 65 personas dependientes.

1.3.3 Herveo y el Cable Aéreo

Herveo fue fundado en el año de 1860 por colonizadores antioqueños, provenientes del municipio de Sonsón y Abejorral, por lo que guarda muchas costumbres de esta región del país que se pueden ver reflejadas en su gastronomía, festividades y expresiones.

Para ese entonces, el principal medio de transporte con el que contaban sus primeros pobladores y a través del cual recorrieron la cordillera central eran los bueyes, las mulas y los caballos, que sirvieron de forma incansable a los arrieros durante varias décadas.

Sin embargo, y dada la necesidad de fortalecer las relaciones comerciales del departamento de Caldas con el departamento del Tolima y poder transportar su producción agrícola, destacándose el café, hasta el ferrocarril de la Dorada y, posteriormente al puerto del río Magdalena, era

imperante la construcción de un moderno sistema de transporte que facilitara este trabajo, ya que los recorridos que realizaban los arrieros eran arduos y extensos, y llegaban a complicarse más en temporada de lluvias, sin hablar del alto costo que este implicaba, pues, como lo señala Pérez (1997), para el año 1880, en Manizales, el precio de una carga de maíz de 120 kg se encontraba en \$2.10 y transportar el mismo peso, de cualquier producto entre Manizales y Honda tenía un costo por carga de \$3.40, por lo que esto no era muy rentable para los comerciantes de productos agrícolas.

En respuesta a esta problemática, y por las complicaciones del terreno y el tiempo que habría tardado la construcción de un ferrocarril que conectara Manizales, Herveo, Fresno y Mariquita, el Estado Colombiano otorgó la concesión a la sociedad The Dorada Railway (Ropeway Extension) Limited, para la construcción de un cable aéreo que conectara a Manizales con Mariquita.

La ruta que tomaría el cable aéreo fue elegida por el ingeniero James Lindsay, quien tuvo en cuenta no solamente los elementos topográficos, sino la ubicación de poblaciones como Herveo, Fresno y Laguneta, generadores de carga y mercancía para este sistema de transporte (Pérez, 1997).

1.4 Herveo Antes del Cable Aéreo

Antes de iniciar la construcción del Cable Aéreo Manizales – Mariquita, el municipio de Herveo tenía como principal fuente de ingresos y de transporte la arriería y los caminos de herradura, destacándose el de La Elvira y La Moravia, los cuales cumplieron un papel fundamental en la colonización del municipio, su crecimiento poblacional, económico, social, cultural y político, permitiendo el encuentro de diferentes tradiciones y costumbres.

Asimismo, prestaron su servicio al momento de la construcción del sistema de transporte que entraría a sustituir en gran medida los mismos caminos y arrieros, que hicieron posible el traslado de materiales y de las pesadas piezas que formaban parte del Cable Aéreo.

1.4.1 La Arriería

En lo que se refiere a la arriería, fue una de las actividades más importantes para el desarrollo



Imagen 2. Arriero con traje típico antioqueño.

Tradicionalmente han vestido pantalón de algodón, enrollado en las piernas; camisa de mangas largas, poncho sobre los hombros, sombrero, tapapinche (delantal que se amarra en la cintura), alpargatas, carriel y un machete.

del municipio, pues constituía el único medio de transporte por medio del cual las personas residentes en las veredas o la zona rural del mismo podían transportar la producción de sus fincas hasta la cabecera municipal, hacia otras veredas o municipios de la región de Caldas y Tolima, impulsando y haciendo posible el desarrollo de la actividad cafetera.

Pese a que la agricultura y la ganadería fueron esenciales en la economía del municipio, fue precisamente la arriería la principal fuente de ingresos, pues generaba ganancias mucho más altas, que se incrementaban dependiendo de la cantidad de bueyes que poseía un arriero. Además, esta ocupación hizo posible que otro tipo de empleos prosperaran, en especial los relacionados con la confección artesanal, en la que se fabricaban los artículos requeridos por los arrieros y jinetes, propios de su vestimenta, impulsando el

crecimiento de tejedurías de sombreros y de cabuya, herrerías, talabarterías, zapaterías, entre otras (Pérez, 1997).

Con relación a sus rutinas, el quehacer de los arrieros, como lo describe Pérez (2017), iniciaba a eso de las 3 de la madrugada, momento en el que preparaban los bueyes para su partida, reuniéndolos, enjalmándolos y cargándolos. Al terminar esto, y cuando empezaba a amanecer, iniciaban el recorrido, deteniéndose al medio día para descargar los animales y permitir que se alimentaran, mientras que ellos también descansaban. Para la cocción de los alimentos contaban con un hombre al que llamaban el “garitero” y era quien se encargaba de trasladar los elementos de cocina sobre un buey que llevaba igual denominación. El transporte de carga a lomo de mula podía tardar al menos unas ocho horas, pero el trabajo en su totalidad podía llegar a tener una duración de 15 horas al día.

1.4.2 La Colonización Antioqueña

Es importante mencionar que la colonización antioqueña desempeñó una función principal en la construcción de los caminos que trasegaban los arrieros, ya que eran los mismos colonos que, acompañados de sus familias, despejaban los pasajes al mismo tiempo que adelantaban su marcha. Además, para poder realizar su labor con éxito, construían puentes sobre ríos o cualquier otro accidente geográfico que obstaculizara su tránsito. Esto con el propósito de que otros colonos pudieran realizar el recorrido y mantener su desplazamiento, lo que con el tiempo facilitó el proceso de colonización antioqueña y las migraciones de familias campesinas al Norte del Tolima, convirtiéndose además en el principal medio para el transporte de ropa, artículos de primera necesidad y, por supuesto, de café.

El proceso de colonización fue el resultado de todo un trabajo familiar, debido a la dificultad de este, motivo por el que los hombres no podían partir solos recorriendo lugares desconocidos,

sino que iban en compañía de sus esposas, con quienes se adentraban en la selva virgen hasta hallar un lugar para establecerse, edificar una pequeña casa y adaptar el terreno para un par de animales. Allí nacían sus hijos y las familias se volvían más numerosas.

Posteriormente, cuando la colonización antioqueña logro desarrollarse lo suficiente como para que las fincas y los caminos ganaran terreno, emergieron los medios necesarios para el comercio de arriería, que se desplegaba dependiendo de las condiciones específicas de los lugares con los que se realizaría esta actividad económica.

1.4.3 Los Caminos de Herradura

En Herveo, los primeros caminos de herradura que atravesaron su geografía fueron el camino



Imagen 3. Ruta del camino La Elvira.
Fuente: bancodelarepublica.org

de La Elvira o Aguacatal, y el camino de La Moravia, también conocido como El Perrillo. El primero de ellos se construyó a partir del año 1864, a través de una concesión dispensada en la ciudad de Manizales a un grupo de ciudadanos dirigido por Ignacio Villegas. Este

camino, según Pérez (1997) conectaba a Manizales con Mariquita, pasando por el páramo de Aguacatal, el paso de Yolombal, el río Gualí y Herveo, convirtiéndose en una alternativa al camino de El Ruíz, en el que los arrieros sufrían por los vientos helados y las nevadas.

Asimismo, fue el camino preferido por las familias provenientes de Antioquia que esperaban establecerse en la selva del Tolima. ¹

¹ Recuperado de: <https://www.banrepcultural.org/rutas-colonizacion-antioquena/rutas.html>

En cuanto al camino de La Moravia, fue necesaria su construcción debido al crecimiento de productos exportables y el tráfico que se empezaba a presentar en el camino de La Elvira. Esta



*Imagen 4. Ruta del camino La Moravia.
Fuente: bancodelarepublica.org*

obra inició en el año 1890 y su recorrido partía desde Manizales, pasando por Hoyo Frío, San Pablo, Falda de la Moravia, aldea Brasil, Fresno, Mariquita y Honda. Aunque fue un camino difícil de trasegar por sus inclinados descensos, fue igualmente usado por familias

antioqueñas para establecerse en las montañas de la cordillera central.

Estos caminos permitieron que el casco urbano de Herveo y el centro poblado Brasil se convirtieran en un lugar de paso obligado para aquellos arrieros que transportaban mercancías hasta Honda, lo que condujo a un crecimiento económico, reflejado en la creación de posadas y fondas para que los arrieros y otros viajeros pudieran tomar descanso. Este es el caso de la posada que existía en el poblado del Brasil, a orillas del río perrillo.

Asimismo, otra fuente de ingresos que generaron los caminos de herradura fue el cobro de los derechos de paso, que constituían un tipo de peaje percibido por cada uno de los pasajeros y por la cantidad de carga que se transportara.

No obstante, el intercambio que realizaban los arrieros no era únicamente de índole comercial sino también cultural y social, puesto que en sus recorridos encontraban, tanto en las posadas como en los municipios de finalización del trayecto, personas de diferentes regiones, como

Caldas, Tolima y Antioquia, quienes compartían con ellos sus tradiciones y costumbres, las cuales después eran transmitidas en sus ciudades de origen y en ocasiones reproducidas allí.

1.4.4 La Construcción del Cable Aéreo

La construcción del Cable Aéreo comienza en el año 1913 y, para la época en mención, según los registros hallados en el censo nacional del año 1912², Herveo contaba ya con 5.993 habitantes quienes se dedicaban a diferentes labores, entre ellas, como ya se ha mencionado, la arriería, la cual fue una actividad que llevó a la acumulación de riqueza entre las familias dueñas de las bestias de carga que, a su vez, se convirtieron en terratenientes, pues sus condiciones económicas les permitía comprar vastas extensiones de tierra en la región.

Aunque la arriería prestó sus servicios de transporte durante varias décadas, el crecimiento de la economía cafetera impulsó la construcción de cables aéreos, como el de Manizales – Mariquita, que estimularía la exportación de café y la importación de mercancías (Centro Cultural del Banco de la República, 2017).

Así, en la transición entre ambos medios de transporte, la arriería haría posible en sus últimos años de auge la construcción del Cable Aéreo, pues, a diferencia de otros medios de locomoción como los ferrocarriles, en los que cada metro de construcción es usado para avanzar en los trabajos de su edificación, para poder emplear los cables aéreos como insumo para su construcción es necesario que funcionen las secciones completas, motivo por el que tanto bueyes y mulas fueron indispensables para el traslado de los pesados materiales. Para ello tuvieron que desmontar las piezas del Cable tanto como fue posible y así poder llevarlas a través de los caminos de herradura con ayuda de los arrieros y sus mulas. Según Pérez (1997) fueron necesarias cerca de 2.000 mulas y bueyes para movilizar los materiales de las primeras dos

² Recuperado de: <https://repository.urosario.edu.co/server/api/core/bitstreams/8e4593b6-084f-45c8-ac04-475b7551df54/content>

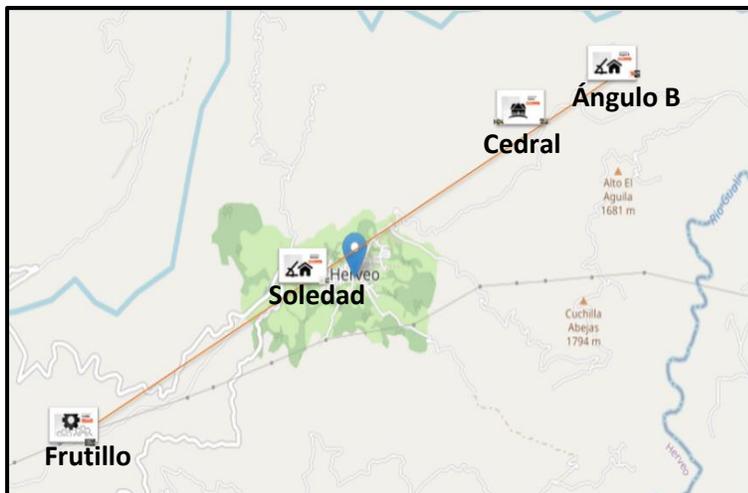
secciones del Cable, es decir desde Mariquita hasta Fresno y en menor medida en Herveo, sin por eso dejar de ser importantes allí.

Por la dirección en la que estaban trazados los caminos de herradura, se presume que para llevar las partes del nuevo sistema de transporte hasta Herveo se recorrió el camino de la Elvira desde Mariquita, donde iniciaba la primera sección del cable, y que pasaba justamente por Herveo, lugar hasta el que se requería llevar los materiales para la construcción de las torres y estaciones, siendo también esta ruta la que marcó el trazado del Cable Aéreo.

Esta fue tal vez la última gran labor que desempeñaron los arrieros en el municipio, y también los últimos años de auge de esta actividad, pues el cable aéreo imponía una nueva forma no sólo de transportar mercancías, sino también de condiciones de vida para los pobladores de Herveo, quienes debían adaptarse a los cambios que traería su funcionamiento.

1.5 Las Estaciones del Cable Aéreo en Herveo

El sistema de Cable aéreo que conectó a Manizales con Mariquita contó con veintidós estaciones, de las cuales nueve se encontraban ubicadas en el municipio de Herveo, estas son: Sobretonal (Ángulo E), Toldaseca, Yolombal, Frutillo, Soledad (Ángulo C), Cedral, Ángulo B, Ángulo A y Holdown. Esto quiere decir que comprende el 33% del recorrido total del Cable, con 24 km, siendo Herveo el municipio con mayor presencia de estaciones del Cable Aéreo, ocho de ellas en la zona rural y una de ellas, Soledad, en el casco urbano. La construcción de este número de estaciones en el municipio se justifica en la difícil geografía del lugar y lo accidentado del terreno.



*Imagen 5. Mapa de Herveo con la ubicación de las estaciones Frutillo, Soledad, Cedral y ángulo B.
Fuente: Elaboración propia, 2023.*

Esto permite dar cuenta que, una parte importante del territorio del municipio tuvo gran influencia del Cable Aéreo sobre la población durante su construcción, funcionamiento y desmantelamiento, por lo cual esta investigación se centró en cuatro de las nueve estaciones que

actualmente están habitadas. Estas son Soledad, por encontrarse en el casco urbano del municipio y haber cumplido un papel primordial allí; Frutillo, por ser el taller de máquinas y reparaciones más grande de todo el sistema del Cable Aéreo; y, finalmente, la estación Cedral y Ángulo B, ubicadas en la zona rural del municipio, por ser de gran importancia en la vida de los habitantes de las veredas.

1.5.1 Estación Frutillo



*Imagen 6. Fotografía Estación Frutillo.
Fuente: Propia, 2022*

La Estación Frutillo fue una estación motriz y el único taller de máquinas de todo el sistema de Cable Aéreo, ubicada en el centro del trayecto, localizado exactamente en las coordenadas 5°04'04.9" N 75°11'54.8" W, en zona rural del municipio, a cuatro kilómetros de la

cabecera municipal. Allí se reparaban las averías que se sufrían por el desgaste y uso de cada una de las partes de la estructura, con ayuda de equipos de soldadura y de fragua, lo que hacía que fuera muy importante para garantizar que el Cable funcionara correctamente.

1.5.2 Estación Soledad

La Estación Soledad (Ángulo C) se encuentra ubicada en la cabecera municipal, en la entrada



Imagen 7. Fotografía de la Estación Soledad.

Fuente: Propia, 2022.

principal del municipio, contigua al cementerio, exactamente en las coordenadas 5°04'45.8"

N75°11'00.2" W. La

denominación de la Estación se

debe al antiguo nombre que

llevaba el municipio, el cual fue

designado por sus fundadores

como "Soledad" en homenaje a

una especie de ave encontrada en

las montañas de la región, y fue cambiado a Herveo en el año 1930 debido a las confusiones que generaba con el municipio de igual nombre en el departamento del Atlántico.

Esta fue una estación de control e ingreso de mercancías, donde se aforaban los productos que se enviaban a otras ciudades, contando con el funcionamiento de oficinas y bodegas. Esta estación conectaba el casco urbano con la Estación Frutillo, siendo una de las secciones más frecuentadas por pasajeros en Herveo. Asimismo, incidió en la creación de nuevas formas de trabajo en el casco urbano y en el crecimiento económico.

1.6.3 Estación Cedral

La Estación Cedral se encuentra ubicada en zona rural del municipio, en la vereda Cedral, en



las coordenadas 5°05'36.1"N 75°09'37.3"W. Esta estación prestó un servicio fundamental allí, ya que permitió a las personas desplazarse con mayor facilidad hasta el casco urbano y también llevar la producción de café hasta distintos lugares, dependiendo de la demanda,

Imagen 8. Fotografía de la Estación Cedral.

Fuente: Propia, 2022.

ya que hacerlo por los caminos era bastante complicado, pues no eran aptos para ello, sumado a que el recorrido podía llegar a tener una duración de hasta dos horas, dependiendo de las condiciones climáticas y el peso de la carga.

1.6.4 Estación Ángulo B



Esta estación se encuentra ubicada en la vereda Ángulo B, en las coordenadas 5°05'54.6"N 75°09'06.2"W. Sirvió como bodega para almacenar la mercancía que llegaba de otras estaciones y la que se enviaba desde la zona rural, pues allí,

Imagen 9. Fotografía de la Estación Ángulo B.

Fuente: Propia, 2022.

al igual que en otras veredas, la producción principal era la del café y su obtención constituía la actividad cotidiana del lugar.

1.6 Marco Teórico

Para efectos de incluir la perspectiva sociológica en el ejercicio de la pasantía, se apoya en la teoría de la estructuración de Anthony Giddens, la cual incluye elementos conceptuales como: Dualidad de estructura, reflexividad, conciencia discursiva, conciencia práctica, rutinización y vida cotidiana, recibiendo estos dos últimos una atención especial dada la importancia que tienen en el presente análisis

De esta forma, estos conceptos permiten entender cómo los agentes sociales tienen la capacidad de incidir en la producción y reproducción de la estructura social y, a la vez, la forma en que la estructura determina su comportamiento, teniendo la característica de ser restrictiva, pero a la vez habilitante de la acción social.

1.6.1 Teoría de la Estructuración

La teoría de la estructuración de Anthony Giddens es un esfuerzo teórico por superar el dualismo existente entre estructura social y la acción, por lo que propone una perspectiva sociológica dirigida a las prácticas sociales de los agentes libres, que crean realidades a su alrededor, atribuyendo gran importancia a los significados de las acciones y a las experiencias subjetivas, sin dejar a un lado el papel de las instituciones y la importancia del poder en la vida social, así como de las reglas, que pueden ser interpretadas por los actores.

Giddens se opone a la idea objetivista de la estructura, donde se elimina el sujeto activo y su capacidad transformadora, pues para él la estructura no posee existencia independiente, sino que lo hace gracias a las actividades que desarrollan los agentes, que tienen la capacidad de introducir

transformaciones en el mundo social, produciendo y reproduciendo la vida social, ya sea reproduciendo fielmente la estructura u oponiéndose a esta.

En esta medida, define *dualidad de estructura* de la siguiente manera:

“La constitución de agentes y la de estructuras no son dos conjuntos de fenómenos dados independientemente, no forman un dualismo sino que representan una dualidad. Con arreglo a la noción de la dualidad de estructura, las propiedades estructurales de sistemas sociales son tanto un medio como un resultado de las prácticas que ellas organizan de manera recursiva. Estructura no es «externa» a los individuos: en tanto huellas mnémicas, y en tanto ejemplificada en prácticas sociales, es en cierto aspecto más «interna» que exterior, en un sentido durkheimiano, a las actividades de ellos. Estructura no se debe asimilar a constreñimiento, sino que es a la vez constrictiva y habilitante” (Giddens, 2011).

Así, la dualidad de estructura se convierte en el fundamento principal de la reproducción de la vida social, lo que presupone la forma reflexiva del entendimiento de los actores sociales, la cual intervine vastamente en el ordenamiento recursivo de las practicas sociales y que sólo es posible mientras se da la continuidad de prácticas. Para Giddens, esta forma reflexiva debe ser entendida como el carácter consignado del fluir corriente de una vida social. Los seres humanos son agentes intencionales, cuya actividad se somete a razones, las cuales pueden ser expuestas discursivamente.

Siguiendo a Giddens, el registro reflexivo de una conducta en la continuidad de la vida cotidiana conduce a centrar la atención en la diferencia que existe entre lo “inconsciente”, que alude a formas de recordación a los que el actor social no tiene acceso directo debido a una barrera que priva su integración con el registro reflexivo, y lo “consciente”, que implica registrar los estímulos del entorno, lo cual “denota los mecanismos normales del cuerpo y sus modalidades

“normales” de operación” (Giddens, 2001), por medio de los cuales el actor social presta atención a los sucesos que acontecen en su entorno, en los que la percepción se organiza siguiendo “esquemas de anticipación por los que el individuo anticipa información nueva que llega mientras simultáneamente hace digestión mental de la antigua” (Giddens, 2011).

De esta manera, la percepción surge de la continuidad espacial y temporal de forma activa por parte de quien percibe, siendo el principal punto de referencia el cuerpo en sus empeños activos con los mundos material y social. Así, el presente se encuentra incorporado en el fluir de la acción y la memoria no se refiere a una experiencia pasada, sino que se expresa en el presente como un modo de designar el entendimiento de agentes humanos.

Esto lleva a que sea importante distinguir entre la conciencia como una noticia sensorial, la memoria como construcción temporal de la conciencia y la recordación como la forma a través de la cual se recapitulan las experiencias pasadas para enfocarlas sobre la continuidad de la acción. Así, si la memoria implica el dominio temporal de la experiencia humana, la conciencia discursiva y práctica implican mecanismos psicológicos de recordación, siendo la conciencia discursiva la forma de recordación que el actor es capaz de expresar verbalmente y la conciencia práctica una recordación a la que el agente social puede acceder en la duración de una acción, sin que por ello pueda expresar lo que sabe.

Es precisamente en la conciencia práctica que se fundamenta el concepto de rutinización, esencial para la teoría de la estructuración y que Giddens (2011) la define como “el carácter habitual y que se da por supuesto del grueso de las actividades de una vida social cotidiana; la prevalencia de estilos y formas familiares de conducta que sustentan un sentimiento de seguridad ontológica y que reciben sustento de este”.

En cuanto a la vida cotidiana, incluye, ya sea en mayor o menor grado, ese sentimiento de seguridad ontológica que se manifiesta en una autonomía de gobierno corporal dentro de rutinas predecibles. El sentimiento de confianza en la continuidad del mundo de los objetos y en la trama de actividad social, tiene su fundamento en la conexión existente entre el agente individual y los contextos sociales, por medio de los cuales el actor social se desenvuelve en la marcha de la vida cotidiana.

Si bien, las rutinas son, como lo señala Giddens (2001), inherentes a la continuidad de la personalidad del agente en la medida que recorre las rutas de la vida cotidiana, cuanto a las instituciones de la sociedad, que son tales en virtud de su reproducción continuada. Si se desea indagar por la naturaleza psicológica de la rutina se deben tener en cuenta las situaciones en que la vida diaria se ve sacudida por “situaciones críticas”.

Las “situaciones críticas” son entendidas por Giddens (2011) como aquellas circunstancias de disjunción drástica, de un carácter inesperado, que afectan a cantidades importantes de individuos y que constituyen una amenaza o destruyen las certidumbres de las rutinas institucionalizadas. Estas rupturas sobre la vida cotidiana generan un elevado grado de angustia y un *“despojo de las respuestas socializadas que se asocian con la seguridad de manejo del cuerpo y con un marco predecible de la vida social”* (Giddens, 2011). Esto se puede ser expresado en formas regresivas de conducta, que arremeten los elementos fundamentales del sistema de seguridad básica, que tiene su cimiento en la confianza hacia otros.

Asimismo, las rutinas de la vida cotidiana son esenciales incluso en las formas más elaboradas de organización societaria. A medida que los agentes sociales desarrollan sus actividades diarias, se encuentran en contextos situados de interacción con otros individuos que están físicamente copresentes, fijando la espacialidad del cuerpo hacia otros y hacia sí mismo. De esta manera, el

cuerpo ocupa una espacialidad de situación orientada a sus tareas. Para Giddens, dicha actividad del cuerpo en su acción se encuentra incluida en la seguridad ontológica o en la actitud de confianza del propio ser, envuelta en la duración de la vida cotidiana.

En lo que se refiere a los encuentros de la vida cotidiana, son elementos que se interponen en la sucesión de esta, pero que a la vez le dan forma. Si bien, la duración de la vida cotidiana es un fluir constante de actividad que solo se detiene al momento de dormir, como lo afirma Giddens, es puesta entre paréntesis cuando el individuo se encuentra en un momento reflexivo, o cuando es movido a explicar o dar razones sobre su actividad. Esto sucede también con la apertura y cierre de encuentros, a los que se le otorga especial importancia cuando las actividades que suceden durante el encuentro son vistas por los actores sociales como algo que se aleja de las expectativas usuales de la vida cotidiana.

1.7 Marco Conceptual

Para el desarrollo del marco conceptual se incluyen los conceptos de memoria, desde la perspectiva de Elizabeth Jelin, abordado en *Los Trabajos de la Memoria* (2002), en el cual se propone a encontrar herramientas para pensar y analizar los sentidos del pasado en el plano de lo político, lo cultural, lo simbólico y lo personal, lo histórico y lo social. Asimismo, se incluye la perspectiva de Enzo Traverso acerca de este concepto, planteado en su libro *El Pasado, Instrucciones de Uso* (2007).

Posteriormente se incluye el concepto de patrimonio cultural, el cual abarca no solamente el patrimonio material, sino también el inmaterial, por lo cual se introduce el concepto patrimonio cultural inmaterial desarrollado por la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO).

También, se incluyen los conceptos: turismo, turismo cultural, turismo rural y turismo de aventura definidos por Amparo Sancho en *Introducción al Turismo* (2011), debido a que en medio del desarrollo del trabajo de campo y las entrevistas realizadas en esta investigación se encuentra que el turismo se empieza a pensar y a gestar como una actividad relacionada con el Cable Aéreo, su historia y los lugares en los que se encuentran las estaciones del sistema.

1.7.1 Memoria

Actualmente, la memoria hace parte del espacio público y toma fuerza en la vida social. Surge una cultura de la memoria como respuesta a las transformaciones rápidas y una vida sin anclajes o raíces y como un dispositivo para consolidar el sentido de pertenencia de comunidades o grupos, en especial cuando se refiere a aquellos que a través de la historia se han encontrado subyugados, silenciados o discriminados, pues esta referencia al pasado permite construir sentimientos de autovaloración y confianza en el grupo (Jelin, 2002).

Si bien, la capacidad de recordar y olvidar hace parte de un ejercicio individual, puesto que cada persona posee sus propios recuerdos, activando el pasado y el presente, que es lo que define la identidad personal en la continuidad del tiempo, es un proceso que no ocurre en individuos fragmentados, sino interconectados por relaciones sociales, grupos, instituciones o culturas, ya que quienes tienen memoria son seres humanos que se encuentran dentro de contextos sociales particulares.

En este sentido, para Jelin (2002) toda *memoria* es “una reconstrucción más que un recuerdo” e implica la presencia de lo social, incluso en los momentos que se conciben como más individuales, puesto que no nos encontramos solos y los recuerdos surgen a partir de los recuerdos de los demás, con ayuda de códigos culturales compartidos.

Por su parte, Traverso (2007) entiende la memoria como “las representaciones colectivas del pasado tal y como se forjan en el presente – estructura las identidades sociales inscribiéndolas en una continuidad histórica y las dota de sentido, es decir, de un contenido y de una dirección”.

Así, la memoria se encuentra anclada en los hechos que las personas han presenciado, de los que han sido testigos, es decir, que han sido actores, y el efecto que generan en cada uno. La memoria “es una construcción, siempre filtrada por conocimientos adquiridos con posterioridad, por la reflexión que sigue al proceso, por otras experiencias que se superponen a la originaria y que modifican el recuerdo” (Traverso, 2007).

1.7.2 Patrimonio Cultural

Según la UNESCO (2014), el patrimonio cultural puede ser visto en un doble sentido, como producto y proceso, que otorga a las sociedades un acervo de elementos y recursos que son heredados del pasado, creados en el presente y transmitidos a las generaciones futuras en su beneficio siendo importante no sólo reconocer tanto el patrimonio material como el patrimonio inmaterial, que en su conjunto constituye el capital cultural y aporta a la revalorización constante de las culturas y de las identidades.

En cuanto a la definición de patrimonio cultural, la UNESCO se ajusta al concepto amplio que ha sido convenido por la comunidad internacional y que comprende lugares de interés histórico y cultural, sitios, paisajes naturales, bienes culturales y el patrimonio cultural inmaterial, las cuales pueden ser tomadas como guía para identificar el patrimonio cultural y los mecanismos que pueden promover su sostenibilidad.

Por *patrimonio cultural* se entiende:

“los monumentos: obras arquitectónicas, de escultura o de pintura monumentales, elementos o estructuras de carácter arqueológico, inscripciones, cavernas y grupos de

elementos, que tengan un valor universal excepcional desde el punto de vista de la historia, del arte o de la ciencia; ii) los conjuntos: grupos de construcciones, aisladas o reunidas, cuya arquitectura, unidad e integración en el paisaje les dé un valor universal excepcional desde el punto de vista de la historia, del arte o de la ciencia; iii) los lugares: obras del hombre u obras conjuntas del hombre y la naturaleza, así como las zonas, incluidos los lugares arqueológicos, que tengan un valor universal excepcional desde el punto de vista histórico, estético, etnológico o antropológico” (UNESCO, 2014).

1.7.3 Patrimonio Cultural Inmaterial

Por *patrimonio cultural inmaterial* se entiende:

“aquellos usos, representaciones, expresiones, conocimientos y técnicas – junto con los instrumentos, objetos, artefactos y espacios culturales que les son inherentes – que las comunidades, los grupos y en algunos casos los individuos reconozcan como parte integrante de su patrimonio cultural. Se manifiestan en los siguientes ámbitos:

- a. tradiciones y expresiones orales, incluido el idioma como vehículo del patrimonio cultural inmaterial;*
- b. artes del espectáculo;*
- c. usos sociales, rituales y actos festivos;*
- d. conocimientos y usos relacionados con la naturaleza y el universo; e. técnicas artesanales tradicionales” (UNESCO, 2014).*

1.7.4 Turismo

El turismo ha sido definido por la Organización Mundial del Turismo (OMT) como:

“un fenómeno social, cultural y económico que supone el desplazamiento de personas a países o lugares fuera de su entorno habitual por motivos personales,

profesionales o de negocios. Esas personas se denominan viajeros (que pueden ser o bien turistas o excursionistas; residentes o no residentes) y el turismo abarca sus actividades, algunas de las cuales suponen un gasto turístico.”³

Asimismo, es definido por Ramos (2014) como una actividad que tiene como objetivo “satisfacer diversas motivaciones del turista, las cuales son variadas y ante todo de carácter personal” lo que lleva a que el turismo sea “diversificado, específico, social, económico y humano”. Para Ramos, desarrollar el turismo implica establecer expectativas, anhelos, deseos y la necesidad de vivir escenarios de vida cultural y social diferentes a los de su contexto habitual por una temporalidad de más de 24 horas y menos de 6 meses.

1.7.5 Turismo Cultural

Este tipo de turismo, según Sancho (2011) Se fundamenta en los atractivos culturales que posee el lugar de destino, ya sea de forma permanente o transitoria, en las que se incluyen: “museos, actuaciones teatrales o musicales, orquestas, etc., o basado en las características culturales y/o sociales de una población que dispone de un estilo tradicional de vida o de unas características propias”.

1.7.6 Turismo Rural

Es un tipo de turismo cuyas actividades se desarrollan en un ambiente o zona rural, “con las costumbres y actividades que se viven en los ambientes lejos de las ciudades y áreas industrializadas, como pueblos, granjas, etc.” (Sancho, 2011).

1.7.7 Turismo de Aventura

Para Sancho (2011), el turismo de aventura se basa en el desarrollo de actividades, por parte de los visitantes, al aire libre o relacionados con la naturaleza y el deporte, los cuales incluyen

³ Recuperado de: <https://www.unwto.org/es/glosario-terminos-turisticos>

“escalada, senderismo, montañismo, mountain – bike” que en sí mismas suponen una experiencia por su diferenciación respecto a las actividades cotidianas. Suelen implicar un riesgo y normalmente la motivación consiste en la experimentación de nuevas sensaciones.

1.7.8 Cable Aéreo

Sistema de monocable, en el que un solo cable en movimiento soporta y transporta vehículos. Consta de un juego de poleas balanceantes, cuyo número y disposición varía de acuerdo a la carga que soporta y que requiere de estructuras de acero, ancladas sobre cimientos de hormigón para sostenerlas, denominadas torres. ⁴

1.8 Objetivos

Esta investigación desarrolla los siguientes objetivos, construidos para el informe de pasantía en el marco de la Misión Científico – Social 100 años del Cable Aéreo Manizales – Mariquita.

Objetivo general

- Comprender la influencia del Cable Aéreo que unía a Manizales con Mariquita en la configuración de la vida cotidiana de los habitantes del municipio de Herveo.

Objetivos específicos

- Identificar los procesos económicos, sociales, culturales y políticos que se desarrollaron en el municipio de Herveo en el marco del funcionamiento del Cable Aéreo.
- Comprender la organización de la vida cotidiana de los habitantes del municipio de Herveo durante el funcionamiento del Cable Aéreo.

⁴ Información obtenida del libro *Colgados de las Nubes* de Gustavo Pérez Ángel.



- Caracterizar los elementos potencialmente constitutivos del patrimonio cultural del municipio de Herveo, relacionados con el Cable Aéreo.

Capítulo 2

Metodología

2.1 Diseño Metodológico

Dentro del desarrollo de la pasantía se hizo uso del método cualitativo, el cual permite entender, desde la mirada del sujeto, teniendo en cuenta el contexto histórico social en el que se desenvuelve, la forma en que percibe, piensa y reflexiona sobre diferentes acontecimientos, sean grandes o pequeños, que impactan de alguna manera su vida y que determinan su relación con el pasado, la forma en que actúan en el presente y generan expectativas sobre el futuro. Según Galeano (2004):

“La investigación social cualitativa apunta a la comprensión de la realidad como un proceso histórico de construcción a partir de la lógica de los diferentes actores sociales, con una mirada “desde adentro” y rescatando la singularidad y las particularidades propias de los procesos sociales.

Los estudios cualitativos ponen especial énfasis en la valoración de lo subjetivo y lo vivencial y en la interacción entre sujetos de la investigación; privilegiando lo local, lo cotidiano y lo cultural para comprender la lógica y el significado que tienen los procesos sociales para los propios actores que son quienes viven y producen la realidad sociocultural”

Por su parte, Sampieri (2014) señala que “la investigación cualitativa se enfoca en comprender los fenómenos, explorándolos desde la perspectiva de los participantes en un ambiente natural y en relación con su contexto”. Para él, este enfoque es seleccionado cuando el propósito de la investigación está dirigido a examinar la forma en que los individuos perciben y

experimentan los fenómenos que los rodean, ahondando en sus interpretaciones, significados y puntos de vista.

Es por esto que, en este proceso, se realizó un acercamiento a los habitantes del municipio de Herveo, teniendo en cuenta sus formas de vida, de ver el mundo, la manera en que se relacionan con los demás, sus experiencias y la conexión de la historia o de hechos históricos, como es en este caso el funcionamiento del Cable aéreo, para así comprender en qué medida estos acontecimientos han incidido en la configuración de su cotidianidad.

2.2 Perspectiva Metodológica

Para el desarrollo de esta investigación se empleó el método etnográfico, cuyo propósito es la interpretación o descripción de un grupo social y sus elementos culturales, explicando los elementos que integran el sistema social, teniendo en cuenta su historia, estructura social, política, económica y cultural. De esta manera, se registran los patrones observables y asimilados por los actores sociales que se expresan en sus comportamientos, costumbres y formas de vida en sociedad.

Sobre la etnografía, Creswell (2017)⁵ señala lo siguiente:

“Como un proceso y como un resultado de investigación, una etnografía es un producto de investigación típicamente encontrado en forma de libro completo. Como un proceso, la etnografía implica una observación prolongada del grupo, típicamente a través de observaciones participativas, en las cuales el investigador está inmerso en las vidas cotidianas de la gente o por medio de entrevistas cara a cara y uno a uno con miembros

⁵ El texto del cual se ha extraído esta cita corresponde a un documento en proceso de construcción de traducción del libro original en inglés, recuperado de: <https://academia.utp.edu.co/seminario-investigacion-II/files/2017/08/INVESTIGACION-CUALITATIVACreswell.pdf>

del grupo. Los investigadores estudian los significados del comportamiento, lenguaje e interacciones de grupos que comparten una cultura”

En este sentido, para el cumplimiento de los objetivos de la pasantía se utilizan diferentes herramientas y se trabaja la etnografía como estrategia metodológica, que consiste en la reunión de información por medio de las observaciones, entrevistas y materiales útiles, sobre lo cual se profundizará en los siguientes apartados.

2.3 Herramientas Metodológicas

Las herramientas metodológicas que se emplearon fueron: la entrevista a profundidad semiestructurada, el diario de campo, el registro fotográfico y el análisis de datos oficiales.

Por su parte, la entrevista a profundidad es un instrumento de investigación del que se obtiene información a través de un ejercicio de conversación entre el investigador, que es quien desarrolla la entrevista y el miembro o miembros de la comunidad seleccionados para su aplicación. Así, el investigador genera una situación o espacio en el que la entrevista pueda tener lugar para que las personas entrevistadas consigan narrar lo que han experimentado desde su punto de vista. En esta investigación, las entrevistas realizadas fueron semiestructuradas pues daban al investigador la libertad de incluir preguntas adicionales u obtener más información sobre un tema en específico.

Para la selección de los participantes se tuvieron en cuenta los siguientes criterios⁶:

- Haber residido durante toda su vida en el municipio o al menos durante un periodo extenso.
- Ser mayor de 60 años.

⁶ Es importante señalar que no fue necesario que los participantes seleccionados cumplieran con todos los criterios de inclusión, pero sí al menos con uno de ellos.

- Vivir o haber vivido en alguna de las estaciones del Cable Aéreo.
- Haber trabajado en el sistema de Cable Aéreo o tener un familiar que lo haya hecho.
- Desarrollar algún proyecto familiar, económico, turístico o histórico relacionado con el Cable Aéreo.

La guía de entrevista elaborada para esta investigación se dividió en cuatro módulos.

El primer módulo se denominó vida cotidiana y familia, compuesto por preguntas que permitieron caracterizar tanto al entrevistado como a su núcleo familiar, indagando por su trayectoria residencial en el municipio, oficio, nivel educativo y actividades económicas. El segundo módulo fue nombrado Cable Aéreo, el cual estaba enfocado en indagar sobre las actividades y rutinas que se desarrollaron durante la época de funcionamiento del Cable, así como por los cambios experimentados tanto en el municipio como en la vida cotidiana en el curso del desmantelamiento del sistema de transporte.

El tercer módulo estuvo centrado en el patrimonio cultural y buscaba indagar por aquellos lugares que los entrevistados consideraban se deben conservar como parte de la historia del Cable Aéreo y la relación que ellos mismos han construido con esa historia. Finalmente, el cuarto módulo se orientó hacia el turismo, ya que en las visitas realizadas a Herveo se identificó el interés de algunos miembros de la comunidad por el desarrollo de esta actividad relacionándola con la historia del Cable Aéreo y sus lugares de influencia.

Al momento de realizar las entrevistas los participantes fueron informados previamente sobre el objetivo de la pasantía y de este proyecto de investigación, por lo que accedieron a contribuir de forma libre y voluntaria, autorizando la grabación y divulgación de los datos obtenidos por medio del consentimiento informado. Cabe agregar que estas entrevistas fueron transcritas y analizadas para los resultados de la investigación.

Por otra parte, se realizó un diario de campo digital en el que se consignaron anotaciones relacionadas con las dinámicas sociales, desde el momento inicial hasta la salida, en cada una de las visitas al municipio. Allí se llevó un registro y descripción detallada de las actividades desarrolladas durante cada día, los lugares recorridos, las personas con las que se mantenían conversaciones informales, su relación y relevancia para el proyecto, y las reflexiones que suscitaban estas interacciones.

Otra de las herramientas usadas fue la fotografía, la cual sirvió como elemento ilustrativo de las personas entrevistadas y los lugares visitados durante el trabajo de campo, especialmente las estaciones del Cable como Frutillo, Soledad, Ángulo B y Cedral, que actualmente son usadas como vivienda familiar, motivo por el que en algunas de las fotografías se puede apreciar la forma en que sus habitantes han adaptado las estaciones para este fin.

Por otra parte, se fotografiaron algunos de los artefactos que fueron transportados hasta Herveo a través del Cable Aéreo, los cuales se conservan en el municipio como un recuerdo de la época de funcionamiento del sistema y que son usados como un elemento ornamental de locales comerciales, hoteles y restaurantes. También fueron fotografiados los vestigios del Cable Aéreo y las torres o partes del sistema que se encontraron en los recorridos.

Este registro fotográfico es una fuente de datos complementaria al diario de campo y a las entrevistas a profundidad, que permitió visibilizar el estado en el que se encontraban las estaciones en el momento del desarrollo de la investigación y establecer las coordenadas geográficas donde se encuentran con exactitud, gracias a la geolocalización integrada en el dispositivo móvil con el que se captaron las imágenes.

Finalmente, como herramienta de recolección de información se revisaron bases de datos sociodemográficas del municipio de Herveo ofrecidas por el DANE, encontradas en los censos poblacionales y en las proyecciones de población desde el año 1912 hasta el año 2022, las cuales fueron depuradas, manteniendo las cifras correspondientes al total de la población por zonas (cabecera municipal, centros poblados y rural disperso), sexo, edad y año, que fueron necesarias para la construcción de pirámides poblacionales y gráficas de evolución de la población.

2.4 Trabajo de Campo

El trabajo de campo para la recolección de datos de esta investigación se desarrolló en el marco de la pasantía Misión Científico – Social, realizando 6 visitas al municipio de Herveo desde el mes de abril hasta el mes de octubre del año 2022, cada una con un promedio de duración de 5 a 6 días, en las que se trabajó en compañía de dos pasantes del programa de desarrollo familiar y antropología de la Universidad de Caldas. Es importante señalar que cada uno de los pasantes construyó su propio proyecto de investigación, los cuales fueron desarrollados en el municipio de Herveo, motivo por el que en varias ocasiones se trabajó en conjunto en lo relacionado al acompañamiento a entrevistas o visitas a las Estaciones del Cable, sin embargo, cada uno buscó responder a los objetivos de su propia investigación.

En el transcurso de las visitas al municipio se realizaron para esta investigación 10 entrevistas a profundidad, a partir de las cuales se expone en la siguiente tabla de contenido un breve perfil de los entrevistados con información sobre el sexo, la edad y su vinculación con el Cable Aéreo.

La descripción de cada perfil se hace en el orden cronológico en el que se desarrollaron las entrevistas, ya que brinda mayor claridad al momento de señalarlas en las descripciones que se

harán sobre las actividades realizadas en cada una de las visitas a Herveo. Los datos incluidos a continuación corresponden al año 2022.

Tabla 2. Caracterización de entrevistados.

Entrevista N°	Entrevistado	Caracterización
1	Nelson Bernal	Hombre de 40 años, habitante de la Estación Cedral. Su familia, migrantes de Cundinamarca, adquirieron legalmente la Estación en el año 1984 y desde entonces se encuentran allí establecidos.
2	Carlos Arenas	Hombre de 84 años, dueño de un local comercial ubicado en el barrio La Punta. Vivió los cambios que trajo consigo el Cable Aéreo en Herveo durante su funcionamiento y desmantelamiento.
3	Roberto Antonio Escobar	Hombre de 62 años, dueño de una de las tradicionales tiendas de Kumis ubicada en el casco urbano, en la zona llamada La Punta. Allí conservan algunos elementos que fueron transportados por el Cable Aéreo y antiguas fotografías del municipio.
4	Leonilde Martínez	Mujer de 78 años, que en su infancia vivió cerca a la Estación Cedral y durante su juventud habitó la zona rural de Herveo en la vereda Cedral. Durante la época de funcionamiento del Cable Aéreo tuvo la oportunidad de relacionarse con trabajadores de la estación y hacer uso del sistema de transporte.
5	Jesús Alarcón	Hombre de 84 años, comerciante. Su familia se benefició económicamente del Cable Aéreo, ya que les permitió enviar y vender en la ciudad de Manizales los productos lácteos elaborados en sus lecherías.
6	Gustavo Restrepo	Hombre de 69 años, pensionado del magisterio. Durante la época de funcionamiento del Cable Aéreo, su familia se benefició laboral y económicamente de este medio de transporte en el casco urbano, por medio de traslado de mercancías desde la estación Soledad.

7	María Natalia Gallego de Franco	Mujer de 72 años, pensionada del magisterio. Habitó la zona rural del municipio mientras que el Cable Aéreo estuvo en funcionamiento y migró de allí hacia la ciudad de Manizales cuando se construyó la carretera que conectaba a Herveo con Delgaditas.
8	Arelis Toro Gallego	Mujer de 40 años, administradora del Hospedaje Familiar Jardín de Herveo, involucrada en procesos de formación turística del SENA con proyectos del mismo ámbito direccionados a resaltar la historia de Herveo y del Cable Aéreo.
9	Milcíades Duque	Hombre de 70 años, agricultor y comerciante. Habitante y propietario desde hace 30 años de la Estación Ángulo B. Durante toda su vida vivió en la vereda Ángulo B y presenció los efectos del funcionamiento y desmantelamiento del Cable en esta sección de la zona rural.
10	Gilberto Giménez	Hombre de 84 años, trabajador del Cable Aéreo durante la última etapa de su funcionamiento desempeñándose como aceitador.

Fuente: *Elaboración propia, 2023.*

2.4.1 Primera Visita a Herveo

La primera visita a campo se realizó en el mes de abril del año 2022 y tuvo una duración de tres días. El objetivo de esta primera visita era realizar un reconocimiento del territorio, de sus habitantes y de los lugares con presencia de estaciones o vestigios del Cable Aéreo. Al llegar allí, el primer contacto fue Arelis Gallego Toro, quien trabajaba en ese momento en la Alcandía Municipal de Herveo en el área de turismo, y pertenecía al grupo de formación turística del Servicio Nacional de Aprendizaje (SENA).

Durante el primer día en el municipio la instructora del SENA, Martha Patricia Vergara, y los aprendices del grupo, estuvieron de acuerdo en permitir que se presentara el proyecto general de

la Misión Científico Social y de esta investigación en su espacio de reunión. Esto se desarrolló en la biblioteca de Herveo, a la que asistieron alrededor de 20 personas entre mujeres y hombres, casi todas mayores de 30 años, quienes escucharon con atención el propósito de la investigación e hicieron las preguntas que les generaba, manifestando también la intención de participar en el proyecto.

Posteriormente, se participó en a la actividad que este grupo tenía planeada en la tarde, la cual consistió en el desarrollo de un recorrido por el casco urbano del municipio en el que se ingresó a establecimientos comerciales como hoteles, restaurantes y tiendas, en los que su administrador o dueño se encargaba de contar el servicio que ofrecía, la antigüedad del establecimiento y sus particularidades. Todo esto lo hizo el grupo del SENA con el propósito de identificar comercios que se pudieran incluir en una guía o folleto turístico del municipio con un enfoque histórico y sobre el Cable Aéreo.

De los lugares que se recorrieron, fue llamativo el Hospedaje Norte de Herveo, ya que dentro de su decoración incluía fotografías antiguas del municipio y una réplica a pequeña escala de dos torres del Cable Aéreo. Según el dueño del lugar, estos elementos hacen alusión a la historia e identidad del lugar, la cual se desea compartir con los visitantes.

Conforme a la información que compartieron los integrantes del grupo, Herveo tiene una capacidad de recepción de 90 visitantes en los hoteles del lugar, sin embargo el flujo de turistas suele ser bajo durante todo el año, por eso la mayoría de personas que reciben en los hoteles son los trabajadores de la estación de Ecopetrol, ubicada en zona rural de Herveo, y también quienes asisten a las cabalgatas o fiestas del municipio, que suelen ser personas nacidas allí, las cuales han emigrado y regresan de visita.

Otro de los establecimientos que llamó la atención es un local comercial ubicado en el barrio La Punta, cerca al cual se accede al municipio por carretera. Se trata de una tienda de abarrotes que es reconocida en Herveo por su tradición en la preparación de Kumis, una bebida tradicional elaborada a base de leche fermentada. La receta de este kumis ha sido usada por tres generaciones y se ha convertido en un lugar de paso obligado para los visitantes de Herveo.

El actual dueño del lugar, Roberto Antonio Escobar, conserva dos elementos que fueron transportados por el Cable Aéreo: una mesa auxiliar tipo bandeja y una balanza pata de gallo, con los cuales decora su tienda. Asimismo, posee varias fotografías antiguas del municipio y del Cable, las cuales rodean y ambientan su local.

Igualmente, se pudo reconocer algunas personas que, al haber vivido gran parte de su vida en Herveo, tienen conocimiento sobre la historia del Cable y sus experiencias se vieron influidas por la presencia de este medio de transporte, como el señor Carlos Arenas quien también tiene un local comercial en la zona de La Punta.

En el segundo día se realizó una visita a la Estación Ángulo B, ubicada en la vereda que lleva el mismo nombre. Esta actividad se realizó en compañía del grupo del SENA, con el propósito de conocer el lugar por el que recorría el Cable y las personas que habitan la zona. Arelis Toro fue quien se contactó con los habitantes de la estación y logró programar la visita.

Al llegar allí, el grupo fue recibido por Milcíades Duque y María Livia, quienes habitan la Estación Ángulo B y se dedican al cultivo de café. Ellos estuvieron dispuestos a hablar sobre la historia del Cable y los elementos que conservaban de este sistema de transporte. Si bien, aunque esta estación en la que actualmente viven tiene la construcción típica de las demás estructuras del

Cable, le han realizado algunas modificaciones en especial la reducción de su altura para adaptarla como vivienda familiar.

Por otra parte, Milcíades conserva en la estación una de las vagonetas del Cable que él mismo recuperó y trasladó hasta allí como una forma de recordarlo. También construyó un lugar para el secado del café usando los rieles sobre los que pasaban y llegaban las vagonetas a la estación, poniendo sobre este un techo corredizo fabricado con tejas de zinc que le permite apartarlo cuando hace sol y realizar el proceso de secado, y cubrir después el café para protegerlo de la lluvia.

En el tercer día de trabajo de campo se visitó la Estación Cedral, ubicada en la vereda Cedral, en compañía de Arelis Gallego, quien se encargó de contactar con Nelson Bernal, uno de los actuales propietarios de la Estación. Al llegar allí, Nelson nos acompaña a realizar un recorrido por el lugar, en el que tiene pequeños cultivos de frijol, piña, mandarina y aguacate para consumo familiar y, en mayor medida, de café para la venta.

Al igual que el señor Milcíades, Nelson Bernal hace uso de la Estación como vivienda familiar, pero con la diferencia de que mantiene su estructura sin muchas modificaciones con respecto a la edificación inicial, pues sus padres, quienes habitaron primero la estación, optaron por construir el baño y la cocina junto a la misma, ya que cuando llegaron el lugar no contaba con estos espacios, lo que permitió que no se afectara el diseño original.

En el lugar se pueden apreciar algunos de los vestigios del Cable, como los muros donde se encontraban ancladas las torres y otras estructuras de las que se desconoce su función. En medio de este recorrido, se realizó la primera entrevista de la investigación al señor Nelson en la que se abordaron temas relacionados con el establecimiento de su familia en el lugar, el proceso a partir del cual adquirieron legalmente la propiedad, las actividades económicas a las

que se dedicaron a través del tiempo, el uso que le dieron a los vestigios del Cable y su interés por desarrollar proyectos turísticos allí. Cabe señalar que, durante la entrevista, Nelson refiere a la señora Leonilde Martínez como una persona de interés para la investigación, pues según la información que se obtuvo ella vivió durante un tiempo en la Estación.

Al final de la visita a Herveo se pudo establecer la Estación Cedral y la Estación Ángulo B como dos puntos de interés para esta investigación, de los cuales se realizó un registro fotográfico, al igual que de los locales comerciales visitados. Asimismo, como posibles entrevistados se identificaron a Milcíades Duque, Carlos Arenas y Roberto Antonio Escobar.

2.4.2 Segunda Visita a Herveo

La segunda visita tuvo lugar en el mes de mayo del año 2022, con una duración de cuatro días. Para esta ocasión, las actividades fueron de carácter interdisciplinar y se realizaron en compañía del pasante de desarrollo familiar y la pasante de antropología.

Durante el primer día realizamos un recorrido por aquellos lugares del municipio que no se habían visitado aún, como la Calle Real donde se encontraban ubicadas la mayoría de las cantinas del municipio y en la que se suelen realizar las cabalgatas. Este es el espacio de reunión de los habitantes de la zona rural que los fines de semana, cuando han terminado las labores en las fincas, van al casco urbano a comprar y vender alimentos y a consumir bebidas alcohólicas mientras comparten con amigos o familiares que llegan desde distintas veredas.

Esta calle también cuenta con locales comerciales como panaderías, carnicerías, cacharrerías y se ubica la estación de bomberos. Allí pudimos hablar y compartir los objetivos de cada uno de los proyectos realizados por los pasantes con las personas que transitaban el lugar, lo que permitió que indicaran algunas personas que podrían aportar información valiosa para las investigaciones, nombrando repetidamente a Gilberto Giménez, quien trabajó en el sistema de

Cable Aéreo, y al señor Jhon Agudelo, habitante de la Estación Frutillo y sobrino de uno de los trabajadores del Cable que falleció unos años atrás.

El segundo día se tenía previsto el desarrollo de una mesa de trabajo de la Misión Científico – Social en el municipio, donde participarían todos los integrantes y directores del proyecto de pasantía. Sin embargo, dadas las condiciones climáticas y los deslizamientos en la carretera solo llegaron unos pocos integrantes y esta actividad no se pudo ejecutar, por lo cual durante este día se realizó un recorrido junto al pasante de desarrollo familiar y la pasante de antropología por la Estación Soledad, la cual se encuentra en el casco urbano, en el barrio La Punta, al lado del cementerio municipal. Allí tuvimos la oportunidad de conversar con una mujer que vive en la Estación, quien nos permitió tomar fotografías de la casa, la bodega y de algunas estructuras del Cable que aún conservan.

Por otra parte, hicimos un acercamiento a la Estación Frutillo, ubicada en zona veredal de Herveo, por la carretera que conduce a la estación de Ecopetrol, lo que permitió establecer que, al igual que las otras estaciones, es usada como vivienda familiar. Así, al finalizar la visita al municipio se señalaron estas dos estaciones recorridas, Frutillo y Soledad, como puntos de interés para esta investigación y sobre los que se indagaría más adelante.

Durante el tercer día de la visita, se programó una reunión con las personas que pudieron ingresar al municipio, entre los que se encontraban dos pasantes de historia que estaban realizando su investigación en el municipio de Fresno, los tres pasantes que estábamos trabajando en el municipio de Herveo y Alejandra Salazar, una de las directoras de la pasantía. Allí cada uno compartió las experiencias del trabajo de campo, los avances del proyecto y las dificultades y fortalezas que identificamos en su desarrollo. Igualmente, Alejandra hace algunas recomendaciones metodológicas.

En el cuarto día de trabajo de campo los pasantes concretamos los lugares que visitaríamos en la siguiente salida, dando prioridad a la Estación Frutillo. Finalmente regresamos a la ciudad de Manizales.

2.4.3 Tercera Visita a Herveo

La tercera visita a Herveo se realizó en el mes de junio del 2022 y tuvo una duración de 10 días, en la que se hizo un trabajo interdisciplinar con los investigadores del área de antropología y desarrollo familiar, teniendo en cuenta los puntos de encuentro entre cada investigación, realizando así recorridos y visitas por los lugares de interés común.

Al llegar al municipio, las complicaciones por factores climáticos debido a las constantes lluvias retrasaron algunas de las actividades que se tenían planeadas, como los recorridos por las Estaciones, motivo por el que el trabajo de campo se concentró al inicio en el casco urbano. Así, durante los primeros dos días se continuó compartiendo el propósito de la Misión y de los proyectos que cada investigador se encontraba realizando.

En el tercer día en el municipio se desarrolló la segunda entrevista de esta investigación en compañía de la pasante de antropología. Esta entrevista estuvo dirigida a una de las personas que se había identificado en la primera visita, Carlos Arenas. Este encuentro se llevó a cabo en el lugar donde él labora a diario, una tienda de abarrotes localizada en el sector La Punta.

Así, mientras atendía a las pocas personas que llegaron durante la tarde, narraba y describía cómo era Herveo durante la época en que funcionó el Cable Aéreo y cómo este medio de transporte fue de utilidad para dar continuidad a sus actividades económicas. Aunque se desarrollaron las secciones de la entrevista relacionadas con la historia del Cable y el patrimonio cultural, el resto de módulos no lograron abordarse, por lo cual sería necesario realizar una segunda parte de la entrevista.

Durante el cuarto día de trabajo de campo realizamos un recorrido en el casco urbano, teniendo la oportunidad de conversar con algunas personas que señalaron un elemento que nos había llamado la atención, y es la particularidad de la arquitectura de varias de las casas de Herveo, pues, al igual que las estaciones visitadas, se encontraban construidas en una técnica denominada tablaparada, la cual consiste en tablas de madera anchas colocadas de forma vertical en las fachadas de la casa, una al lado de la otra, con listones de madera más delgados que se encargan de cerrar las aberturas que quedan entre una y otra. De acuerdo con las personas que nos informaron, esta técnica de construcción fue introducida por los ingleses en la época de construcción del Cable. De algunas de estas casas realizamos un registro fotográfico.

En el curso de los dos días siguientes en los que desarrollamos actividades en el casco urbano, pudimos mantener conversaciones informales con algunas personas interesadas en emprender proyectos turísticos relacionados con la historia del Cable Aéreo, como Arelis Gallego quien manifestó las dificultades y problemáticas que se presentaban en el municipio al llevarlos a cabo, entre ellos la falta de control de perros callejeros que causan incomodidad a los turistas por los malos olores que generan, las enfermedades que tienen y no son tratadas, y el constante acceso que se les permite a los restaurantes.

Igualmente, se menciona uno de los problemas que es el más señalado por los habitantes de Herveo y es el mal estado de la vía para llegar al municipio dese Delgaditas, pues los constantes deslizamientos de tierra no sólo las han deteriorado, sino que hacen que la entrada al municipio sea difícil y peligrosa para sus visitantes.

Otra de las conversaciones que mantuvimos fue con Gilberto Giménez, quien fue trabajador del Cable Aéreo y es tal vez el único que vive aún en el municipio. Él nos contó un poco sobre el funcionamiento del Cable y las diferentes labores que realizó durante el tiempo que estuvo

vinculado con la empresa. También narró las dificultades por las que pasaron algunos trabajadores del Cable durante la violencia bipartidista y los cambios que tuvo Herveo cuando se desmanteló el sistema de transporte.

En el séptimo día de visita a Herveo, cuando las condiciones climáticas se hicieron favorables, pudimos realizar una de las actividades que se había programado, la cual consistió en un recorrido desde el casco urbano hasta la estación de Ecopetrol, el cual se hizo en el vehículo del señor Gilberto Giménez, quien a medida que avanzábamos nos contaba la historia de las estaciones y lugares por los que pasaba el Cable Aéreo. Al llegar a nuestro destino, emprendimos una caminata en compañía del profesor Gustavo Restrepo, quien nos guio de regreso a la cabecera municipal, mientras nos indicaba la ubicación de los vestigios del Cable que se encontraban en el camino y que pudimos fotografiar.

Durante este mismo día se programó una visita a la Estación Frutillo, por medio del pasante de desarrollo familiar quien se puso en contacto con Jhon Agudelo, actual habitante de la Estación. Este era un lugar que había sido mencionado constantemente por los entrevistados y por las personas con las que se había mantenido conversaciones informales, pues la señalaban como una de las estaciones más importantes de Herveo por haber tenido el único taller de máquinas de todo el sistema de transporte. Así, el señor Jhon dispuso la visita para el día siguiente en horas de la mañana, debido a que era el único momento en el que tenía facilidad para conversar con el grupo.

De esta manera, al día siguiente llegamos a la Estación Frutillo en la hora acordada. Lo primero que se pudo observar fueron los vestigios que quedan de lo que sería una bodega del Cable y, más adelante, cuando se hizo el ingreso a la propiedad de Jhon Agudelo, quien nos invitó a pasar y a conversar con él, se pudo confirmar que la Estación es usada actualmente como

vivienda familiar y es habitada por cinco personas, entre las que se encuentran Jhon, su esposa, su mamá, su tía y un trabajador del lugar. En los alrededores tenían algunos animales de cría y unos pocos cultivos de aguacate para consumo familiar.

En la conversación con Jhon y María, su esposa, se mencionó a don Arnoldo Agudelo, tío de Jhon, quien falleció hace al menos ocho años y fue uno de los trabajadores del Cable. Él es bastante mencionado y recordado por los habitantes de Herveo ya que fue una persona con mucho conocimiento sobre la historia del lugar y que cumplió una función importante dentro del sistema de transporte. Sobre esto y la forma en la que él llegó a la empresa del Cable Aéreo giró la temática de la conversación.

Por otra parte, también se habló un poco sobre la forma en la que él y su familia se establecieron en la Estación cuando el Cable Aéreo dejó de funcionar y las complicaciones que han tenido para mantenerse allí por el deterioro de la estructura a través de los años. Finalmente, manifestaron estar en desacuerdo con que se emprenda un proyecto turístico que afecte las actividades de su vida cotidiana, por lo cual no estarían dispuestos a participar de esta actividad, ni tampoco en recibir turistas en la Estación.

En el noveno día trabajo de campo el grupo asistió a la presentación del libro *La Arriería en la Colonización Antioqueña*, que se desarrolló en el Hospedaje Familiar Jardín de Herveo, a la que asistieron personas de la zona rural del municipio, profesores de los colegios y escuelas rurales, adultos mayores interesados por la historia del municipio, la anfitriona, que en este caso fue Arelis Gallego, y Andrés Felipe Hoyos Körbel escritor del libro.

En esta exposición, Andrés Felipe reflexiona sobre la importancia del Cable Aéreo en el municipio, pues es uno de los que cuenta con más estaciones y con mayor presencia e influencia de este en relación con los demás municipios por los que transitaba el Cable. Para él, Herveo

tiene un gran potencial turístico que no ha sido explotado y considera que es importante realizar un museo del Cable Aéreo y resaltar el valor de estaciones como Soledad y Frutillo.

Igualmente, es importante mencionar que en esta misma reunión se pudo establecer contacto con uno de los adultos mayores que asistieron, Jesús Alarcón, el cual había sido referido por Arelis como una persona de interés para esta investigación. De esta manera, él manifestó estar de acuerdo en participar en el proyecto de investigación.

Finalmente, en el décimo día de trabajo de campo, se organizaron las actividades pendientes para la próxima visita a Herveo, teniendo en cuenta eventos programados en el municipio como el “Festipáramo”.

2.4.4 Cuarta Visita a Herveo

Esta visita tuvo una duración de 5 días y se desarrolló en el mes de agosto del 2022 en compañía de la pasante de antropología. Durante el primer día se hizo la planeación de actividades y concertación de entrevistas, por lo que se realizó un recorrido hasta la tienda de abarrotes y kumis de La Punta para hablar con el señor Roberto Antonio, quien estuvo de acuerdo en participar en una entrevista el día que se considera más conveniente.

De regreso al parque principal hubo un encuentro con el señor Jaime Augusto Mejía, integrante del grupo del SENA, quien desde un principio estuvo atento a los avances de la investigación y con quien se había intentado una entrevista, pero por cuestiones relacionadas a su horario laboral no fue posible.

Sin embargo, en esta y otras ocasiones se pudo mantener con él conversaciones informales en las que narró los esfuerzos que ha hecho la comunidad para conservar las esculturas, monumentos del municipio y los vestigios del Cable de la estación Soledad en buen estado, pues

en algunas ocasiones han organizado jornadas de trabajo cooperado para limpiarlas, pintarlas y hacerles mantenimiento.

Durante el segundo día se visitó la Estación Cedral. Allí se tuvo la oportunidad de hablar con Nelson Bernal, quien mostró las estructuras y vestigios del Cable a los que les había realizado una limpieza, removiendo el musgo y la maleza que con el paso del tiempo las empezaba a cubrir. Además, hablamos con él sobre las actividades que realizan diariamente él y su familia y la perspectiva que tienen sobre el turismo. También expresó que días antes habían participado en la prueba de una ruta turística planeada por el grupo del SENA y que contemplaba el paso por la Estación Cedral. Finalmente, comentó un poco sobre los alimentos que está cultivando, en especial sobre el café y las dificultades que se han presentado para conseguir trabajadores dispuestos a hacer parte del proceso de recolección de los cultivos, ya que la mayoría de los jóvenes han migrado a las ciudades, aspecto que ya había sido señalado en diferentes momentos por los habitantes del municipio.

El tercer día se visitó la tienda de abarrotes en La Punta para realizar la tercera entrevista de la investigación al señor Roberto Antonio, tal como se había acordado con él. En lo conversado contó un poco sobre la receta del kumis que aprendió de su padre, pero desconoce quién se la enseñó a él, sin embargo, sabe que se ha mantenido la misma receta a lo largo de los años sin alteraciones significativas. Asimismo, expresó que no tenía conocimiento sobre la forma en la que llegaron algunos de los elementos que conserva en la tienda y que fueron traídos por el Cable Aéreo, pues desde que compraron el negocio ya se encontraban allí. Al finalizar se abordó el tema de la migración del municipio, donde expuso las causas que él consideraba estaban generando este fenómeno.

Posteriormente, el cuarto día de visita a Herveo coincidió con el Primer Festival del Páramo de Letras “Festipáramo” y como grupo de la Misión Científico Social se consideró importante asistir a esta actividad. Este Festival tenía la intención de mostrar y de visibilizar los elementos culturales más representativos del centro poblado de Letras, el cual hace parte de Herveo.

Allí presentaron una muestra gastronómica para exponer las costumbres y tradiciones culinarias de este lugar, pues muchas de las preparaciones llevaban productos que se obtienen en la región, como la leche con la cual se fabrica el queso campesino del Alto de Letras. También hubo preparaciones como carne de cordero y morcilla, incluyendo en muchos de los platos la papa, que es uno de los cultivos más representativos y el de mayor producción de esta región. Esto también motivó a los organizadores del evento para realizar el concurso pela papa, pues al ser una de las plantaciones más abundantes los agricultores y campesinos de Letras han aprendido a remover su cáscara con gran destreza y velocidad.

Hubo concurso de arriería, en el cual participaron varios jóvenes de Letras, quienes debían aperar las mulas y luego cargarlas en el menor tiempo posible, demostrando el dominio de la bestia y el conocimiento que han adquirido durante los años en el manejo de estos animales, pues han sido usados por mucho tiempo en la región para transportar alimentos y mercancías. Esto ha llevado a que aprendan técnicas que les ayudan a mantener la carga segura sobre la mula y transportarla por una geografía difícil de atravesar, dada la altura y la inclinación de las montañas.

Durante el último día en Herveo, se realizó un balance de las actividades llevadas a cabo hasta el momento y una revisión de aquellas que eran necesarias para seguir respondiendo a los objetivos de las investigaciones. Así, se encontró que era importante contactar a la señora Leonilde Martínez y al señor Jesús Alarcón para desarrollar las entrevistas pendientes.

2.4.5 Quinta Visita a Herveo

La quinta visita a Herveo se realizó en el mes de septiembre de 2022 en compañía de la pasante de antropología y tuvo una duración de 5 días. La primera actividad realizada al llegar al municipio fue la programación de entrevistas, acordando la fecha y hora con la señora Leonilde Martínez, quien vivió en la Estación Cedral. Asimismo, durante un corto recorrido por el municipio se logra programar una entrevista con el señor Jesús Alarcón, quien estuvo dispuesto a que se desarrollara en cualquier momento de la semana.

Posteriormente, en el segundo día de trabajo de campo se realizó un recorrido en el casco urbano del municipio y se visitó la vivienda en la cual reside la esposa de un trabajador del Cable, el cual fue pensionado de Ferrocarriles de Colombia y falleció unos años atrás. Al llegar a su casa le hablamos de los intereses de la Misión Científico – Social y brevemente nos contó sobre las actividades de su vida cotidiana, el trabajo que desempeñó su esposo, el cual fue en su mayoría para la empresa de Ferrocarriles, y la forma en la que vivían en la época en la que trabajó con la empresa. Ella proporcionó algunos de sus datos de contacto, sin embargo, no se pudo realizar una entrevista.

Durante el tercer día en Herveo se realizó la cuarta entrevista a la señora Leonilde Martínez. La reunión se realizó en su casa, pues era para ella el lugar más cómodo y seguro. La señora Leonilde habló sobre sus condiciones actuales de vida y las actividades que realiza a diario, también narró un poco sobre su trayectoria de vida en la zona rural, cómo eran antes sus rutinas, su experiencia cuando el Cable Aéreo estaba en funcionamiento, la forma en que este incidió en las actividades que ella y su familia realizaban y cómo estas cambiaron con el desmantelamiento del mismo, pues vivieron cerca a la Estación Cedral e hicieron uso en varias ocasiones de este medio de transporte.

En el cuarto día de visita al municipio se recorrió el parque principal durante la mañana, donde se ubicó al señor Jesús Alarcón a quien se le realizó la que sería la quinta entrevista de la investigación, que tuvo lugar en una cafetería contigua a la Iglesia de Herveo la cual suele frecuentar. Don Jesús expresó que allí se sentía cómodo. Habló sobre sus ocupaciones actuales, rutinas y enfatizó en la época en la que vivió en Delgaditas, zona rural de Herveo, donde trabajó en las lecherías que eran propiedad de su familia, en las que producían quesos para enviar a la ciudad de Manizales a través del Cable Aéreo.

Finalmente, en el último día en el municipio, se realizó la sexta entrevista de la investigación al señor Gustavo Retrepo, profesor pensionado del magisterio, con el que ya se había compartido caminatas y conversaciones en distintas ocasiones, en las que mencionó algunas anécdotas familiares con respecto al Cable Aéreo.

La entrevista se desarrolló en su casa y se habló sobre su núcleo familiar y acerca de las actividades a las que se dedican en su vida cotidiana. En cuanto a la vida de él y su familia durante el funcionamiento del Cable Aéreo, nos narró que su padre se dedicó al transporte de mercancía desde la Estación Soledad hasta diferentes puntos del casco urbano por medio de una carretilla alada por caballos, la cual fue su actividad económica hasta el momento que se desmanteló el Cable, cuando se dedicó a la venta de abarrotes y kumis en La Punta, lugar en el que actualmente trabaja el señor Roberto Antonio Escobar. Esto permitió dale continuidad al relato de Roberto, acercarnos a la historia de este lugar, y al origen de la receta del Kumis y los objetos transportados por el Cable.

Después de terminar este encuentro, se acuerda que están pendientes las entrevistas al señor Gilberto Giménez y Milcíades Duque en la próxima visita a Herveo.

2.4.6 Sexta Visita a Herveo

La sexta y última visita a Herveo se realizó en el mes de octubre de 2022 y tuvo una duración de 6 días.

Como fue usual en todo el trabajo de campo, el primer día se planificaron las entrevistas que se realizarían, logrando programar dos de estas, una con la señora Natalia Gallego, con quien ya se había hablado anteriormente, y otra con el señor Carlos Arenas, quien ya había sido entrevistado, para completar información.

Así, en el segundo día de trabajo de campo, se realizó la segunda sesión de la entrevista al señor Carlos Arenas en su tienda ubicada en La Punta, donde se abordaron temas relacionados con el módulo de preguntas enfocadas a familia y vida cotidiana, así como el de patrimonio cultural y turismo, lo cual permitió completar los puntos que no fueron tratados en la primera oportunidad.

En la tarde se visitó en su casa a la señora Natalia Gallego, para desarrollar la séptima entrevista de la investigación. Allí se pudo conversar con ella sobre Herveo y sus recuerdos sobre el Cable Aéreo durante su funcionamiento.

Ella resalta un elemento importante sobre la relación que existe entre el desmantelamiento del Cable y la construcción de la carretera Herveo – Delgaditas, que conectó al municipio con las vías principales, y la migración que se generó en Herveo en los años 60, pues esto permitió que muchas personas se desplazaran hacia otros municipios, como lo hizo ella y su familia, quienes se mudaron a Manizales en búsqueda de oportunidades laborales y educativas.

Después, en el tercer día de visita al municipio, se mantuvo una conversación informal con el señor Alejandro Gallego, dueño de una cafetería ubicada a un costado del parque principal del municipio, donde también es tradicional la venta del kumis. Con él se conversó un poco sobre el Cable Aéreo y lo que representa para él actualmente.

También se visitó a la señora Leonilde Martínez para conversar un poco sobre historias del Cable Aéreo, mientras que compartía y preparaba con la pasante de antropología la receta de natilla de maíz, la cual hace parte de la tradición del municipio.

Posteriormente, en el cuarto día se realizó la octava entrevista de la investigación a Arelis Gallego, aprendiz del grupo de turismo del SENA. El encuentro fue en su lugar de residencia familiar y comentó acerca de los relatos que le narraban sus abuelos sobre el Cable y la violencia bipartidista. Finalmente, la conversación se centró en el tema de turismo relacionado con el Cable Aéreo, los beneficios y problemas de esta actividad, y las rutas en las que han planteado que se incluyan las estaciones del sistema de transporte.

En la tarde, se logró comunicación con el señor Milcíades Duque quien desde el inicio de la investigación se había identificado como una persona de interés para la pasantía, ya que cumplía con varios de los criterios de inclusión establecidos. Aunque se quiso ir hasta la Estación para realizar la entrevista, él consideró que era mejor realizarla el sábado, día de mercado, pues debía ir al casco urbano a realizar algunas diligencias.

De esta forma, la novena entrevista de la investigación se realizó al día siguiente en el Café del Cable, un local comercial ubicado en el parque principal, especializado en la venta de cafés y productos de pastelería, cuyo nombre hace honor al Cable Aéreo. El lugar fue escogido por el señor Milcíades ya que era tranquilo y además porque el café que allí se vendía es el que él cultiva en su finca. En la conversación que mantuvimos contó un poco sobre su vida cotidiana, los cultivos de café que tiene en la Estación del Cable, la forma en la que logró instalarse allí y sobre la violencia que vivió él y su familia por parte de diferentes grupos al margen de la ley que utilizaban el Cable Aéreo para facilitar su accionar.

Este mismo día, mientras se realizaba un recorrido por el parque principal, por casualidad hubo un encuentro con el señor Gilberto Giménez, uno de los trabajadores del Cable Aéreo quien concedió una entrevista en ese mismo momento, la cual correspondió a la décima y última de la investigación.

La entrevista se desarrolló en la cafetería del señor Alejandro Gallego, donde se mantuvo una larga conversación en la que el señor Gilberto habló de diferentes temas como las actividades a las que se dedica actualmente, también se abordó ampliamente el módulo de Cable Aéreo en el que nos describió las labores que realizaba como trabajador de la empresa, y cómo era Herveo para ese momento, haciendo referencia a la violencia bipartidista e historias de pasajeros en el Cable. También señaló los cambios que vivió el municipio cuando se desmanteló el sistema de transporte y las actividades a las que se dedicó cuando dejó de estar empleado allí.

El último día de trabajo de campo en el municipio se realizó una actividad que la pasante de antropología tenía pendiente para su proyecto de investigación, la cual consistió en la preparación de tres recetas tradicionales en la casa del profesor Gustavo Restrepo, junto a su familia. El encuentro fue ameno, se cocinó y se conversó sobre historias del Cable Aéreo.

Capítulo 3

Hallazgos

En este capítulo se expondrán los hallazgos del trabajo de campo realizado en el municipio de Herveo, los cuales permiten responder a los tres objetivos específicos del informe de pasantía. En primer lugar, se abordarán los procesos estructurales que se generaron en el municipio durante el funcionamiento del Cable Aéreo, teniendo en cuenta el escenario político, económico, social y cultural de la época; en segundo lugar, se expondrá la relación encontrada entre el funcionamiento de este sistema de transporte y la vida cotidiana de los habitantes del municipio; y, en tercer lugar, se caracterizan los elementos potencialmente constitutivos del patrimonio cultural de Herveo, examinando también el significado que las personas le otorgan al Cable Aéreo, y los beneficios y problemáticas identificadas en torno al desarrollo de la actividad turística que se empieza a gestar en relación con la historia de este medio de transporte.

3.1 Procesos Económicos, Sociales, Culturales y Políticos en el Marco del Cable Aéreo

El 2 de febrero del año 1922 el Cable Aéreo comenzó oficialmente su funcionamiento, acontecimiento que fue determinante en la historia de Herveo, ya que trajo consigo nuevas y diferentes dinámicas sociales entre sus pobladores de índole cultural, político, social y económico, que dependiendo de la zona del municipio en la que se hallaran implicarían el desarrollo de unas características específicas y cambios en su vida cotidiana. Cabe mencionar que es importante hacer una breve revisión de los acontecimientos nacionales, los cuales también inciden en acontecimientos locales, como se verá en el caso de Herveo.

3.1.1 La Economía en Herveo

Uno de los primeros cambios que el Cable Aéreo generó en el municipio de Herveo tiene que ver con las actividades económicas que se desarrollaron para la época de su funcionamiento. Si bien, la arriería fue una de las labores más significativas del municipio con relación al transporte de mercancías, rápidamente fue reemplazada por el Cable, ya que este implicaba unos costos de transporte mucho más bajos y mayor eficiencia en el tiempo de traslado de productos, por lo que este trabajo quedó destinado a aquellas zonas por las que el cable no tuvo influencia.

Por su parte, el centro poblado Brasil, que llegó a ser un lugar de gran afluencia e intercambio económico, pues por allí cruzaba el camino La Moravia, fue una de las primeras zonas del municipio en experimentar el impacto de la decadencia de la arriería, ya que al dejar de ser frecuentado por estas personas y, además, no pertenecer al área de influencia del Cable Aéreo, condujo a que sus moradores no sólo perdieran los ingresos de la que había sido una actividad bastante rentable, sino que empezaron a experimentar un proceso de aislamiento geográfico y social del casco urbano de Herveo y del resto de las veredas del municipio, quedando para ellos el transporte a lomo de mula como la única alternativa para evitar que esto sucediera de forma definitiva.

Asimismo, la disminución de la arriería como actividad económica se vivió de dos maneras diferentes, una de ellas para quienes movilizaban recursos materiales y eran dueños de los principales medios de la producción de riqueza que generó este negocio, o como los denominó López (1976) los “arrieristas”, y otra para quienes no contaban con los recursos materiales, es decir los arrieros o los peones de a pie, que prestaban sus servicios a los propietarios de las mulas y bueyes en el transporte de mercancías.

Los empresarios de este gremio de transporte, quienes constituyeron los que serían los primeros capitales de cuantía en el país, cambiaron sus labores al comprar fincas ganaderas y tierras cafeteras convirtiéndose en importantes ganaderos y hacendados, mientras que los arrieros de a pie buscaron otros oficios como el trabajo al jornal en fincas de la región, lo que condujo a que por la asimetría inicial de los recursos que podían movilizar, se mantuviera en otros ámbitos laborales la misma jerarquía que existía entre los “arrieristas” y los arrieros.

Así, la producción y cultivo de café era ahora una de las actividades económicas más rentables en Herveo, lo cual respondía al crecimiento de la demanda del sector exportador del café y, claramente, a la modernización del sistema de transporte que había permitido el funcionamiento del Cable Aéreo y que incentivó a que muchos habitantes del municipio dirigieran sus esfuerzos a la producción de café. Es porque muchos habitantes del municipio, entre estos los arrieros, se dedicaron a ello, abandonando sus anteriores oficios.

Aunque la principal actividad económica de Herveo pasó a ser la cafetera, también hubo otra parte de la población que se dedicó a la ganadería bovina y porcina, como en el centro poblado de Letras y la vereda de Delgaditas, donde manejaban y criaban estos animales para la producción de carne, leche, cueros y otros. Una parte de estos productos eran aprovechados por las familias que se dedicaron a esta actividad o vendidos en el mismo municipio, y otra parte de estos eran enviados por el Cable Aéreo a diferentes ciudades como Manizales, Fresno o Mariquita, conectadas también por el Cable Aéreo, lo que fortalecía la economía intermunicipal.

Ahora bien, en las diferentes veredas del municipio, y dependiendo de la altura al nivel del mar en la que se encontraran ubicadas, se diversificaron los productos agrícolas, encontrando en los lugares con clima frío papa y frijoles, y en los lugares con clima templado yuca, maíz, aguacate, plátano, bolo, piña, entre otros. Estos cultivos eran usados para el consumo familiar en

las fincas, pero también se convirtieron en productos de exportación que eran llevados hasta Mariquita por medio del Cable Aéreo.

3.1.2 Escenario Nacional y Crecimiento Económico en Herveo

En el casco urbano del municipio de Herveo, la presencia de la Estación Soledad fue fundamental, ya que a través del intercambio de mercancías desde este lugar hasta otros municipios como Manizales, Fresno o Mariquita, se pudo garantizar durante varios años el funcionamiento de una economía sólida, incluso en medio de los diferentes acontecimientos que golpearon el país, ya que la construcción del Cable Aéreo y su funcionamiento se gestó en medio de un escenario mundial y nacional bastante convulsionado: dos guerras mundiales, la primera de 1914 a 1918, mientras se construía el cable y la segunda entre 1939 a 1945, momento en el que el Cable aéreo estaba en pleno auge de su funcionamiento; el Crack del 29 o la Gran Depresión en los Estados Unidos, la masacre de las bananeras, la guerra colombo – peruana, entre otros acontecimientos.

Pese al crecimiento de capital que se presentó en la década de 1920, la crisis financiera de 1929 generó efectos catastróficos en Estados Unidos y Europa, llevando a que en Colombia las exportaciones de café cayeran vertiginosamente, al igual que la inversión extranjera en Colombia y que las reservas de oro del país se vieran disminuidas.⁷

En cuanto a los efectos que esto tuvo para el funcionamiento del Cable Aéreo, se encuentra que el impacto fue notorio en la reducción de la carga transportada, pues para el año 1929 se transportaron 23.832 toneladas, 11.300 toneladas menos que el año anterior, es decir una disminución del 32,2%, lo cual se puede observar en la siguiente imagen extraída del libro de Gustavo Pérez Ángel (1997).

⁷ Recuperado de: <https://www.banrepcultural.org/banco-de-la-republica-90-anos/historia-segundo-periodo.html>

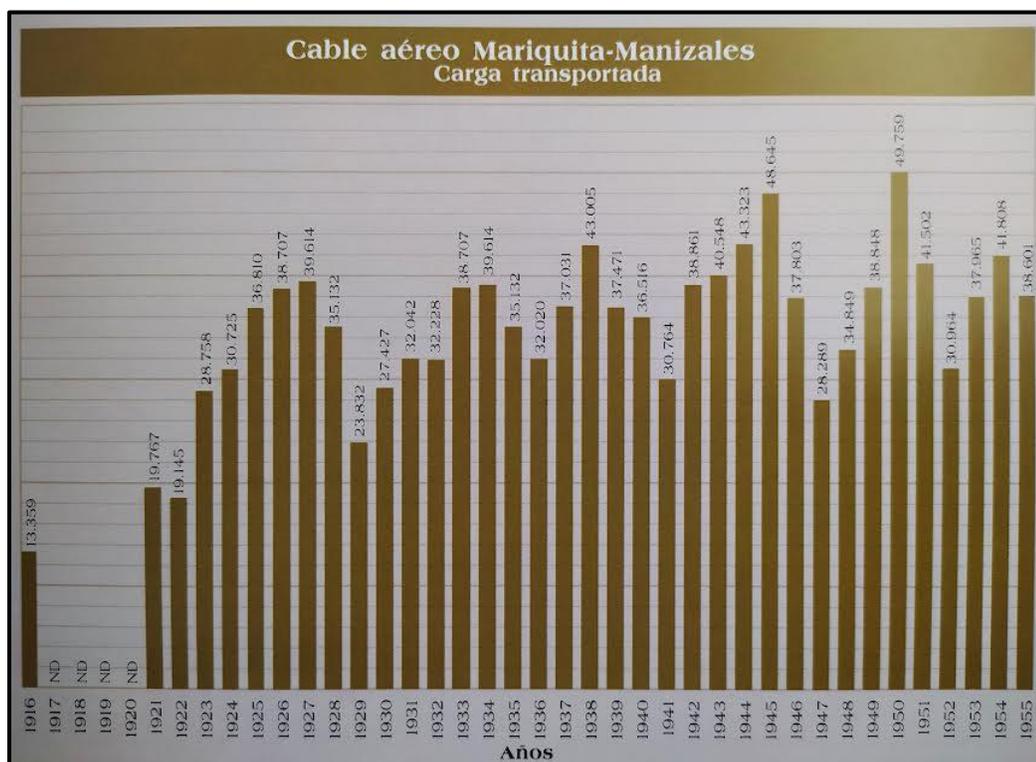


Imagen 10. Carga transportada por el Cable Aéreo Manizales – Mariquita durante los años de 1916 a 1955.

Fuente: Colgados de las Nubes (1997).

Mientras que esto sucedía a nivel nacional, Herveo se encontraba experimentando un crecimiento poblacional y económico, el cual sus moradores veían reflejado en el surgimiento de nuevas necesidades y, por lo tanto, de establecimientos comerciales que se encargaron de suplirlas. Así lo expresa Alfredo Castro en su monografía sobre Herveo del año 1934:

“En los últimos años y a pesar de la depresión económica ha tomado gran incremento en la localidad (el comercio). Posee muy buenos almacenes de mercancías, abarrotes, cacharros, quincallería, artículos de primera necesidad, drogas y licores, compras de café y frijol y depósitos de varios productos.

Tiene para el beneficio del café una excelente trilladora de propiedad del conocido industrial y comerciante don Manuel Londoño M; otra para la trilla del maíz; fábricas de

velas, bebidas gaseosas, café molido, etc, etc; y talleres de sastrería, zapatería, carpintería y cerrajería, todos los cuales lanzan al mercado productos de calidad”. (Castro, 1934, encontrado en Gómez, 2008)

De la mismo modo, con el funcionamiento del Cable Aéreo, el intercambio comercial en Herveo incrementó, lo cual era especialmente notorio en el centro urbano, pues para esta época el punto de comercialización era el parque principal del municipio, donde todos los sábados, día de mercado, se ofrecían diferentes artículos de primera necesidad, especialmente alimenticios.

Por otra parte, por medio de la Estación Soledad se fortaleció el intercambio comercial entre Delgaditas, una vereda en zona rural de la región, y el municipio de Manizales, puesto que para ese entonces Delgaditas se caracterizó por ser un lugar de cría, tratamiento y reproducción de ganado para la obtención de carne, leche y sus derivados, en especial el queso, el cual es un producto tradicional de este lugar y del Páramo de Letras. Posteriormente, era en la Estación Soledad donde se aforaban los quesos que allí se producían y se enviaban a Manizales.

Asimismo, la Estación Soledad también permitió que se generaran empleos alrededor de las necesidades que surgían con la carga que hasta allí llegaba, y que se almacenaban en la bodega de la Estación, pues debía ser entregada en los establecimientos comerciales o los lugares que requerían de las mismas, motivo por el que varias personas dentro del casco urbano ofrecían su fuerza de trabajo para transportar sobre los hombros o por medio de carretillas el pesado cargamento hasta el lugar de destino.

3.1.3 Trabajadores del Cable Aéreo en Herveo

El sistema de Cable Aéreo estaba conformado por trabajadores extranjeros, muchos de ellos provenientes de Inglaterra, que fueron quienes se encargaron de la construcción y administración de la obra, y también de acompañar el proceso de funcionamiento del Cable. Sin embargo, esta

empresa también requería de mano de obra que era contratada entre las personas que habitaban las regiones o los lugares cercanos a las estaciones para así poder prestar sus servicios en el lugar. Los empleados fueron en su mayoría hombres que trabajaban en las estaciones del Cable como carreros, aceitadores, bodegueros y jefes de estación, y en algunas ocasiones mujeres que se dedicaban a labores domésticas en las viviendas de los ingleses.

Muchos de estos trabajadores que ingresaron a laborar en Herveo provenían de familias campesinas que labraban la tierra, se dedicaban a la ganadería o que incluso habían inmigrado a Herveo en medio de la colonización antioqueña, buscando un lugar para establecerse con su familia y que su educación formal era escasa o nula.

Esto debido a que en Colombia el desarrollo de la educación en la primera parte del siglo XX fue un proceso lento, lo que condujo a un bajo nivel de escolaridad, siendo uno de los países más rezagados del mundo en este ámbito con una tasa de analfabetismo del 66% para el año 1900, dado que para esta época la rivalidad entre partidos políticos impedía organizar y regular la educación, sumado a los conflictos internos como la guerra de los mil días con la que inició el siglo XX y que destruyó centros educativos, libros y útiles, llevando a que muchos alumnos se vieran obligados a abandonar las escuelas o que incluso no existieran los recursos suficientes para invertir y financiar establecimientos educativos.

De forma local, esta situación se evidenció en Herveo, por una parte, con la existencia de tan solo unos pocos centros educativos, entre ellos el Colegio de San José para varones, fundado en el año 1917 y la Escuela Urbana de Niñas, fundada en 1935 y, por otra parte, en la ausencia de escuelas en la zona rural del municipio, que es precisamente la más extensa y la más poblada para la época de funcionamiento del Cable, pues para el año 1938 según datos del DANE contaba con 9.105 habitantes de los 10.362 del total en Herveo.

De esta manera, las personas que ingresaron como empleados al sistema de Cable Aéreo, al igual que sus familias, eran en buena parte analfabetas y los conocimientos que tenían sobre sus quehaceres en el campo se basaban en lo que aprendían de sus padres en la cotidianidad de sus actividades, por lo que el trabajo en el Cable se presentaba para ellos como algo totalmente desconocido y novedoso, ya que se hacía uso de tecnología que nunca antes habían visto, como los motores impulsados a vapor producidos por calderas a presión y las grandes ruedas impulsoras denominadas por ellos mismos como “capastranes”, que además se enfrentarían a usar, para lo cual fue fundamental la presencia de los ingleses en el territorio, pues poco a poco y a partir de la práctica, los introdujeron en el uso, funcionamiento y mantenimiento del sistema.

3.1.4 Reglamentaciones Laborales Para Trabajadores del Cable Aéreo

El funcionamiento del Cable Aéreo en Herveo condujo, por una parte, a la gestación de un cambio en el estatus social de quienes pasaron de ser campesinos a empleados del cable, y, por otra, al surgimiento de la clase obrera o de trabajadores asalariados en el municipio, lo que implicaba unas condiciones laborales diferentes y completamente nuevas en Herveo.

La empresa de Cable Aéreo, al igual que las empresas de ferrocarriles, se acogió a la legislación laboral de Colombia vigente para el periodo de 1905 a 1930, donde se definía la huelga como objetivo para mejorar las condiciones de trabajo, siempre que esta se desarrollara de forma pacífica; asimismo se definió el concepto de accidente de trabajo, estableciendo incapacidades dependiendo de su gravedad acompañadas de una debida indemnización. También se concretó la reparación por accidentes a la que estaban obligadas empresas como ferrocarriles, industrias servidas por maquinaria con fuerza mecánica y obras públicas nacionales.

En lo que se refiere al horario laboral, esta legislación imponía una restricción para trabajar: los hombres diez horas al día, las mujeres ocho horas y los niños seis horas, motivo por el que

los ingleses pagaban las horas extra de trabajo cuando era preciso. Asimismo, se regularon las pensiones para empleados públicos y se dispuso que se debía crear un seguro de vida colectivo para sus empleados y obreros equivalente a la suma de los salarios anuales de cada uno de ellos⁸. Muestra de esto es la siguiente póliza o certificado de seguro de Arnoldo Agudelo, empleado del sistema del Cable Aéreo:

The Dorada Railway (Ropeway Extension) Limited

POLIZA o CERTIFICADO DE SEGURO No. 8176

En ejercicio de la facultad que al efecto le da la Resolución Número 8, dictada por el señor Gobernador del Departamento del Tolima el 17 de enero de 1934 y que aprobó el señor Ministro de Industrias por medio de la Número 116 de 14 de abril del mismo año.

THE DORADA RAILWAY (ROPEWAY EXTENSION) LIMITED, asegura la vida de ARNOLDO AGUDELO LOPEZ en su condición de trabajador de la Empresa del Cable Aéreo de Mariquita a Menisales por la suma de Seguro eventual según la Ley 166 de 1941 (cantidad equivalente al salario del asegurado en un año, según el contrato de trabajo suscrito el nueve de diciembre de 1946 y marcado con el número 8176.

Son condiciones del seguro las de que tratan los Artículos del Reglamento General de la Empresa al dorso de este documento.

El asegurado nombra beneficiario del seguro a:

NÚMERO	NOMBRE Y APELLIDO DE CADA BENEFICIARIO	LUGAR DE NACIMIENTO	VECTIDAD	EDAD EN AÑOS	PARIENTESCO ENTRE EL ASEGURADO Y EL BENEFICIARIO	CUOTA QUE LE CORRESPONDE DE LA CUOTA ASEGURADA
1	Paulina López de Agudelo	Herveo	Herveo	48	Madre	100%

En testimonio se firman dos ejemplares de la presente póliza o certificado de seguro, de los cuales uno queda en poder del asegurado.

El Administrador General, Vo. Bo. Jefe Depto., El Asegurado, Testigo, Testigo.

Imagen 11. Póliza o certificado de seguro Arnoldo Agudelo López.

“Esta es una parte del reglamento y la póliza por medio de la cual era asegurado el trabajador del Cable Aéreo; se pueden apreciar el rigor con que los ingleses manejaban la legalidad de su funcionamiento.

Documento cortesía: Arnoldo Agudelo López” (Gómez, 2008).

Fuente: Herveo a través de su historia, Gómez 2008.

Todo esto sucedió bajo un escenario nacional en el que la clase obrera se introdujo con organizaciones políticas y sindicales autónomas haciendo frente a los partidos políticos tradicionales, para así conseguir condiciones de vida optimas, siendo en la década de 1920 cuando se toman las primeras medidas decisivas para salvaguardar los obreros y regular sus formas de asociación (Sánchez, 2022). Así, la empresa de Cable Aéreo también contó con un sindicato de trabajadores al que se encontraban afiliados la mayoría de los operarios de dos

⁸ Recuperado de: <https://repositorio.banrep.gov.co/bitstream/handle/20.500.12134/366/?sequence=1>

empresas, la de Ferrocarril y la del Cable, en el que discernían sobre aspectos como salubridad y enfermedad (Ramírez, 2006).

3.1.5 El Escenario Político y el Periodo de La Violencia

Durante los años 1939 a 1958, Colombia vive un periodo denominado La Violencia que tuvo como puntos álgidos el año de 1930, el cual inició una etapa conflictiva en el país; el año 1946, con el cambio de gobierno en el que asume la presidencia Mariano Ospina Pérez, del partido conservador; y, en especial, el 9 de abril de 1948 con el asesinato de Jorge Eliecer Gaitán, que trajo consigo una ola de violencia generalizada (Fals Borda, 1962).

En los años que antecedieron a los sucesos de 1948, el clima político se encontraba polarizado entre quienes apoyaban y pertenecían al partido conservador, liderado por Laureano Gómez, y los que hacían parte de la fracción liberal, encabezada por Jorge Eliecer Gaitán. Esta primera ola de violencia estuvo marcada por el enfrentamiento de ambos partidos políticos, dadas las elecciones presidenciales que se aproximaban, y tuvo como característica la permanencia del partido conservador en el poder, excluyendo de forma violenta los liberales, la utilización de la policía para una campaña de persecución, y la proclamación de la resistencia civil por parte del partido liberal, lo que terminaría después en la organización y movimiento de grupos armados (Fals Borda, 1962).

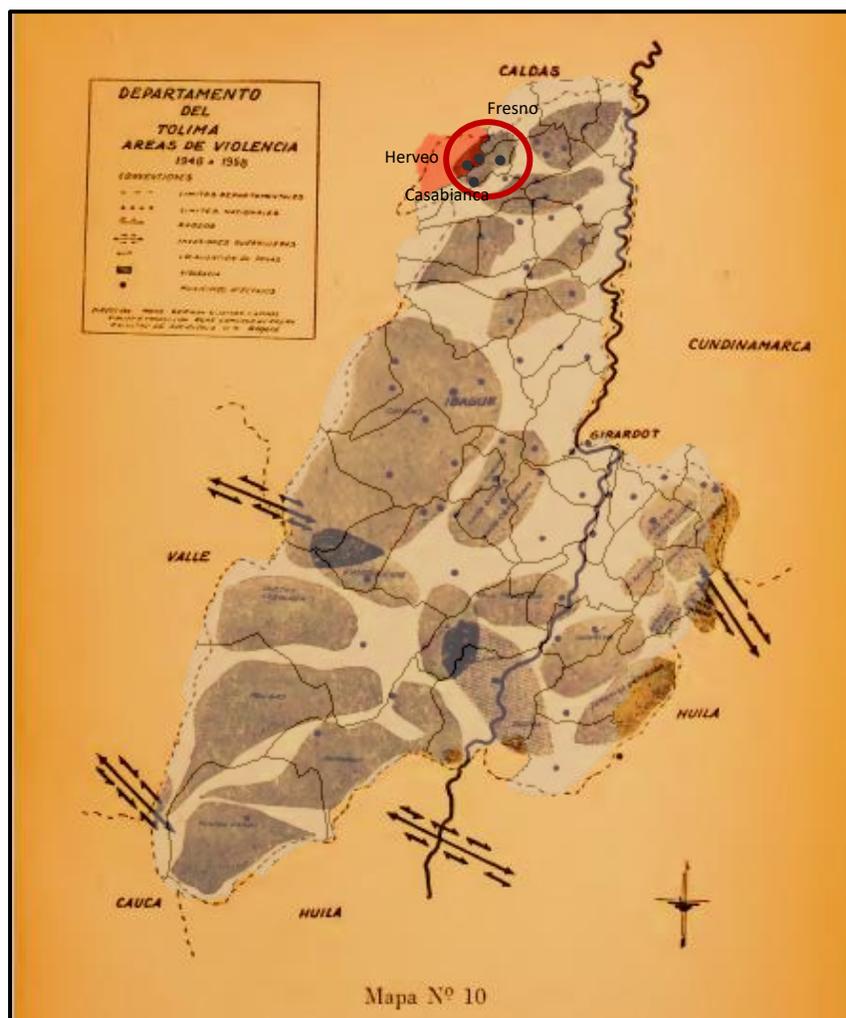
La posibilidad de interceder entre ambos sectores era nula y la distancia entre estos era cada vez era mayor. En la zona rural del país cobraban fuerza las fracciones extremistas de los partidos y se generaron grupos gaitanistas beligerantes en la mayoría de los departamentos de la zona andina, convirtiéndose el enfrentamiento bipartidista en un fenómeno cotidiano en la sociedad colombiana.

En lo que se refiere al departamento del Tolima, para Fals Borda y Umaña Luna (1962), las causas del conflicto se encuentran en la exaltación política de las gentes; las acciones tomadas por la policía sublevada el 9 de abril de 1948 en Ibagué y en todo el departamento; la deposición de las autoridades; la forma en la que se procedió con los sacerdotes, unos asesinados y otros apisionados, así como la profanación y saqueo de los templos; el incendio de las oficinas del semanario El Derecho, que contenía archivos sobre la “Historia de Ibagué”; la irresponsabilidad de ciertos directivos que precipitaron hacia la lucha un pueblo sin medir las consecuencias de estas acciones; y finalmente, la actuación parcializada de las autoridades y la acción punitiva e indiscriminada de las tropas.

Este departamento fue uno de los principales escenarios de violencia sociopolítica y confrontación armada, donde se calcula que fueron 35.224 las personas asesinadas durante el periodo de 1948 a 1957⁹. Asimismo, cada una de las regiones presentó características diferentes, englobadas en las causas generales ya mencionadas.

En cuanto al Norte del Tolima, donde se encuentra el municipio de Herveo, había un clima de conspiración por parte del partido liberal y de venganza por parte del partido conservador, dados los sucesos ocurridos el 9 de abril. En el siguiente mapa encontrado en el libro La Violencia en Colombia, de Fals Borda y Umaña Luna (1962) se puede observar las áreas de violencia en el departamento del Tolima, en el que se ha sobrepuesto un mapa geopolítico que permite identificar con color rojo el municipio de Herveo, para así tener mayor claridad sobre los lugares que allí se vieron afectados por la violencia:

⁹ Secretaría de Agricultura del departamento del Tolima, 1958.



*Imagen 12. Áreas de violencia en el departamento del Tolima.
Fuente: La Violencia en Colombia, Fals Borda y Umaña Luna (1962).*

Al observar el mapa se puede establecer que el nororiente de Herveo es la zona más afectada por el conflicto en los lugares en los que se encuentran las fronteras con Casabianca y Fresno, constituyendo esta región colindante entre los tres municipios una zona de violencia, tal como se indica en el mapa con un círculo rojo.

Durante la época de violencia bipartidista, Herveo, Casabianca y Fresno podían definirse como municipios con mayoría conservadora, sin embargo, como lo Señala María Victoria Uribe (1990), el mayor número de masacres se presentan donde no había un predominio claro de

alguno de los dos partidos, o donde había un predominio de uno de ellos con minorías beligerantes del partido opositor, siendo esta la característica predominante en la zona de conflicto indicada donde se expandieron cuadrillas bandoleras liberales entre una mayoría conservadora.

No obstante, es un aspecto que hay que examinar de forma detallada, pues el surgimiento de las guerrillas y cuadrillas bandoleras liberales, así como de campesinos que se identificaban con este partido, es una cuestión que no sólo surge de una vinculación partidista heredada desde el momento del nacimiento, con base en una lealtad primaria, relaciones de parentesco y memorias colectivas, sino también en una pertenencia partidista veredal, siendo los símbolos de cada partido, el color azul y el rojo, los que identificaban a cada comunidad política, enseñando la supresión de los símbolos de su antagonista por medio de la persecución partidista.

Este es el caso de Herveo, en el que los liberales se encontraban concentrados en veredas como Ángulo B, La Picota y en cierta medida en el Cedral, que son los que se mencionan en los relatos, y en donde la pertenencia partidista no se escogía, sino que era dada por y al nacer en estos lugares. Incluso, la referencia más precisa para los habitantes de Herveo eran las estaciones del Cable Aéreo que se encontraban en esta zona.

Es importante recordar que durante el periodo de La Violencia y su gestación, el Cable Aéreo ya estaba en funcionamiento, lo que llevó a que en estas zonas veredales, donde los enfrentamientos entre liberales y conservadores se acentuaron, este sistema de transporte incidiera en la forma en la que sucedieron los hechos de violencia, ya que fue a través del mismo que se transportaron las guerrillas y bandoleros liberales, conocidos también como cachiporros o chusmeros, y la Policía Chulavita, que era reclutada en el Norte de Boyacá y enviada desde Bogotá en pequeños grupos hasta el Tolima y El Valle, a los lugares donde se presentaban

disturbios por parte de campesinos gaitanistas. Muchos de estos grupos usaron este sistema de transporte para moverse entre las veredas e incluso arribar al municipio desde otras regiones del país.

Por otra parte, y aunque no con la misma intensidad que en la zona rural, el casco urbano de Herveo también se vio afectado por la violencia bipartidista, ya que, al concentrarse allí la mayoría de los conservadores del municipio, buscaron eliminar como diera lugar sus contendores, teniendo como líder de los que fueron conocidos como “pájaros” el conservador Maximiliano Correa, que operó en Casabianca y en Herveo.

3.1.6 El Escenario Cultural y las Festividades en Herveo

Culturalmente, el municipio de Herveo pese a ser parte del departamento del Tolima, se ha caracterizado por mantener muchas costumbres antioqueñas y campesinas, dado que su fundación se debe a colonizadores que llegaron desde Sonsón y Abejorral. Entre estas costumbres y tradiciones se conservaron las relacionadas con la arriería, pues, aunque el Cable Aéreo desplazó en gran medida esta actividad económica en varias veredas, aquellas que no contaron con estaciones del sistema de transporte tuvieron que seguir transportando la mercancía por medio de mulas y bueyes hasta la estación más cercana.

En lo relacionado a la alimentación, las costumbres gastronómicas se aproximan más a las del departamento de Antioquia que a las del departamento del Tolima. Estas se caracterizan por tener origen campesino, pero también por el aprovechamiento de alimentos que hacen parte de la tradición alimenticia de la cultura indígena como el maíz, los frijoles, la yuca, la papa y la carne de diferentes animales. Es por esto que dentro de sus platos típicos se pueden encontrar las arepas de mote, el queso campesino, el café, los frijoles con coles, la sopa de bolo o de victoria, la natilla de maíz, la mazamorra pilada, el dulce de victoria, entre otros.

La tradición gastronómica de Herveo también ha sido posible gracias a la diversidad de cultivos y alimentos que se producen en la región, la cual cuenta con diferentes pisos térmicos que permiten su obtención. Es importante señalar que, aunque durante la época de funcionamiento del Cable Aéreo los ingleses que habitaron el municipio tenían una tradición gastronómica diferente, dentro de la que se encuentra el consumo de carnes y quesos madurados, esta no se introdujo dentro de las preparaciones típicas del municipio.

Por otra parte, en lo que tiene que ver con el sistema de creencias religiosas, Herveo se ha



*Imagen 13. Fotografía de la Parroquia María Auxiliadora de la Soledad.
Fuente: Propia, 2022*

caracterizado por adscribirse mayoritariamente al catolicismo, lo cual corresponde al modelo cultural de una región conservadora. Debido a esto, en el municipio se le otorgó gran importancia a la vida religiosa, siendo el templo uno de los lugares fundamentales de interacción social y familiar.

De esta manera, la construcción de la iglesia fue para ellos crucial

desde los primeros años de fundación del municipio, siendo construida en 1867 la primera capilla con madera y paja; en 1872 se erigió la Iglesia Viceparroquial de Nuestra Señora de la Soledad; ya para 1889 el Presbítero Tomás María Gallego construyó una Capilla en la que se veneraba la imagen de San Francisco; después, en 1905 el Presbítero Doctor Demetrio Luque

construyó el Templo Parroquial, el cual actualmente conserva la estructura de su construcción inicial, pero con ciertas modificaciones que se realizaron, en especial durante los años 1959 a 1961 (Gómez, 2008).

Es por estos rasgos culturales y tradiciones del municipio que durante varias décadas se han celebrado diferentes festividades como la fiesta del campesino, la fiesta ganadera y comercial, las fiestas del retorno, en el que se hacen desfiles de comparsas resaltando las tradiciones de Herveo. Durante estos días las actividades cotidianas se detienen y se ponen en un segundo plano, dándole un papel primordial a las festividades.

Por otra parte, se encuentran las ceremonias religiosas que han sido una forma de demostrar su devoción y confirmar su fe. Este es el caso de la festividad de la Virgen del Carmen, conmemorada el 16 de Julio a nivel nacional y que cobró gran importancia entre los empleados del Cable Aéreo, ya que ellos mismos la declararon su patrona, motivo por el que cada año, durante el día de celebración, estos trabajadores participaban en el desfile que se realizaba en el



casco urbano del municipio, innovando con cada uno de los símbolos que construían y llevaban. Así se puede apreciar en una fotografía rescatada del libro de Belisario Antonio Gómez, en el que los empleados del

*Imagen 14. Desfile de la Virgen del Carmen, Herveo – Tolima.
Foto cortesía: Víctor Valencia.
Fuente: Gómez, 2008.*

Cable llevan consigo una pequeña replica de una de las torres del sistema, de la que cuelgan cintas que toman en sus manos.

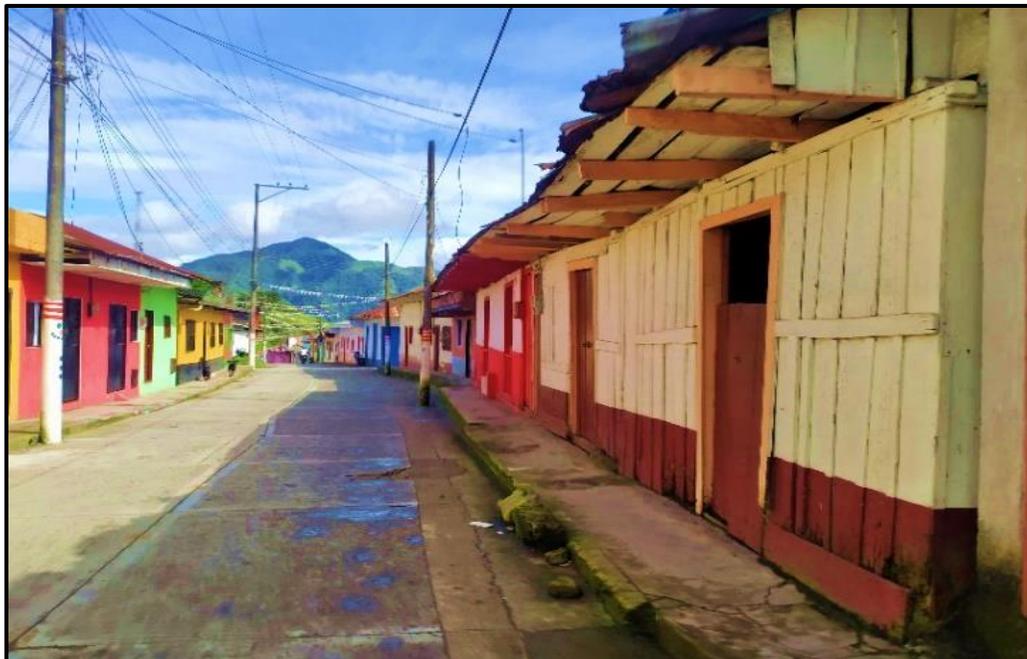
3.1.7 Construcciones y Arquitectura en Herveo

En cuanto a las construcciones, Herveo llama la atención por la forma particular en la que fueron construidas varias casas y estaciones Del Cable Aéreo, en las que se usó madera y tejas de zinc. Por su aspecto, a simple vista se suele pensar que se trata de la arquitectura campesina del bahareque cuyas raíces son hispánicas, sin embargo, se trata de un tipo de construcción denominada tablaparada, cuyo origen es británico.

Este tipo de arquitectura es una de las introducciones que realizaron los ingleses en el municipio, técnica que se puede apreciar en las estaciones, bodegas y casas de Herveo, las cuales representaban una ventaja al momento de su construcción dado el ahorro que generaban y su sencillez en el proceso de edificación. La fabricación de estas casas y estaciones en tablaparada se identifican porque:

“se elaboraba una estructura en columnas y vigas en madera aserrada y se recubría con tablas colocadas en sentido vertical, una al lado de la otra, saneando la junta con un listón igualmente de madera. Como trabajaban con máquinas a vapor, el aserrío de la madera se tecnificó usando sierras de múltiples cuchillas, que convertían los bancos de madera en tablas sin mayor esfuerzo y demora, lo mismo que los cepillos y canteadoras fueron introducidos en el país por estos ingenieros civiles de minas” (Hoyos, 2021).

A continuación, se pueden apreciar algunas casas en el municipio de Herveo que aún se conservan construidas en tablaparada:



*Imagen 15. Fotografía de casa construida en tablaparada.
A la derecha, casa construida en tablaparada, municipio de Herveo.
Fuente: Propia, 2022.*



*Imagen 16. Fotografía de casas construidas en tablaparada, municipio de Herveo.
Fuente: Propia, 2022.*

3.2 El Cable Aéreo y la Organización de la Vida Cotidiana

Si bien, ya se han abordado las condiciones y cambios estructurales por los que estaba atravesando el país y el municipio de Herveo durante la época de funcionamiento del cable Aéreo, es importante detenerse sobre los aspectos de la vida cotidiana y la forma en la que este sistema de transporte configuró las experiencias y la forma de ver el mundo de los habitantes del municipio, tanto en la zona rural como en la zona urbana, y la manera en que ellos mismos, actores sociales con capacidad de agencia, producían y reproducían la vida social bajo un contexto dado.

3.2.1 Vida Cotidiana de los Agricultores de Café

Como se ha mencionado anteriormente, las actividades económicas de los habitantes del municipio dieron un giro con el funcionamiento del Cable Aéreo y, al dejar de trabajar como arrieros, las actividades de su vida cotidiana ya no se desarrollaban en los caminos de herradura, sino en un punto específico, en las fincas de sembrado y recolección de café, lugar al que acudían cada día o en el que incluso vivían, dependiendo de sus condiciones económicas y de la propiedad que tenían sobre la tierra.

El trabajo, al igual que antes, iniciaba muy temprano en la mañana, algunos se levantaban a las tres o cuatro de la madrugada para iniciar sus labores, y la división de los oficios se daba según el sexo de los integrantes de la familia, siendo las mujeres las encargadas del trabajo del hogar, es decir, todo lo que tiene que ver con el cuidado de los hijos, el lavado de la ropa, la alimentación de su esposo y de los demás trabajadores del lugar, entre otras tareas domésticas. Estos trabajos se realizaban con ayuda de sus hijas, quienes las acompañaban y aprendían lo necesario para cuando llegara el momento de casarse.

En cuanto al trabajo de los hombres, realizaban unas labores específicas dependiendo del lugar en el que se encontraran, pues si estaban en una finca ganadera se dedicaban al cuidado de

los animales, a arrear o conducir las reses y ordeñar las vacas, mientras que si era una finca cafetera, su quehacer iniciaba a las seis de la mañana, hora en la que debían estar recolectando el café, extendiéndose hasta las siete u ocho de la noche, con descansos durante la jornada para el desayuno, el almuerzo y la cena, además del tiempo que tenían para beber lo que ellos denominan “tragos”, con lo que hacían referencia al café o al chocolate que se tomaba en la mañana. Por su parte, los hijos varones replicaban el trabajo de sus padres.

A pesar de que hubo algunos cambios en las rutinas, se guardaron características de su anterior trabajo, como levantarse muy temprano en la mañana, desempeñar sus actividades en zonas rurales, tener jornadas arduas y extensas, y mantener la división del trabajo por sexos.

3.2.2 La Llegada de los Ingleses a Herveo y su Influencia en la Vida Social

La construcción y el diseño del Cable aéreo fue realizada en mayor medida por ingleses, los cuales se establecieron en Colombia durante el periodo de su construcción y funcionamiento. Muchos de ellos vivían cerca de las estaciones con sus familias para así poder estar al tanto de las operaciones que se desarrollaban en cada uno de los municipios donde hicieron presencia.

En Herveo, fue precisamente la Estación Frutillo donde se establecieron los ingleses, lugar que es descrito por los habitantes del municipio como un pueblito, pues aunque en la casa de la estación vivía solo el administrador principal, fue en los alrededores de la misma que se construyeron diversas casas en las que residieron los demás extranjeros, las cuales son representadas por aquellos que las recuerdan como viviendas grandes, bonitas y lujosas, con baldosas y acabados modernos, que las diferenciaban de las edificaciones que estaban acostumbrados a ver los hervenses.

Por otra parte, los ingleses también generaron e introdujeron diferentes cambios sociales en la región relacionados con la enseñanza de profesiones u oficios del ámbito de la construcción, la



Imagen 17. Mr. Brown y su familia.

Ingeniero inglés de mantenimiento del Cable Aéreo, Herveo 1935.

Foto cortesía: Arnoldo Agudelo López (Gómez, 2008)

soldadura, la electricidad, los procesos de mantenimiento, la mecánica, entre otros, que hasta ese momento eran poco conocidos en Herveo, ya que fueron procesos de transformación tecnológica que se estaban introduciendo ligeramente en el país y que ya habían sido desarrollados años antes en Inglaterra gracias a las revoluciones industriales.

En Herveo, los ingleses son traídos a la memoria con la denominación de “Misteres”, hombres y mujeres “*sanos, honrados y estrictos (puntuales)*”¹⁰ quienes mantuvieron relaciones cercanas y cordiales con los empleados del Cable, específicamente los de la Estación Frutillo, pese a la barrera que imponía el idioma y la cultura.

Sin embargo, el hecho de habitar este lugar llevaba a que se creara una distancia con los habitantes del casco urbano no solo de forma espacial sino también social, pues su posición privilegiada, es decir, tener una categoría jerárquicamente superior frente a los demás trabajadores de la compañía por ser los principales inversores en la misma, tener el conocimiento técnico y científico del funcionamiento del Cable, ser quienes tomaban las decisiones sobre las actividades y la forma de proceder en las estaciones, les permitía hacer uso de recursos de materiales, y recursos de autoridad, es decir que generaban mando sobre otras personas, siendo una de las causas que condujo a que se constituyeran como una elite en el municipio.

¹⁰ Recuperado de: Ingenieros Ingleses en el Norte del Tolima, 2006.

Cabe mencionar que esto no impidió que participaran activamente de los procesos comunitarios o las necesidades que se presentaban en el lugar, pues estuvieron al frente de las gestiones relacionadas con el transporte hasta Herveo de las partes de la primera planta eléctrica a través del Cable, que funcionó solo por tres años, desde 1927 hasta 1930, cuando fue arrasada por una avalancha.

Asimismo, se resalta la donación de un depósito de agua por parte de Mr. Reed y las lámparas de murano que fueron donadas por los ingleses, especialmente por Mr. James F. Lindsay, dada la importancia que le otorgaban a la vida religiosa, pues durante el tiempo que se radicó en Colombia se convirtió al catolicismo junto a su esposa Mary y sus dos hijas, Irene Y Ruby.

3.2.3 La vida Cotidiana de los Trabajadores del Cable

Para los trabajadores del Cable, iniciar a trabajar en esta empresa condujo a que su vida cotidiana tuviera cambios notables, pues se enfrentaron a labores que no hacían parte de las



Imagen 18. Fotografía de Gilberto Giménez, trabajador del Cable.
Fotografía: Sara Restrepo, 2022.

aprendidas en su entorno familiar y social. En la recuperación de memorias sobre el Cable Aéreo se pudo realizar acercamiento a la vida y actividades que desarrollaron dos trabajadores del Cable, Gilberto Giménez y Arnoldo Agudelo.

Gilberto Giménez, es un hombre de 84 años, nacido en Herveo, proveniente de una familia campesina y uno de los últimos trabajadores que tuvo el Cable Aéreo que aún vive. En su testimonio narra las rutinas del trabajo que

realizó al desempeñarse durante dos años como aceitador y las actividades que debían cumplirse en otros de los oficios que ejercían los trabajadores del Cable.

Acerca del trabajo como aceitador, cuenta que era una labor realizada durante dos o tres horas diarias entre las estaciones de Yolombal y Cajones, cercanas al Páramo de Letras, siendo una actividad riesgosa ya que debía usar las vagonetas del Cable para transportarse entre las estaciones y torres llevando una aceitera en su mano, con la cual se bajaba entre torre y torre para cumplir con su labor. Así lo recuerda él:

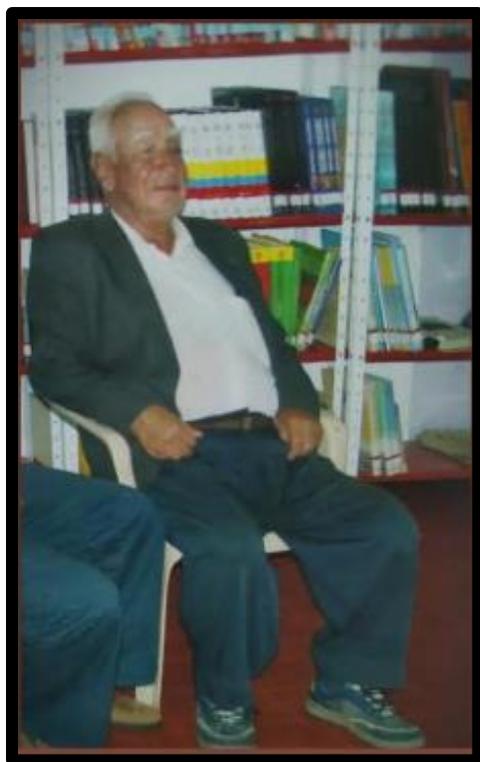
“Uno muchacho, yo tenía cuando eso ¿Qué? Por ahí qué, veinticinco años y por ahí a las cuatro o cinco vagonetas le mandaban el coco para reforzar porque se acababa el aceite, entonces hay un coco lleno de aceite que uno sabía que a los cuatro o cinco carros la aceitera ya se había acabado, entonces uno esperaba el carro donde venía el aceite, cogía, reforzaba y se bajaba uno a otra torre a seguir aceitando. Así era, a mí me tocó en ese páramo, en ese frío, desde Yolombal a Cajones en el ángulo, eso es lo último que hay, eso es el propio páramo, uno apenas escuchaba el rumbidito de las cuerdas “uuuh” y el silencio, y así es en esos carros y uno ahí pegado” (G. Giménez, comunicación personal, 2022).

Con relación al trabajo como maquinista, narra que era un puesto bastante exigente ya que requería conocimiento sobre el funcionamiento del sistema por parte de la persona que lo desarrollaba y también disciplina, pues había que levantarse a las cuatro de la mañana para prender las calderas a vapor y garantizar que a las seis de la mañana la fuerza producida por estas fuera la suficiente para que el Cable iniciara su funcionamiento hasta el mediodía, momento en el que los trabajadores partían a descansar y a tomar el almuerzo, por lo tanto el cable dejaba de

funcionar hasta las dos de la tarde, horario en el que reanudaban sus actividades, las cuales se mantenían hasta las seis de la tarde.

Por su parte, el trabajo como carrero no requería de muchos conocimientos sobre el funcionamiento del Cable Aéreo, pero sí era necesario que la persona que lo desempeñara tuviera fuerza y agilidad suficiente, ya que esta labor consistía en descargar y cargar la mercancía que llegaba en las vagonetas a cada una de las estaciones, por lo cual podía volverse una labor muy extenuante.

Otro de los trabajadores del Cable que es recordado en Herveo tanto por la importante labor que desempeñó allí como por ser una persona educada e instruida, en especial sobre la historia



*Imagen 19. Arnoldo Agudelo en la biblioteca de Herveo.
Fuente: Gómez, 2008.*

del municipio, es Arnoldo Agudelo. Su familia, arrieros provenientes del departamento de Antioquia, vivieron toda su vida cerca de la zona donde se construyó la estación Frutillo, lo que condujo a que varios miembros de esta familia trabajaran en la estación. En lo que se refiere a la experiencia de Arnoldo como trabajador en Frutillo, es narrada por su sobrino Jhon Agudelo quien recuerda los relatos que su tío le contaba.

Así, se pudo saber que Arnoldo Agudelo teniendo tan solo once años ya sostenía contacto con los ingleses, pues era quien se encargaba de ir hasta la cabecera del municipio para conseguirles aquellas cosas con las que no contaban cerca a la Estación, como el tabaco. También realizaba pequeñas labores en los alrededores de la

Estación, a las cuales tenía acceso. Unos años más tarde, prestó el servicio militar y regresó para ser contratado formalmente por la empresa, donde encuentra durante varios años su medio de subsistencia.

Por otra parte, en cuanto a su educación formal, cuando Arnoldo comenzó a trabajar en el Cable contaba con tal solo tres meses de estudio, en los que aprendió únicamente a firmar, pero fue precisamente en la Estación Frutillo donde adquirió diversos conocimientos empezando desde lo más elemental, familiarizándose con las partes del sistema de transporte, su articulación, su funcionamiento y, posteriormente, adentrándose en aprendizajes que implicaban mayor complejidad relacionados con mecánica y electricidad, los cuales le permitieron desempeñarse como jefe de la Estación en los últimos años de funcionamiento del Cable. Asimismo, pudo construir una relación mucho más próxima con los ingleses, lo que le permitió ampliar su capital cultural, pues fue junto a ellos que desarrolló su gusto por la música clásica, la lectura e incluso aprendió a hablar inglés.

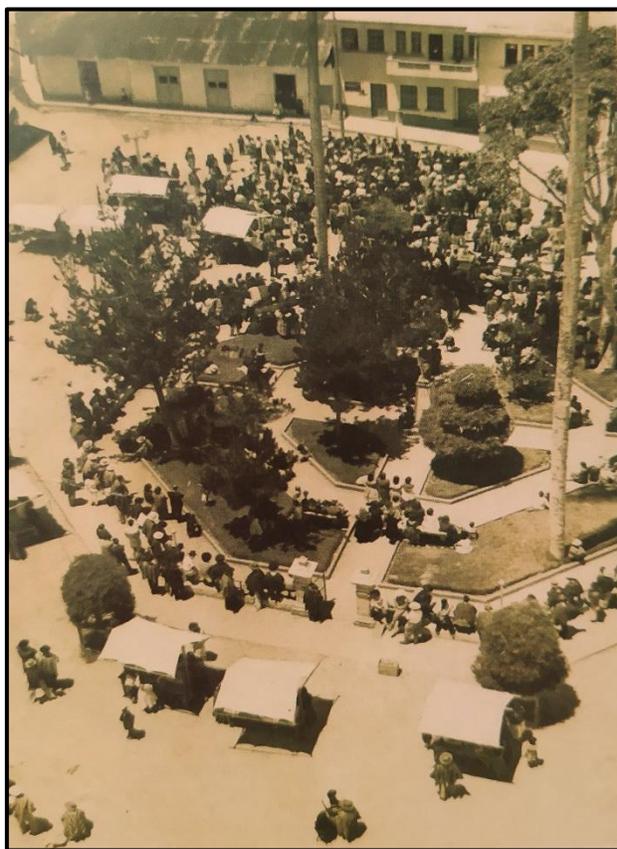
En concordancia con los relatos sobre estos trabajadores del sistema se puede evidenciar que el funcionamiento del Cable Aéreo en Herveo incidió en el cambio de la vida cotidiana de personas provenientes de familia y costumbres campesinas con niveles de educación formal mínimos, generando una transformación en sus rutinas e introduciéndolos en el aprendizaje de diferentes oficios necesarios para su trabajo en la empresa.

Hay que mencionar que el funcionamiento del Cable Aéreo solo fue posible gracias a estos obreros que dieron su energía y su fuerza de trabajo a la empresa, exponiendo incluso su vida, ya que cumplían funciones de alto riesgo, y que incursionaron en el aprendizaje de labores hasta el momento desconocidas para ellos. Así lo refiere un cronista que menciona a Elias Castro y Arnoldo Agudelo como un ejemplo de los trabajadores del Cable:

“Tienen muchos años de su propia vida deteriorados por el diario trajín en las calderas o en los hilos... que hallaron en la Rope Way su única salvación y se aferraron a ella en busca del sustento, así las jornadas de trabajo fueran hasta de 14 horas. Al final en las placas, en los decretos y en los elogios desbordantes sólo aparecieron los titanes ingleses como los únicos gestores de la hazaña” (Vargas, 1980. Pág. 30, en Ramírez, 2006).

3.2.4 El día de Mercado

Para la época de funcionamiento del Cable Aéreo, el punto de intercambio comercial era el parque principal del municipio, allí llegaban todos los sábados personas de las diferentes



*Imagen 20. Toldos en el parque principal de Herveo en el día de mercado.
Fuente: Gómez, 2008.*

veredas, quienes se trasladaban a través el Cable Aéreo debido a la distancia entre su lugar de residencia con la cabecera municipal y las dificultades que encontraban en el camino. Así, el Cable aéreo se convertía durante este día en el transporte por excelencia para aquellos que no sólo iban a comprar los productos que no encontraban en la zona rural o con los que no contaban en sus fincas, sino también a vender la cosecha de café, con la que se subían a las vagonetas del Cable.

Durante el día de mercado se ponían toldos en el parque principal, que son pabellones o cubiertas de lona fuerte usados para proteger

de la intemperie los diferentes productos como frutas, verduras y carne. Allí se ubicaban las

carnicerías, ya que no había locales comerciales para ello y, por lo general, un sábado podían encontrarse hasta 20 toldos de carnicería, donde pesaban el producto con balanzas fabricadas en madera, ubicando en un lado de estas una libra de chocolate, la cual les permitía tener una medida de referencia para poder pesar y vender la carne, pues no contaban aun con otros instrumentos de medición.

Estos toldos son, en el recuerdo de los hervenses, un símbolo de crecimiento económico y de prosperidad, el cual es un elemento que siempre se resalta en los relatos sobre Herveo cuando el Cable Aéreo estaba en funcionamiento. Así lo trae a la memoria el señor Carlos Arenas:

“Y ahora poque yo hago cuentas de que digamos cuando eso que el mercado era en el parque, no había galería ni nada. Y el mercado principal era en el parque los fines de semana. Un día habían 18, 20 toldos de carnicería. Me acuerdo que había un kiosco en el centro del parque donde es ahora el parque, un kiosco muy grande, ahí vendían comida. Bueno, buen teatro. Sí, en esa época que me parece que le comercio era mejor que ahora, movido por el Cable.” (C. Arenas, comunicación personal, 2022).

3.2.5 Las Lecherías de Delgaditas y el Comercio con Manizales

Entre las actividades económicas que el Cable Aéreo fortaleció se encuentra el intercambio comercial que se estableció con los productores de quesos de las fincas ganaderas y el Municipio de Manizales, uno de los principales demandantes de este alimento.

A esta actividad se dedicó la familia Alarcón, dueños de una de las lecherías en Delgaditas, para quienes el trabajo que les generaba mayor ingreso era la fabricación y venta de quesos, preparación que era aprendida y transmitida de generación en generación.

Tal como lo narra Jesús Alarcón, sus padres contaban con al menos 5 o 6 bueyes, los cuales eran amansados y posteriormente usados para la carga desde sus fincas hasta la Estación. Una

vez cada semana la familia Alarcón cargaba estos bueyes empleando unas cajas de madera que llenaban con la mayor cantidad de quesos posibles, y después emprendían el recorrido desde Cerro Bravo hasta la cabecera municipal, que se encontraba a unos 28 km de distancia aproximadamente. Al llegar allí, aforaban la carga en la Estación Soledad, desde la cual se enviaban los quesos hasta la Estación Camelia en Manizales, donde los recogían, comercializaban y enviaban nuevamente las cajas de madera vacías hasta Herveo. Así lo relata Jesús Alarcón:

“Nos tocaba traer cinco, seis bueyes cada ocho días con unas cargas. Se hacían unos cajones de madera, así de madera livianítica y les cabía a cada uno de a cuatrocientos, quinientos quesos, se hacía mucho el queso, eso sí era muy bueno, con la mantequilla y todo, eso no se le sacaba la mantequilla, el queso con la mantequilla y había que traerlos desde arriba de la carretera al pie de Cerro Bravo, traerlos hasta allí, hasta allí a la Estación Soledad y ahí se aforaba para Manizales, de allá de un negocio muy grande de Manizales y allá esperaban, “vea, ahí les llegó la carga de Herveo” y ahí recibían y despachaban los otros cajones, diez, doce cajones de madera así, grandes, inmensos, mandaban los vacíos y tenían que venir con ellos a volverlos a mandar llenos y mandaban esos llenos y venían los otros vacíos” (J. Alarcón, comunicación personal, 2022).

3.2.6 Los Transportadores de Carga

En el casco urbano del municipio, la Estación Soledad permitió que se generaran empleos alrededor de las necesidades que surgían con la carga que hasta allí llegaba, y que se almacenaban en la bodega de la Estación, pues debía ser entregada en los establecimientos comerciales o los lugares que requerían de las mismas, motivo por el que varias personas dentro del casco urbano ofrecían su fuerza de trabajo para transportar sobre los hombros el pesado

cargamento hasta el lugar de destino. Este es el caso de Pancho, al que hace referencia Jesús Alarcón en la entrevista realizada, quien se encargaba de cargar bloques, cemento y los materiales necesarios para las construcciones en el municipio.

Más adelante, en los años 40, se introduce en Herveo la primera forma de locomoción, una carretilla de dos ruedas tirada por caballos (Gómez, 2008). Esta se convirtió en una de las formas de ingresos que tenía la familia Restrepo, quienes en un primer momento fueron agricultores y vivían en la zona rural, pero que después se desplazaron al casco urbano, encontrando esta labor como un medio de subsistencia. Así, por medio de una de las carretillas que era de su propiedad, trasladaban la mercancía desde la Estación Soledad hasta el parque principal, recorriendo las empedradas calles y, llevando a que, en cierta medida, se empezara a reemplazar el transporte de carga sobre los hombros.

3.2.7 La Vida en la Estación Cedral y sus Alrededores

La vereda Cedral, lugar en el que se ubicó la Estación Cedral, se caracterizó durante la época de funcionamiento del Cable por estar habitada por familias campesinas y trabajadores de la tierra, quienes se dedicaron especialmente al cultivo de café. Esas familias se distinguían por ser bastante extensas, contando con 10 miembros o más, en los que estaban incluidos los padres, los hijos y en ocasiones la familia extensa, constituida por los tíos, los abuelos, los primos y los nietos. Por lo general, y al igual que sucedía con las familias de los arrieros, los hijos cumplían una función fundamental dentro del núcleo familiar, ya que constituían la fuerza de trabajo.

La división del trabajo se daba igualmente por sexos, encargándose las mujeres de las labores domésticas y los hombres del cultivo de la tierra y de las actividades públicas o sociales. De la misma manera, los hijos imitaban el trabajo de sus padres, aprendiendo de ellos los conocimientos necesarios para el momento que llegara la edad adulta, cuando se casaban y

constituían su propio hogar. Este es el caso de la familia Martínez, quienes habitaron durante varios años cerca a la Estación Cedral.

Esta familia se dedicó durante mucho tiempo al cultivo de café para la venta, sembrando también otros alimentos como plátano, yuca, zanahoria y frijol, que eran destinados al consumo en el interior del hogar. Estos conocimientos aprendidos durante la infancia sobre agricultura se convirtieron en los elementos necesarios para encontrar su medio de subsistencia en los años venideros, puesto que para ese entonces la vereda el Cedral no contaba con escuela rural y la única manera de estudiar era trasladándose hasta el casco urbano, con las dificultades que esto traía. Además, muchas de las familias de la zona veían la educación formal como un obstáculo en la medida que sus hijos concentraban los esfuerzos y tiempo asistiendo a la escuela, en lugar de contribuir al mantenimiento de la economía y los ingresos familiares, que muchas veces podían ser precarios cuando no eran propietarios de la tierra que trabajaban.

Cuando el Cable Aéreo comienza a funcionar, los impactos en las rutinas de las personas que habitaban cerca a la Estación Cedral fueron mínimos en lo relacionado con la producción agrícola, pues se mantuvieron realizando las mismas labores, pero sí hay que mencionar que facilitó el proceso de distribución, ya que los habitantes de la zona podían enviar sus cultivos hasta la Estación Soledad para comercializarlos en el parque principal, lo que les ahorraba el largo camino cuesta arriba y también algo de dinero, pues en ocasiones los trabajadores del Cable permitían que enviaran la mercancía sin costo alguno, pero sin hacerse responsables de lo que pudiera pasar con ella.

Por otra parte, el Cable Aéreo también se convirtió en una forma de entretenimiento para los habitantes de la zona, pues algunos de ellos construyeron vínculos de amistad con los trabajadores de la Estación Cedral, por lo que se les permitía acercarse a ver el funcionamiento

del Cable y las operaciones que ellos cumplían para posibilitar su marcha. Asimismo, el sábado, día de mercado, la actividad predilecta de los niños era sentarse a observar las personas que se trasladaban en las vagonetas desde la Estación Picota hasta la Estación Soledad, pasando por el Cedral. Así lo recuerda Leonilde Martínez:

“No, pues lo que le digo que los trabajadores ahí eso cambiaban mucho a veces el personal y las, las señoras que llegaban a vivir ahí en la estación, pues eran muy, muy amables, nosotros la fuimos muy bien con ellas. Íbamos, nos estábamos ratos ahí y nos entreteníamos mucho viendo trabajar ese Cable, como esas poleas tan grandes, eso como voltiaban, como llegaban las vagonetas a la estación y los señores que trabajaban las recibían y cuando las despachaban las empuntaban, oiga yo le digo que yo ahora me asusto de ver que nosotros nos montábamos ahí, porque eso puntiaban esa vagoneta así, la despachaban duro y esa se iba haciendo así un ratico y uno que llegaba y se sentaba ahí. Sí, experiencias, como nos entreteníamos mucho los sábados que subía mucha gente de La Picota en el Cable y en la casa donde nosotros vivíamos el Cable pasaba así por encima y nosotros nos entreteníamos ahí viendo pasar tanta gente” (L, Martínez, comunicación personal, 2022).

3.2.8 Los Pasajeros del Cable Aéreo

El Cable Aéreo fue también un medio a través del cual las personas de diferentes veredas se trasladaron de forma rápida y eficiente hasta la cabecera municipal, incluso cuando estaba prohibido hacerlo, pues el sistema no contaba con las condiciones mínimas de seguridad para pasajeros, debido a que su diseño estaba pensado únicamente para carga.

No obstante, los pasajeros del Cable idearon una forma en la que pudieran usar las vagonetas sin correr tantos riesgos, para lo cual adaptaron algunas de estas con tablas de lado a lado de la

estructura, construyendo una especie de banca en la que se pudieran sentar las personas que viajaban, y las pintaron de color verde para señalarlas e identificarlas rápidamente. Además, aprendieron a manejar los grilletes, que según Gómez (2008) eran una especie de amarre de forma triangular, fabricado en acero, con bisagras y un tornillo mariposa, el cual permitía enganchar el cabezote donde se ubicaban las poleas y los soportes conocidos como “uñas”, que le daban solidez a la vagoneta.

Fueron varias las personas que aprendieron a emplear este sistema de grilletes por la necesidad de usar el Cable, ya que de no hacerlo podían correr el riesgo de sufrir un accidente durante el recorrido. Quienes se dedicaron a prestar este servicio para el traslado de pasajeros fueron denominados “grilleteiros”, a los que se les otorgaba un permiso especial que les daba acceso para llevar personas en el Cable sólo en casos excepcionales, como cuando se trataba de enfermos o de mujeres a punto de dar a luz y que requerían de una atención especial, siendo particularmente importante en la zona rural y en veredas como El Cedral en las que no se contaba con los medios suficientes para atenderlos.

Cabe señalar que, cuando los enfermos llegaban a la Estación Soledad y su condición era tan grave que no podían ser atendidos en el casco urbano, debían ser enviados hasta Manizales, pues Herveo no contó con un centro médico de mayor complejidad sino hasta el año 1962 cuando se inauguró el hospital San Antonio.

3.2.9 Vida Cotidiana en la Estación Ángulo B y sus Alrededores

La vereda Ángulo B, lugar en el que se ubica la Estación del Cable Aéreo que lleva el mismo nombre, se caracterizó por ser una zona de cultivo de café. En esta vereda vivió el señor Milcíades Duque y su familia durante la época de funcionamiento del Cable, quien narra que las labores de los agricultores empezaban a las seis de la mañana, momento en que los trabajadores

debían acudir al corte de café, teniendo descanso únicamente entre las comidas y manteniendo la actividad hasta las siete u ocho de la noche, debido a la alta demanda de café para la exportación.

Por otra parte, Milcíades menciona los peligros que se corrían al transitar como pasajero esta zona del Cable, debido a que el recorrido que se realizaba desde allí, pasando por la Estación Ángulo A, Holdown y La Picota, sobrevolaba a varios metros de altura el río Aguacatal, lo que hacía que, ante cualquier problema que tuviera el sistema, los pasajeros fueran más propensos a accidentarse o incluso a morir.

Los más intrépidos y también más acostumbrados a viajar allí, en conocimiento de los horarios del funcionamiento del Cable, llevaban para los trayectos largos, desde Ángulo B hasta



*Imagen 21. Fotografía del río Aguacatal desde la Estación Ángulo B sobre el que transitaba el Cable Aéreo.
Fuente: Propia, 2022.*

Mariquita, ruanas, cobijas y ponchos para protegerse del frío y una correa de cuero con la que se amarraban a la estructura de la vagoneta por si en algún momento, mientras dormían, el cuerpo les jugaba una mala pasada, evitando de esta manera tener algún accidente

desafortunado.

Sin embargo, más allá de las anécdotas, accidentes, peligros y también el importante servicio que prestó esta Estación para los habitantes de la vereda y para los agricultores de café, tuvo una particularidad que la diferenció de las anteriores estaciones, y es la relación que se marcó allí con

un tipo de pasajeros muy particulares, pues transportó a personas de diferentes regiones pertenecientes a grupos paramilitares como los Chulavitas y pájaros, y de los miembros de guerrillas liberales y gaitanistas, lo que incidió en el recrudecimiento de la violencia bipartidista.

3.2.10 La Violencia Bipartidista y el Cable Aéreo

Durante el periodo de la violencia, en Herveo, la mayoría de la población era de filiación conservadora, sin embargo, había una minoría de liberales que se encontraban concentrados en veredas como Ángulo B, La Picota y en cierta medida en el Cedral, donde precisamente la pertenencia partidista era dada al nacer allí.

De hecho, la referencia más exacta que los habitantes de Herveo tienen sobre los lugares donde la violencia alcanzó su punto álgido son las estaciones del Cable Aéreo que se encontraban en esta zona. Esto lo menciona Gilberto Giménez, quien se transportaba en el Cable de Herveo hasta Manizales, pero pocas veces realizaba el recorrido de Herveo hacia Mariquita o Fresno, ya que era una de las principales zonas de conflicto. Así lo narra él:

“El tiempo de la violencia fue violento eso de aquí pa’ abajo, por eso no lo cruzábamos nosotros, lo que era Aguas Claras, Holdown, Campeón, Ángulo B, Ángulo A, era violento, por allá bajaron muchos trabajadores del Cable, el aceitador lo mataron por allá una vez aceitando una torre, lo bajaron de allá, eso era la chusma, liberales y conservadores.” (G.

Giménez, comunicación personal, 2022)

En estas zonas veredales, donde los enfrentamientos entre liberales y conservadores se acentuaron, el Cable Aéreo incidió en la forma en la que sucedieron los hechos de violencia, ya que fue a través del mismo que se transportaron las guerrillas y bandoleros liberales, conocidos también como cachiporros o chusmeros, y la Policía Chulavita, que era reclutada en el Norte de

Boyacá y enviada desde Bogotá en pequeños grupos hasta el Tolima y El Valle, a los lugares donde se presentaban disturbios por parte de campesinos gaitanistas.

En Herveo, y más precisamente en la Estación Ángulo B, uno de los hechos que es recordado por los pobladores de la zona es el asesinato de uno de los trabajadores del Cable Aéreo, Álvaro Agudelo, quien había sido amenazado días antes del suceso, por lo cual había pedido que fuera trasladado de su puesto de trabajo en la estación, solicitud que no fue concedida, pues consideraban que era más una provocación que un peligro real. De esta manera narra los hechos ocurridos un habitante de la vereda Ángulo B:

“Ahí más arribitica vivíamos en la misma vereda, eso era ahí pegado, ahí mataron un señor del Cable de la violencia. Por la mañana llegaron en el Cable y ahí mismo mataron el jefe del Cable ahí. Cuando nosotros volamos a ver qué había pasado estaba muerto a un lado de la oficina ¿Y sabe por qué lo mataron? Era, era liberal, entonces lo mataron porque era liberal.” (M. Duque. Comunicación personal, 2022).

Si bien, como se menciona en el relato de Gilberto Giménez, fueron varios de los trabajadores del Cable asesinados por ser liberales, y es que incluso esta empresa estuvo mediada por los elementos políticos de la época, pues tal como se encuentra en las entrevistas realizadas y en otros medios audiovisuales, como en el documental realizado por Pedro Felipe Hoyos Körbel¹¹, la empresa tenía un tinte liberal y muchos de sus trabajadores pertenecían también a este bando, lo que hacía que su trabajo fuera mucho más peligroso en estaciones como, Ángulo A, La Picota y Holdown, donde la presencia de pájaros y chulavitas era constante.

Por otra parte, las actividades diarias de los campesinos de la vereda Ángulo B se vieron afectadas por el bandolerismo de la época. Los bandoleros eran igualmente campesinos, los

¹¹ Recuperado de: https://www.youtube.com/watch?v=zQ0VQBBrEws&ab_channel=Histor%C3%ADaparaver

cuales se sentían decepcionados de sus líderes políticos o se encontraban cansados de la pugna entre liberales y conservadores. Según Hobsbawm (1968):

“De los que de hecho llevan armas, casi todos son campesinos, estando sus edades comprendidas entre los 14 y los 35 años y probablemente sobrepasan la media de analfabetismo. (Una muestra de 100 guerrilleros en el departamento de Tolima incluía tan sólo cinco que sabían leer y escribir). No se ven obreros y sólo figura algún que otro intelectual suelto o individuo procedente de la clase media. Con excepción de unos pocos indios (en localidades específicas) y de poquísimos —desproporcionadamente pocos— negros, encontramos el tipo corriente del campesino o pastor mestizo, esmirriado, chaparro, subalimentado pero sorprendentemente resistente que abunda por doquier fuera de las regiones costeras del país.”

Dentro de las acciones que llevaban a cabo los bandoleros se encontraba el asalto a campesinos en las fincas de esta vereda. Se trasladaban en las vagonetas del Cable hasta llegar cerca a la Estación Ángulo B, allí se bajaban y comenzaban su recorrido por la vereda, a medida del cual se robaban las gallinas o los animales de cría y obligaban a los campesinos a recoger el café, empacarlo y entregarles toda la cosecha fruto del trabajo de días o semanas; además, debían darles de comer, lo que llevaba a que no tuvieron otra opción más que entregar los alimentos que estaban reservados para los jornaleros o recolectores de café, sin que ellos pudieran refutar, ya que de lo contrario sufrían las consecuencias de ello, que en ocasiones podían llegar a ser extremas.

Después de haber realizado el asalto en esta zona, tomaban nuevamente el Cable Aéreo que los conducía hasta la Estación La Picota. Estas acciones les costaban a los campesinos víctimas del despojo varios días de hambre al no tener cultivos para comercializar ni animales para comer.

Ante los constantes asaltos, muchos campesinos comenzaron a realizar orificios en las tablas de madera que cubrían las fachadas de sus casas, para así poder observar los chusmeros sin ser vistos y emprender la huida en el momento que llegaban.

De estos acontecimientos, recuerda Arelis Toro lo que contaban sus abuelos:

“Del tema de los liberales y de los conservadores, mis abuelos todos eran conservadores. En la finca donde nosotros vivíamos de mis abuelos paternos había unos roticos que a mí siempre me causaban curiosidad. Había unos roticos que hacían contra las tablas redonditos y yo le preguntaba a la abuela que para qué era eso y ella decía que era para cuando iba pasando la chusma para ellos saber, para mirar.” (A. Toro, comunicación personal, 2022).

En otras ocasiones, los campesinos de la zona debían recurrir a diferentes estrategias para salvar sus vidas, en especial cuando se trataba de conservadores que vivían en regiones de mayoría liberal, y de liberales que vivían en lugares con mayoría conservadora, por lo que cambiaban entre ellos sus fincas y se mudaban a los lugares que les proporcionaban más seguridad. Esto sucedía cuando dentro de un grupo familiar había personas de ambos partidos políticos, generadas por uniones matrimoniales de conservadores y liberales, lo que llevaba a que este vínculo consiguiera ser tan fuerte que superara sus diferencias políticas.

Por otra parte, el casco urbano de Herveo también se vio afectado por esta violencia, pues como ya se había mencionado, entre Herveo y Casabianca operó Maximiliano Correa, líder de los “pájaros”, quien se encargó de reclutar y enlistar campesinos en los municipios mencionados para que asesinaran en nombre del partido a todo aquel que rechazara el color azul.¹²

¹² Información encontrada en la tesis de Giraldo Macías, Casabianca-Tolima, Un Pueblo Singular En La Historia De La Colonización Antioqueña Del Norte Del Tolima, publicada en el año 2020.

De esta manera, varios habitantes del municipio se enlistaron y se armaron, evitando que la guerrilla liberal atacara la zona urbana o que incluso se establecieran familias de filiación liberal, como lo recuerda una de las personas entrevistadas en su testimonio sobre la violencia bipartidista, el cual no se mencionará con nombre propio para guardar su identidad:

“Yo tenía allá en la entrada, allá más abajito del cementerio una casa donde nos encerramos para atajarlos y decían: “que la chusma va para allá, que la chusma llegaba esa noche”, entonces yo me iba para allá, yo mantenía 30 o 40 hombres y buen armamento, allá nos amanecíamos y cuando decían que venían mucha gente sacaban la mano, decían que les daba miedo, les daba miedo porque hay que matar lo que hay que matar, porque vienen es a matarnos a nosotros, dije yo. Entonces decían no, yo no me meto en eso, el que tenga miedo que se quede acá, y usted no me cree que una noche que dijeron dizque ya estaban en el plan, me dejaron solo, nadie se metió y yo me fui solo, yo me fui solo, con mucho armamento sí, me atrincheré, yo tenía mis atrinchaderos buenos, me atrincheré y allá amanecí solo, nadie fue capaz de acompañarme que porque ya era segura la matada, había que matar lo que se viniera y me iban a matar a mí y no fueron capaz esos cobardes ahí. Fui de muchos pantalones, me gustaba más la pelea que comer.” (Hombre, comunicación personal, 2022)

Dentro de los asesinatos realizados por los “pájaros” en Herveo, se encuentra el de Argemiro Trujillo en la década del 50, quien se desempeñaba como juez municipal y pertenecía al partido liberal. Durante las celebraciones decembrinas, y en medio del ruido de la pólvora, le dispararon mientras se encontraba en el atrio de la iglesia en el parque principal. Por la gravedad de la herida y ante la usencia de un centro asistencial, fue llevado hasta la estación Soledad sobre una pasera en la que se secaba el café y que se usaba habitualmente para cargar los enfermos, para así

ser trasladado por medio del Cable Aéreo con la ayuda de Gilberto Giménez, quien sabía manejar los grilletes del sistema. Sin embargo, perdió la vida mientras era transportado en la vagoneta hacia la ciudad de Manizales.

Estos y otros relatos que se recolectaron en las entrevistas sobre la violencia bipartidista, dan cuenta por una parte del papel que cumplió el Cable Aéreo en estos sucesos, y por otra del impacto brutal sobre la vida y la cotidianeidad de los habitantes del municipio, inmersos en una guerra donde el objetivo de ambos bandos era el de destruir su contendiente político, en una lucha donde el otro es visto como un enemigo sobre el que se ejerce el poder de destruir, movidos por la identidad del color de un partido político e ignorando muchas veces el origen de la lucha, sin entender por qué terminan en ella, por qué lo asesinan o asesina y cuáles son las ideas que defiende él mismo y su enemigo.

3.3 Elementos Potencialmente Constitutivos del Patrimonio Cultural

Durante la realización del trabajo de campo se identificaron en el municipio de Herveo ciertas estaciones pertenecientes al antiguo sistema del Cable Aéreo que, aunque actualmente no han sido declaradas como patrimonio material en la lista de bienes de interés cultural del ámbito nacional, cumplen con los requerimientos para hacer parte del patrimonio cultural de Herveo, ya que configuran los principales símbolos de identidad que se encuentran en la memoria colectiva de los habitantes del municipio y evocan para ellos la historia del Cable Aéreo, la cual no hace parte únicamente del pasado, sino de un presente vivo.

Es por ello que, en este apartado, se revisa el valor y los significados que el Cable Aéreo tiene para los habitantes del municipio como expresión de su identidad y formas de vida, pues no se

trata únicamente de la antigüedad de las estaciones del Cable Aéreo, sino de lo que significa y representa para la comunidad.

Asimismo, se describe el estado actual de las estaciones que fueron objeto de investigación: Frutillo, Soledad, Cedral y Ángulo B, las cuales actualmente se usan como viviendas familiares, por lo cual han tenido ciertos cambios estructurales y sociales.

Finalmente, es importante mencionar que, dado el valor histórico de las estaciones del sistema de Cable Aéreo, un grupo de habitantes del municipio han empezado a pensar en el desarrollo de ciertos tipos de turismo, en especial turismo cultural, que permita visibilizar estos lugares. Sobre esta actividad se encontró que puede representar ciertos beneficios para el municipio, pero también algunos problemas en su avance y en el desarrollo de actividades cotidianas de quienes viven en las estaciones.

3.3.1 El Cable Aéreo en la Memoria de los Habitantes De Herveo

Si bien, como se viene mencionando, el patrimonio cultural no solo es tal por ser un monumento o estructura arquitectónica de gran antigüedad y valor estético, sino por lo que ha representado para un grupo de personas o una comunidad y que “se convierte en el vínculo entre generaciones, en lo que caracteriza e identifica la cultura de cada sociedad; en suma, en su memoria histórica y colectiva” (Arévalo, Pg. 931)

En el municipio de Herveo, el Cable Aéreo marcó casi medio siglo de su historia durante el tiempo de su funcionamiento y permanece en la memoria de sus habitantes como un acontecimiento que configuró las dinámicas sociales del municipio y su vida cotidiana, lo cual se puede evidenciar en la constante alusión que se hace sobre este sistema de transporte en los relatos de quienes fueron testigos de este hecho.

En las entrevistas realizadas se puede identificar que, para la mayoría de las personas, el Cable Aéreo sigue siendo de gran importancia para el municipio, ya que marcó una época de crecimiento económico y social, pues, por una parte, permitió que muchos habitantes, en especial los ubicados en la zona rural, pudieran exportar los productos agrícolas como el café, y, por otra, mantener la conexión con el casco urbano del municipio, que era el lugar donde se desarrollaba la mayor parte de la vida social. Así lo manifiesta Leonilde Martínez:

“Era, era un beneficio muy bueno para mucha gente, porque para salir de La Picota a acá, pues eso es retirado, les queda muy difícil, pero ahí en ese Cable eso era ya que llegaban, podían sacar los productos de que, que producía la finca. Sí, era muy útil para el pueblo” (Comunicación personal, 2022).

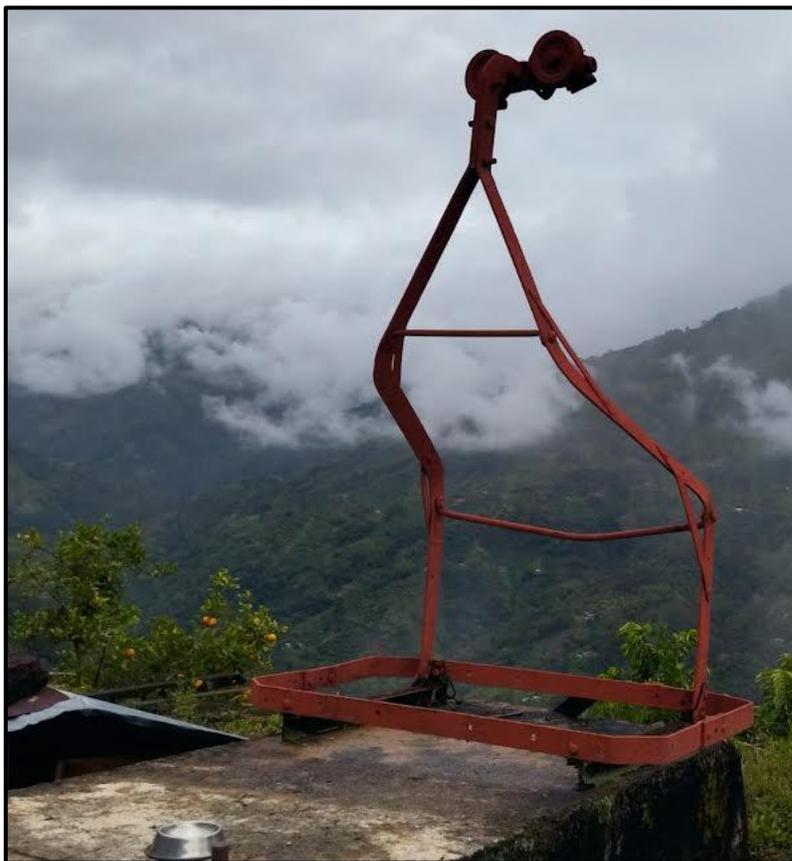
Dada la utilidad que prestó el Cable Aéreo para Herveo, los entrevistados consideran que este sistema de transporte fue fundamental en el desarrollo del municipio y de sus vidas personales, pues marcó trayectorias familiares, laborales, residenciales y educativas. Además, señalan que la forma en que está configurado el municipio y lo que son ahora es gracias al Cable Aéreo. Así lo menciona Gustavo Restrepo: *“De todas maneras el Cable ayudó a, a la vida del pueblo. Claro que sí, lo que somos ahora se debió a la función que tuvo el Cable”* (G. Restrepo, comunicación personal, 2022)

Es precisamente por esta importancia que el Cable tuvo en la vida social que su desmantelamiento ha generado nostalgia y tristeza entre quienes fueron testigos de su funcionamiento o entre las personas para las que el Cable Aéreo sigue siendo un elemento identitario del municipio, como para Roberto Antonio Escobar, quien en la entrevista dijo lo siguiente: *“No pues nostalgia, nostalgia ¿Qué representa el Cable Aéreo? No como un buen*

recuerdo y una lástima la pérdida, porque la verdad es que debieron haberlo dejado, haberlo dejado” (R. Escobar, comunicación personal, 2022).

Aunque con el paso del tiempo muchas de las estructuras del Cable Aéreo y de los vestigios del Cable se deterioraron, fueron retirados o vendidos como chatarra, actualmente la comunidad de Herveo lucha por la conservación de los pocos que quedan en el municipio, como una forma de mantener la memoria del Cable Aéreo viva entre la comunidad.

Asimismo, en casas y varios establecimientos comerciales como tiendas, restaurantes y hoteles, guardan y exponen fotografías del Cable y Herveo, replicas a pequeña escala de torres, vagonetas e incluso artefactos que fueron llevados a Herveo a través de este medio de transporte, como una forma de evocar la historia y traer al presente lo que para ellos es una época que marcó al municipio. En las siguientes fotografías se pueden apreciar algunos de estos objetos:



*Imagen 22. Fotografía de vagoneta del Cable Aéreo conservada en la Estación Ángulo B por la familia Duque.
Fuente: Propia, 2022*



Imagen 24. Fotografía de balanza pata de gallo transportada por el Cable aéreo, ubicada en tienda de abarrotes barrio La Punta.

Fuente: Propia, 2022.



Imagen 23. Fotografía de réplica a pequeña escala de las torres del Cable Aéreo en el hotel Norte de Herveo.

Fuente: Propia, 2022.



Imagen 25. Fotografía de mesa auxiliar tipo bandeja transportada por el Cable Aéreo, ubicada en tienda de abarrotes barrio La Punta.

En este sentido, los habitantes del municipio reconocen la importancia de otórgale continuidad generacional a la historia de Herveo donde se enfatice en el Cable Aéreo como elemento identitario y conservar las estructuras que quedan del antiguo sistema de transporte, lo cual evidencia un sentido de pertenencia por su historia y lo que para ellos representa.

3.3.2 Los Vestigios y las Estaciones del Cable aéreo

En el año 1967 el Cable Aéreo dejó de funcionar y posterior a esto vino el proceso de desmantelamiento del sistema. La Central Hidroeléctrica de Caldas (CHEC) recogió algunas de

las torres de acero, por lo cual, en el lugar en el que se encontraban, hoy solo quedan los cimientos de hormigón que las sostenían, como se puede observar en la siguiente fotografía donde se ubicaba una de las torres cercanas a la Estación Yolombal.



*Imagen 26. Fotografía de los cimientos de Hormigón de las torres del Cable Aéreo.
Fuente: Propia, 2022*

En cuanto al resto de la estructura del Cable Aéreo, en los relatos se encuentra que los cables de acero se usaron para construir casas en Herveo, mientras que otras estructuras como capastranes, partes de torres y vagonetas fueron vendidas como chatarra por las personas del municipio o por algunos grupos armados de la zona.

Por otra parte, la Torre 20, más conocida como Torre de Herveo, la cual se encontraba en el trayecto entre la Estación Frutillo y Yolombal, y que fue famosa por haberse construido en madera, dada la escasez de acero debido a la suspensión de entrega de materiales por parte de los fabricantes ingleses, fue trasladada por un grupo de profesores y estudiantes de la Universidad Nacional en los años 80 al Parque Antonio Nariño de la ciudad de Manizales, pues corría el

riesgo de deteriorarse por factores climáticos. Actualmente, al igual que la Estación Camelia, ubicada en esta misma ciudad, hace parte de los bienes de interés cultural del ámbito nacional.

Por esto, al recorrer el municipio, se encuentra que la mayoría de las torres tuvieron el mismo fin, excepto dos de estas, una ubicada en el parque principal del casco urbano de Herveo y otra frente a la iglesia de Padua como monumentos alusivos al Cable Aéreo, las cuales se observan en las siguientes fotografías:



*Imagen 27. Fotografía de torre del Cable Aéreo en Padua.
Fuente: Propia, 2022.*



*Imagen 28. Fotografía de torre del Cable Aéreo en el Parque principal de Herveo.
Fuente: Propia, 2022.*

En cuanto a las estaciones encontradas en el municipio, algunas conservan su estructura como en el caso de la Estación Frutillo, la Estación Cedral y la Estación Soledad. Cabe mencionar que,

aunque aún se encuentra el lugar que fue la casa del maquinista en la Estación Ángulo B, esta ha pasado por varios cambios en su estructura que la alejan de la construcción original.

Respecto a la Estación Frutillo, es ocupada por la familia a Agudelo, quienes, por medio de Arnoldo Agudelo, antiguo trabajador del Cable, lograron adquirir un contrato de arrendamiento, lo que les ha permitido vivir en la Estación por alrededor de 25 años. Para poderse instalar allí han adecuado la Estación en su interior y, a través de un proceso de autogestión, consiguieron una parte de los recursos necesarios para instalar el cableado de energía eléctrica, siendo una de las pocas casas de esta zona que cuentan con este servicio. Asimismo, han protegido lo que queda de la estructura de la Estación, en la que también se encuentra el antiguo taller de reparación de todo el sistema, pese a que no han contado con ningún tipo de recurso externo para ello. De esta manera, han evitado que la Estación tenga el mismo fin que las demás casas de los ingleses que se encontraban a su alrededor y que fueron derribadas con el paso del tiempo.

En lo que se refiere a la Estación Soledad, actualmente conserva la estructura de la que era la casa del maquinista y la bodega, ambas usadas como vivienda familiar. Además, preservan algunos vestigios del Cable, los cuales han sido pintados y anclados por medio de amarres metálicos a otras estructuras del sistema, para así evitar que sean trasladados o incluso robados. Esto se puede apreciar en la siguiente fotografía:



*Imagen 29. Vestigios del Cable Aéreo en la Estación Soledad
Fuente: Propia, 2022*

Cabe mencionar que esta estación se encuentra en la entrada por carretera al municipio, en el barrio La Punta, por lo cual, para la comunidad fue importante durante el comienzo del año 2022, cuando se conmemoraron 100 años del inicio del funcionamiento del Cable Aéreo, realizar un mantenimiento y limpieza de la estructura exterior de este lugar.

En lo que se refiere a la Estación Cedral, la estructura se encuentra en buen estado y conserva varios de los elementos con los que se construyó originalmente. La familia Bernal adquirió legalmente esta estación en 1984 cuando la compró a Ferrocarriles Nacionales. Desde entonces se ha utilizado como vivienda familiar y el terreno alrededor se ha aprovechado para el cultivo de café. Actualmente, sus habitantes protegen la estación y realizan mantenimiento a las estructuras

del Cable que aún se conservan en el exterior de la casa, dado que para ellos es importante cuidar este lugar por su valor histórico.

En este sentido, las estaciones Frutillo, Soledad y Ángulo B, como construcciones aisladas pertenecientes al sistema del Cable Aéreo Manizales - Mariquita, cuya arquitectura en el paisaje da un valor excepcional desde el punto de vista de la historia de este antiguo sistema de transporte y de Herveo, las convierten en un elemento potencialmente constitutivo del patrimonio cultural, lo que contribuiría por una parte a la revalorización continua del municipio, siendo también un vehículo importante para la transmisión de experiencias, aptitudes y conocimientos entre las generaciones y, por otra, a la conservación de estructuras físicas que tienen un valor simbólico desde la perspectiva de la construcción identitaria de los habitantes del municipio.

3.3.3 El Cable Aéreo y el Turismo en Herveo

En Herveo, el turismo es una actividad económica que ha crecido poco con los años por varias causas identificadas en el Plan de Desarrollo Municipal del año 2020 al 2024, como la carencia de una política pública de turismo, la ausencia de una línea base para el turismo, y la carencia de organización en infraestructura turística. Sin embargo, durante el año 2022 se venían desarrollando iniciativas que permitían fomentar esta actividad en el territorio, por lo que algunas personas iniciaron emprendimientos en este sector y se vincularon a los cursos de formación turística del SENA en el municipio.

Así, los aprendices del grupo del SENA identificaron que en Herveo el Cable Aéreo es un elemento identitario e histórico que los distingue y desde el cual podían diseñar rutas turísticas enfocadas en el turismo, cultural, rural y de aventura, para atraer visitantes y generar visibilidad del municipio.

En las rutas turísticas diseñadas se consideraron los lugares más representativos para la historia del Cable Aéreo, contemplando la Estación Frutillo, Cedral y Ángulo B, lo que permitía recorrer el casco urbano y la zona rural, durante el cual se narraría a los visitantes la historia de estos lugares, los relatos sobre el Cable y se desarrollarían actividades como senderismo.

Dado que este es un proyecto que está en etapa de formulación y por la importancia que se le está otorgando al turismo relacionado con el Cable Aéreo desde la comunidad y desde la Alcaldía municipal, se encuentra necesario indagar con los habitantes de las estaciones y con algunos de los miembros del grupo del SENA acerca de su perspectiva sobre su desarrollo y sobre los beneficios y problemáticas que podrían representar para ellos.

3.3.4 Beneficios en Torno al Turismo

Al consultar con las personas del casco urbano del municipio, se encuentra que están de acuerdo y que coinciden en que el turismo traería beneficios para muchos de ellos, ya que la afluencia de visitantes generaría una mayor demanda de servicios que estarían dispuestos a ofrecer como hotelería, restaurantes, guías turísticos, entre otros, lo que llevaría a la generación de empleos en Herveo.

Por otra parte, consideran que el desarrollo del turismo cultural permitiría que Herveo pueda ser conocido y relacionado con la historia del Cable Aéreo, y que se fomente el cuidado y mantenimiento de las estaciones, estructuras y vestigios de este sistema, para que así puedan conservarse en el futuro como parte de su patrimonio material y como atractivo turístico.

De la misma manera, señalan que las características geográficas de Herveo hacen que se destaque por su paisaje de montaña, los ríos, los bosques y los cerros, lo cual posibilitaría el desarrollo del turismo rural y de aventura en lugares como el Volcán Cerro Bravo, los Termales de San Luis, los caminos veredales que conducen a las estaciones del Cable o incluso por los

antiguos caminos de herradura, generando como beneficio que se concentren los esfuerzos en el mantenimiento de caminos y lugares que han sido importantes en la historia de Herveo, como el camino de la Elvira y la Moravia, y que se tienda a la conservación y el cuidado de los recursos naturales.

Finalmente, indican que otro de los beneficios del turismo es el aumento en las ventas de comidas típicas, artesanías y productos agrícolas como el aguacate y el café, con lo que se esperaría favorecer la economía local, fomentando un mercado competitivo con vendedores del municipio.

3.3.5 Problemáticas en Torno al Turismo

Si bien, como esta es una actividad que está surgiendo lentamente en el municipio, que se está planeando y con la cual algunos están emprendiendo de forma incipiente, se pueden identificar varias problemáticas u obstáculos para su desarrollo. La principal dificultad, y la más mencionada por los entrevistados, es el mal estado en las vías de acceso al municipio que impiden la entrada de visitantes, ya que la carretera que conecta a Herveo con Delgaditas requiere reparaciones y no se cuenta con los recursos necesarios para ello.

Otro punto es el referente al turismo histórico o cultural, pues señalan que uno de los obstáculos que encuentran para su desarrollo es el desconocimiento de la historia de Herveo y del Cable Aéreo desde un punto de vista social, y la inexistencia de un relato claro y preciso para compartir con los turistas, pues muchas de las narraciones sobre los acontecimientos del siglo pasado se han transmitido de forma oral y no han sido documentadas o escritas, lo que ha llevado a que se pierdan o se difundan de forma descontextualizada.

Asimismo, el turismo cultural contempla el recorrido por los vestigios y estaciones del Cable Aéreo, que al no recibir protección ni normativa institucional se han intervenido

inadecuadamente, lo que ha generado daños en su estructura original. Además, al no percibir recursos para su restauración y mantenimiento, se pone en riesgo su permanencia en el tiempo, ya que por factores climáticos y la acción humana se han venido deteriorado, representando una dificultad para el turismo.

En el mismo sentido, el turismo realizado por las estaciones del Cable Aéreo generaría una interrupción en las actividades cotidianas de los habitantes de estos lugares, quienes se dedican a la agricultura y la ganadería, y que, algunos de ellos, han manifestado no estar dispuestos a recibir un flujo constante de turistas en sus casas, pues consideran que esto pone en riesgo su privacidad y seguridad, además hay que señalar que no cuentan con formación e instrucción para el desarrollo de actividades turísticas o de guianza.

Capítulo 4

Análisis Sociológico

4.1 Mirada Sociológica Sobre la Vida Cotidiana en el contexto del Cable Aéreo en Herveo

El Cable Aéreo Manizales – Mariquita, desde el comienzo de su funcionamiento en el año 1922 hasta el momento en que dejó de prestar su servicio para el transporte de mercancías en el año 1967 y su posterior desmantelamiento, generó en mayor o menor medida cambios en la vida cotidiana de los habitantes del municipio de Herveo, lo cual se pudo evidenciar, por una parte, a través del registro reflexivo consciente de los actores sociales entrevistados que, por medio de lo que Giddens denomina conciencia discursiva, es decir la capacidad de los actores para expresar lo que saben sobre lo que hacen, narraron su experiencia personal en relación con el carácter habitual de su vida cotidiana durante la época de funcionamiento del Cable Aéreo.

Por otra parte, este ejercicio fue posible gracias a la observación y análisis de aquello que el agente social realiza durante su vida cotidiana, que, aunque no logra expresar con palabras aquello que sabe hacer, lo integra al acervo de conocimiento práctico en el que se fundamentan las rutinas de su vida diaria.

En este sentido, se parte del hecho de que durante la época de funcionamiento del Cable Aéreo en el municipio de Herveo hay unas condiciones estructurales en las actividades económicas que pasan de fundamentarse en la arriería para hacerlo en la agricultura y, específicamente, en el cultivo de café por la alta demanda de este producto de exportación. En cuanto a la vida social, se encuentra que el funcionamiento del Cable Aéreo permitió el desarrollo de interacciones entre actores sociales con mayor frecuencia, dada la facilidad y

rapidez con la que se podían movilizar por medio de este sistema, siendo el casco urbano de Herveo el espacio donde tuvieron lugar la mayoría de estos encuentros.

Por su parte, el escenario político nacional se encontraba dividido entre quienes pertenecían al partido conservador y al partido liberal, inmersos en una lucha por el control del poder que desencadenó en un periodo de violencia entre grupos armados como las guerrillas liberales, los pájaros y la Policía Chulavita, lo cual también sucedió de forma local, siendo Herveo lugar de enfrentamiento entre ambos bandos, violencia que se recrudeció en la zona rural del municipio, donde funcionaba la Estación Ángulo B, Picota y Holdown.

Igualmente, la vida cultural de Herveo estuvo influida por las costumbres y tradiciones de sus primeros pobladores y fundadores, provenientes del departamento de Antioquia, lo cual se ve reflejado en las filiaciones políticas de la época, con una mayoría conservadora, el arraigo al catolicismo, sus celebraciones, festividades y gastronomía.

Asimismo, la llegada de los ingleses a Herveo incidió en el desarrollo industrial, con la transformación tecnológica que implicó el funcionamiento del Cable Aéreo en un lugar donde el único medio de transporte conocido hasta entonces eran las mulas y los bueyes. De igual importancia es la introducción por parte de estos extranjeros de una técnica de construcción denominada tablaparada, la cual fue usada para la edificación de estaciones y casas que aún se conservan en el municipio.

Son estas, pues, las condiciones de la estructura social del municipio de Herveo durante la época de funcionamiento del Cable Aéreo, que, aunque puedan parecer condicionantes, restrictivas y externas a los agentes sociales, son también habilitantes de su acción, puesto que esta estructura no existe por si sola, sino por medio de actores que tiene la capacidad de realizar

cambios en el mundo social y de producir, reproducir e incluso transformar la estructura social en su vida cotidiana.

Cabe mencionar que, desde la teoría de la estructuración de Giddens, las estructuras son internas a la actividad y no operan de manera independiente de los motivos y las razones que los agentes tienen para hacer lo que hacen. No tienen una existencia independiente de la situación en que los agentes actúan, ni actúan sobre los agentes como fuerzas de la naturaleza. Los actores y las estructuras no son fenómenos dados de manera independiente, sino que representan una dualidad, lo cual hace que sea importante tener en cuenta las estructuras sociales bajo las que se mueven los agentes sociales, en este caso las respectivas para la época de funcionamiento del Cable Aéreo, la forma en que este sistema de transporte incidió en la configuración de su cotidianidad y, al mismo tiempo, la manera en que estos actores con capacidad de agencia interactuaban bajo unas condiciones sociales dadas.

Partiendo de lo anterior, se puede identificar que uno de los primeros cambios en la vida cotidiana de los habitantes del municipio de Herveo es el paso de una economía basada en la arriería a una basada en la agricultura del café, pues con el funcionamiento del Cable Aéreo aquellos que se dedican al transporte de mercancías por medio de mulas y bueyes buscaron otra forma de ingresos para su subsistencia y la de sus familias, lo que condujo a muchos de ellos a dedicarse a actividades agrícolas, las cuales se vieron condicionadas por los recursos materiales que podían movilizar, puesto que quienes contaban con un capital económico mayor pudieron comprar extensos terrenos para el cultivo del café, mientras que quienes contaban con un menor capital económico se dedicaron al trabajo al jornal en estos terrenos.

Así, la cantidad de recursos materiales y humanos que los arrieros tenían a su disposición configuró la forma en que interactuaron después con otros trabajadores en las labores agrícolas,

pues de esta forma se mantuvo una relación asimétrica y de poder entre aquellos con un mayor capital económico que otros.

En cuanto a las actividades desarrolladas diariamente por los que se dedicaron al cultivo y producción de café, tuvieron cambios en cuanto a localización de su trabajo, ya que no se desarrollaba en los caminos de herradura, sino en un lugar específico, en compañía de su familia, donde todos se veían involucrados en esta actividad y la división de las tareas era dada por sexos. Sin embargo, hay que mencionar que muchos de los aspectos de su rutina se mantuvieron, como el inicio de las actividades a tempranas horas de la mañana, con jornadas de trabajo extensas interrumpidas solo para un breve descanso mientras comían y durante finalización de estas en la noche.

Además, era una actividad a la que no eran ajenos, pues el municipio se caracterizó por desarrollar sus actividades económicas en la zona rural, lo que implicaba que los actores sociales contaran con un acervo de conocimiento práctico aprendido desde la infancia y transmitido de generación en generación que les permitía estar familiarizados con las labores agrícolas. Es precisamente esta seguridad de rutinas predecibles lo que mantuvo entre los actores sociales el sentimiento de confianza entre ellos y de seguridad ontológica.

Por otra parte, la presencia del Cable Aéreo configuró la vida cotidiana de un pequeño grupo de personas, habitantes del municipio, que hicieron parte de la empresa como trabajadores asalariados, quienes se desempeñaron en las labores de carreros, aceitadores o jefes de estación. Si bien, uno de los cambios que se puede hallar en su cotidianidad es precisamente el cambio de actividad laboral, el cual usualmente era agrícola y se desarrollaba en fincas del municipio, lugar que muchas veces era el domicilio familiar, a desarrollarse en las estaciones del Cable Aéreo, lo que generó una división entre su residencia y su espacio de trabajo.

Sobre las tareas que realizaban en la empresa, hay que señalar que eran nuevas para ellos, pues se vieron enfrentados a un sistema de locomoción del que poco conocían, pues Colombia se encontraba en una época de introducción de medios de transporte modernos. Sin embargo, rápidamente aprendieron las labores que debían desarrollar, las cuales eran específicas y repetitivas, dada la división del trabajo que se mantenía en la empresa y la organización jerárquica, teniendo los ingleses una posición superior frente a los demás trabajadores del lugar.

Si bien, aunque el trabajo en el Cable Aéreo supuso un cambio en la vida cotidiana de los trabajadores del sistema, pudieron mantener ciertas rutinas de las actividades agrícolas en lo que se refiere al inicio de la jornada laboral en la madrugada, el descanso entre las comidas y la finalización de las labores en la tarde, rutinas que incluso determinaron el horario de funcionamiento del Cable.

Por lo que se refiere a la cotidianidad en la zona rural del municipio, el Cable Aéreo incidió en el transporte de los cultivos y de los diferentes productos resultantes de la ganadería, lo que facilitó a las personas que habitaban esta área del municipio la distribución de mercancías. Asimismo, fue uno de los principales medios de transporte para pasajeros, lo cual tuvo una incidencia en la vida social, pues permitió a los habitantes de las veredas mantener una conexión rápida y eficaz con el casco urbano del municipio, lugar en el que se desarrollaba el sábado, en el parque principal de Herveo, la venta de diferentes mercancías.

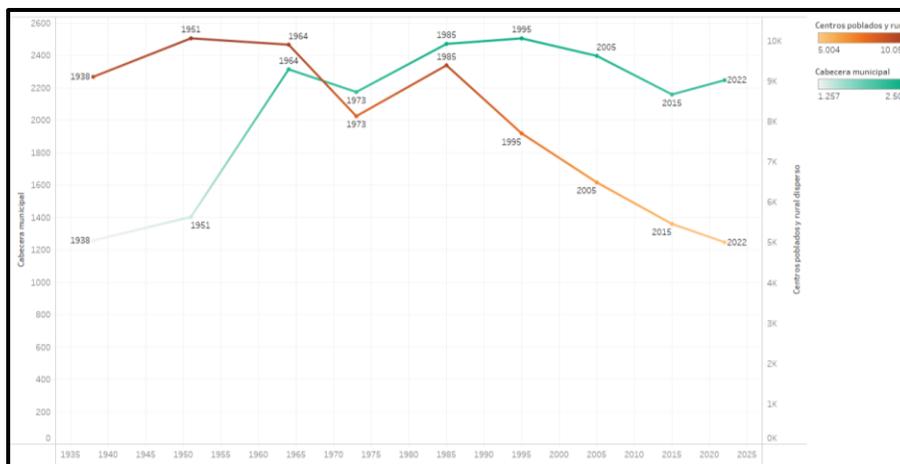
Esto generaba, por una parte, un beneficio económico y, por otra, facilitaba los encuentros y la interacción con diferentes actores sociales físicamente copresentes, convirtiéndose en un momento y espacio para compartir y debatir ideas, encontrarse con familiares de otras veredas y participar de las celebraciones y festividades del municipio. Tales encuentros, aunque se

realizaban de forma regular, ponía entre paréntesis temporales la vida cotidiana de los habitantes de la zona rural ya que divergían de las expectativas normales de la vida cotidiana.

Ahora bien, otro suceso que afectó la vida cotidiana de los habitantes de Herveo, principalmente de las veredas Ángulo B y La Picota, fue la violencia bipartidista, pues el sistema de Cable Aéreo fue usado por integrantes de diferentes grupos armados que se movilizaron a través de este para facilitar sus acciones, entre las que se encontraban los asesinatos de miembros del partido contendor, amenazas a campesinos en la zona rural, y el robo de animales y productos agrícolas como el café, lo que generó desplazamientos por parte de las víctimas del conflicto y una ruptura drástica en las actividades cotidianas, siendo además una amenaza sobre las certidumbres de la vida institucionalizada y de la seguridad ontológica que se sustentaba en dichas rutinas.

Sin embargo, y pese a los hechos de violencia sucedidos en la zona rural del municipio, se encuentra, según cifras registradas en los censos poblacionales realizados por el DANE que, la población ubicada en los centros poblados y rural disperso, durante la época de funcionamiento del Cable Aéreo, constituía la mayor parte de la población en el municipio como se puede observar a continuación.

Grafica 2. Evolución de la población de Herveo desde el año 1938 al año 2022.



Fuente: Creación propia con base en los datos proporcionados por el DANE

En esta gráfica, la población de los centros poblados y rural disperso se señala con color rojo, y la de la cabecera municipal con color verde. Allí se identifica que, de 1938 a 1951, hay un crecimiento poblacional en la zona rural del 9,5 % y en la cabecera municipal del 11%, mientras que en el periodo de 1951 a 1964, es decir, durante los últimos años de funcionamiento del Cable, la población en los centros poblados y rural disperso disminuyó un 1,6 % y en el casco urbano creció un 39,4%.

Por otra parte, se puede observar que, después del desmantelamiento del Cable Aéreo hay una disminución generalizada de la población, siendo en la zona rural del 18 % y en la zona urbana del 6,1 %. Posteriormente, en el periodo de 1973 a 1985 hay de nuevo un crecimiento en la población en el municipio, que se mantiene hasta el año 1995 en la zona urbana, presentando más adelante un decrecimiento, mientras que, en la zona rural, después del año 1985 y hasta el año 2022 la población disminuyó en un 46,8 %.

Con respecto al crecimiento de la población durante el periodo de funcionamiento del Cable Aéreo, puede ser explicada por el desarrollo de una economía pujante y estable, en la que la producción y exportación de café entre otros productos agrícolas y ganaderos, estimulada por la demanda nacional e internacional de estos y los bajos costos de envío por medio de este sistema de transporte, garantizaban la perdurabilidad de los empleos y unas condiciones óptimas que les permitían a la población aumentar su esperanza de vida y ampliar las familias.

Con respecto al decrecimiento de la población desde el año 1964, el cual se ha mantenido casi constante, a excepción del periodo de 1973 a 1985, se puede entender como una consecuencia no buscada del desmantelamiento del Cable Aéreo, que, como lo señala Giddens, estas consecuencias “pueden dar origen a condiciones inadvertidas de la acción de un proceso de

retroalimentación. La historia humana es creada por actividades intencionales, pero no es un proyecto intentado, escapa siempre al afán de someterla a dirección consciente” (Giddens, 2011).

En este sentido, el desmantelamiento del Cable Aéreo llevó a que la economía del municipio se viera afectada, pues los costos de producción y distribución aumentaron, ya que las diferentes mercancías agrícolas y ganaderas de la zona rural debieron ser transportadas nuevamente hasta el casco urbano por medio de mulas y bueyes, y desde allí ser enviadas en camiones por la carretera que conectaba a Herveo con Delgaditas, inaugurada en la década del sesenta, lo que aumentaba los costos de distribución y disminuía las ganancias.

Lo que fue un negocio prospero, pasó a ser poco rentable y muchas personas perdieron su trabajo, por lo cual algunos habitantes del municipio emigraron con sus familias a otras ciudades como Ibagué o Manizales en búsqueda de oportunidades laborales y educativas. Este flujo migratorio también pudo aumentar debido a que la construcción de la carretera Herveo – Delgaditas permitió desplazarse a un mayor número de personas, ya que las alternativas que tenían antes eran trasladarse en mulas, caminando o por medio del Cable Aéreo hasta la carretera principal.

Aunque muchas de las personas que emigraron de Herveo con sus familias regresaron años después para radicarse en el municipio, actualmente el proceso de emigración continúa y se ha agudizado, siendo una de las principales causas la falta de oportunidades laborales para los jóvenes, quienes se siguen desplazando hacia otras ciudades para comenzar carreras universitarias e iniciar trayectorias laborales distintas, por lo cual Herveo se encuentra pasando por un proceso de envejecimiento poblacional y de disminución de la población económicamente activa, lo cual se puede observar en la pirámide poblacional del municipio (Gráfica 1).

Esto ha llevado a que los agricultores de café del municipio tengan problemas para hallar mano de obra disponible para la recolección de la cosecha, por lo que han empezado a reemplazar el café por los cultivos aguacate Hass, ya que se requiere de un menor número de personas para su recolección, por lo que se disminuyen los costos y se maximizan las utilidades.

Aunque puede ser una alternativa inmediata, no hay que pasar por alto los problemas ambientales que los monocultivos de aguacate han generado en diferentes regiones del país, pues implican la deforestación de terrenos extensos y un alto consumo de agua, lo que afecta las fuentes hídricas, destruye los ecosistemas y desplaza una amplia variedad de cultivos.

Ante esta situación, los habitantes de estaciones como Cedral y Ángulo B prefieren mantener los cultivos de café, pues consideran que los daños ambientales son irreversibles, además señalan que este ha sido un cultivo tradicional en Herveo sobre el que tienen vasta experiencia y conocimiento, que los identifica y que se debe mantener en el tiempo.

Finalmente, en el municipio de Herveo, durante los últimos años se ha buscado potenciar el turismo cultural relacionado con el Cable Aéreo, para así generar otras fuentes de ingresos, pero es muy importante evaluar las perspectivas de los habitantes de las estaciones del Cable, quienes desarrollan allí todas las actividades de su vida cotidiana y para quienes el fomento del turismo en el lugar que es su vivienda implicaría una puesta entre paréntesis o una ruptura con sus rutinas y su vida cotidiana.

4.2 Conclusiones

Para concluir, es importante resaltar que este informe de pasantía, resultado de la investigación realizada en el marco de la Misión Científico – Social 100 años del Cable Aéreo Manizales – Mariquita y la Dorada, consigue responder a los objetivos planteados en el presente

proyecto, comprendiendo así la influencia del Cable Aéreo Manizales – Mariquita en la configuración de la vida cotidiana de los habitantes del municipio de Herveo.

En este sentido, el funcionamiento del Cable Aéreo marcó una época de transformaciones sociales, políticas, económicas y culturales, las cuales se vieron reflejadas en los cambios de la vida cotidiana de los habitantes de Herveo, sin por ello representar una amenaza o una ruptura en sus rutinas, pues se conservaron muchas de las actividades agrarias relacionadas con el cultivo del Café, las cuales incluso aumentaron en el municipio con el funcionamiento de este sistema de transporte. Así mismo, el registro de testimonios de aquellas personas que fueron testigos de los cambios que el Cable Aéreo generó en Herveo con su funcionamiento, permite plasmar de forma escrita una parte de la historia del municipio desde una dimensión humana.

Por otra parte, se hace necesaria la conservación de los vestigios del Cable Aéreo, en especial de las estaciones Frutillo, Soledad y Cedral, las cuales aún conservan en pie su estructura, pero que se encuentran en peligro de deteriorarse con el tiempo, ya sea por las intervenciones que sus habitantes hacen y que afectan su estructura o por factores climáticos que provocan inestabilidad en las estaciones y alteran su apariencia.

Es por esto que es primordial generar, desde las entidades territoriales como la Alcaldía de Herveo y la Gobernación del Tolima, una serie de medidas jurídicas, administrativas y financieras que permitan la preservación, protección y rehabilitación adecuada de los vestigios del Cable Aéreo como un mecanismo de revalorización de la cultura y la identidad del municipio.

Anexos

Anexo 1

Consentimiento informado para entrevistados.

CONSENTIMIENTO INFORMADO

MISIÓN CIENTIFICO – SOCIAL

100 AÑOS DEL CABLE AÉREO MANIZALES – MARIQUITA Y LA DORADA

2022 – 2023

Autorización de uso de derechos de imagen sobre fotografías y producciones audiovisuales, propiedad intelectual, testimonio y participación para investigación social

otorgado a la Misión Científica Social

Yo, _____, declaro que he sido informado e invitado a participar en la investigación denominada “MISIÓN CIENTIFICO - SOCIAL 100 AÑOS DEL CABLE AÉREO MANIZALES – MARIQUITA Y LA

DORADA”, un proyecto de investigación científica Social que cuenta con el respaldo de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad de Caldas. Entiendo que este estudio busca generar conocimiento científico y social, en alianza con los gobiernos locales, comunidades, y entidades que pertenecen al área de Influencia del antiguo Cable Aéreo Manizales Mariquita: Manizales, Herveo, Fresno, Mariquita y la Dorada. Sé que mi participación se llevará a cabo en el lugar _____, en el horario y fecha _____ y consistirá en proporcionar de manera libre y en uso de mis facultades algún testimonio, fuente oral o escrita, fotográfica o vídeo para



la utilización de carácter informativo y educativo. Me han explicado que la información registrada y suministrada será incluida en procesos de investigación interdisciplinar.

Estoy en conocimiento que los datos no me serán entregados y que no habrá retribución por la participación en este estudio, sí que esta información podrá beneficiar de manera indirecta y por lo tanto tiene un beneficio para la sociedad dada la investigación que se está llevando a cabo. Asimismo, sé que puedo negar la participación o retirarme en cualquier etapa de la investigación, sin expresión de causa ni consecuencias negativas para mí.

Sí. Acepto voluntariamente participar en este estudio y he recibido una copia del presente documento.

Firma participante _____

Firma Investigador _____

Anexo 2

Formato de entrevista a profundidad.

UNIVERSIDAD DE CALDAS

FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

DEPARTAMENTO DE ANTROPOLOGÍA Y SOCIOLOGÍA

En el marco del proyecto “Misión científico – social. Cien años del Cable Aéreo

Manizales – Mariquita y la Dorada, 2022 – 20023”

Formato de entrevista: Influencia del Cable Aéreo Manizales – Mariquita en la configuración de la vida cotidiana de los habitantes del municipio de Herveo.

Nombre completo del entrevistador:

Nombre completo del entrevistado:

_____ Sexo: _____ Edad: _____

Fecha de aplicación:

Nota: En la presente investigación se propone determinar las actividades cotidianas y las rutinas de los habitantes del municipio, así como los procesos económicos, sociales, culturales y políticos que incidieron durante la creación, funcionamiento y desmantelamiento del Cable Aéreo y, finalmente, identificar los elementos constitutivos del patrimonio cultural inmaterial, a través de relatos y narraciones.

Preguntas

Vida cotidiana y familia

- ¿Cuánto lleva viviendo en Herveo y cómo se estableció acá?
- ¿Cuántas personas conforman su familia y a qué se dedican?
- ¿Qué nivel de educación alcanzó usted y su familia?
- ¿Puede contarme un poco sobre las labores que realiza a diario?
- ¿De qué actividad obtiene los ingresos para el sostenimiento de su hogar?
- (Si tiene tierras) ¿Es su familia propietaria de la tierra? ¿qué cultivan?
- ¿Considera que sus ingresos son suficientes para el sostenimiento de su hogar y para el sostenimiento de los cultivos?
- Sea sí o no la respuesta, que por favor la justifique ¿qué le falta? ¿qué le gustaría hacer? ¿Tiene deudas?
- ¿A qué se dedica su esposa? (esposo)

Cable aéreo

- ¿A qué se dedicaba usted o su familia cuando el cable aéreo estaba en funcionamiento?

- ¿Puede describirme cómo era un día de trabajo cuando funcionaba el Cable Aéreo?
- ¿Podría contarme cómo era Herveo cuando funcionaba el Cable Aéreo?
- ¿Sabe por qué dejó de funcionar el Cable Aéreo?
- ¿Recuerda si las labores que realizaba usted o su familia y si su vida cotidiana tuvo algún cambio cuando dejó de funcionar el Cable Aéreo?
- ¿Hubo cambios en Herveo cuando dejó de funcionar el Cable?
- ¿Durante la época en que funcionó el Cable Aéreo llegó a participar en política?
- ¿Recuerda alguna experiencia o historia relacionada con el Cable Aéreo?

Patrimonio cultural inmaterial

- ¿Qué representa para usted el Cable Aéreo?
- ¿En el pueblo la gente considera importante la historia del cable? Sea sí o no ¿Por qué?

Patrimonio cultural

- ¿Qué lugares considera importantes para la conservación de la historia del cable aéreo en Herveo?
- ¿Sabe usted qué uso se le dieron a las partes del cable cuando dejó de funcionar?
- ¿Conserva alguna parte del Cable o algún objeto que haya sido transportado a través de este?
- ¿Cree que es importante que las generaciones más jóvenes aprendan sobre el cable aéreo?
- ¿Si usted fuera el encargado-a de contar la historia del cable aéreo, qué considera que es lo que se debe resaltar o dar a conocer?

Turismo

- ¿Sabe qué es el turismo?
- ¿Qué piensa usted sobre el turismo en Herveo, con relación al Cable?
- ¿Cree que el turismo puede generar beneficios o problemas? ¿Cuáles?

- ¿Ha recibido educación formal sobre turismo?
 - ¿Tiene algún proyecto o emprendimiento de turismo?
 - ¿Le gustaría poder iniciar algún proyecto o emprendimiento?
- ¿Hay algo más que considere que es importante y me quiera contar sobre el cable aéreo?

Muchas gracias por su tiempo y por participar en esta entrevista.

Anexo 3

Folleto de las estaciones del Cable Aéreo.



INFLUENCIA DEL CABLE AÉREO EN HERVEO TOLIMA

Laura Sofia Mesa villegas
Pasante de sociología



EL CABLE AÉREO EN HERVEO

El municipio de Herveo es uno de los lugares que contó con mayor número de estaciones del Cable Aéreo, debido a lo accidentado del terreno y a la difícil geografía. Las cuatro estaciones más importantes son:
Frutillo, Soledad, Ángulo B y Cedral



ESTACIÓN FRUTILLO

Coordenadas 5°04
'04.9"N 75°11'54.8"W

Estación motriz y con modernos talleres para reparar averías del cable.

Fue el lugar en el que se concentraron y se establecieron los ingleses, recordados en Herveo como los "Misteres".

Marca un antes y un después para Arnoldo Agudelo, uno de los trabajadores del cable más importantes del municipio.





ESTACIÓN SOLEDAD

Coordenadas
5°04'45.8"N 75°11'00.2"W

Única estación ubicada en el casco urbano, donde se aforaba los productos que se enviaban a otras ciudades. Conectaba con la estación Frutillo y fue una de las secciones más recorridas por pasajeros en Herveo. Incidió en la creación de nuevas formas de trabajo en el casco urbano relacionadas con el transporte de mercancías en carretilla.



ESTACIÓN CEDRAL

Coordenadas
5°05'36.1"N 75°09'37.3"W

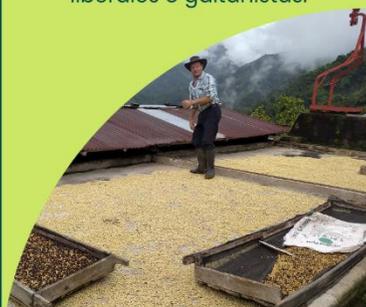
Ubicada en la vereda Cedral. Fue usada como bodega y para sacar la producción de café de las veredas más alejadas de la cabecera municipal. También permitió transportar pasajeros desde Fresno y personas enfermas o mujeres a punto de dar a luz hasta Herveo o, dependiendo de la gravedad, hasta Manizales.



ESTACIÓN ÁNGULO B

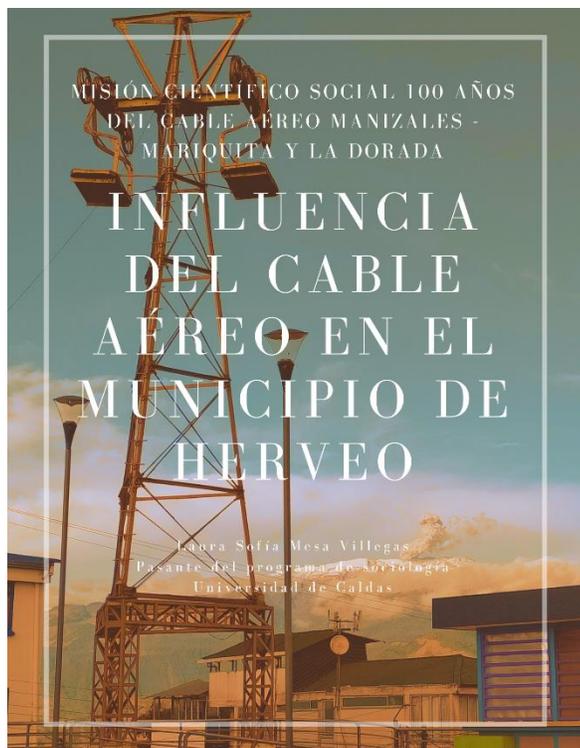
Coordenadas
5°05'54.6"N 75°09'06.2"W

Esta Estación permitió a los campesinos transportar la producción agrícola y transportarse hasta la cabecera municipal. Esta estación se diferenciaba de las demás, pues fue en la que se experimentó la violencia bipartidista en su punto álgido, pues si bien allí el cable aéreo transportó otro tipo de pasajeros pertenecientes a grupos paramilitares como Los chulavitas y Pájaros, pero también guerrillas liberales o gaitanistas.



Anexo 4

Cartilla sobre resultados de la pasantía entregada a los directores del proyecto Misión Científico - Social 100 Años Del Cable Aéreo Manizales – Mariquita y la Dorada.



Influencia del cable aéreo en Herveyo

Laura Sofía Mesa Villegas

Universidad de Caldas
 Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales
 Departamento de Antropología y Sociología
 Programa de Sociología
 2022



¿Qué buscaba la investigación?

Es una investigación que buscaba la construcción de memoria en torno al cable aéreo, a través de la historia oral, para así comprender la organización de la vida cotidiana durante este momento histórico, desde la perspectiva y experiencia de los actores sociales como mujeres y hombres, registrando relatos que no figuran en las fuentes escritas, que están en el anonimato o no han sido escuchados, para que cobren fuerza y sean reconocidos por la comunidad de Herveyo como parte de su historia.

Por otra parte, esto permitió determinar los elementos potencialmente constitutivos del patrimonio cultural que se encuentran relacionados con el cable aéreo y que hacen parte de la historia e identidad del municipio.



¿Cómo se hizo la investigación?

Para el desarrollo de esa investigación fue esencial hacer un acercamiento a los habitantes del municipio de Herveyo, teniendo en cuenta sus formas de vida, de ver el mundo, la manera en que se relacionan con los demás, sus experiencias y la conexión de la historia o de hechos históricos con su vida particular, para así comprender en qué medida estos han incidido en su vida cotidiana, pero también la forma en que ellos, como individuos, hicieron parte de la producción, construcción y transformación histórica de Herveyo.

Para dar cumplimiento a las actividades del proyecto, a partir del mes de abril y hasta el mes de octubre, se realizaron siete inmersiones en campo, cada una con un promedio de duración de cinco a seis días, en las que se trabajó de forma interdisciplinar y se realizaron 10 entrevistas a profundidad a habitantes de las estaciones, pequeños comerciantes locales y uno de los últimos trabajadores del Cable.



Herveyo y sus estaciones

El municipio de Herveyo, Tolima es uno de los lugares que contó con mayor número de estaciones del Cable Aéreo, debido a lo accidentado del terreno y a la difícil geografía. Sin embargo, y dado al alcance de la investigación, se hace énfasis en 4 de las estaciones que marcaron la vida de sus habitantes, tanto en el casco urbano como en la zona rural. Estas estaciones son: Frutillo, Soledad, Cedral, Angulo B.



Fotografía del parque principal. Al lado derecho, la iglesia. Al lado izquierdo, una de las torres del cable.
Fuente: Propia, 29 junio 2022

Estación Frutillo

La estación Frutillo fue una estación matriz y taller de máquinas donde se reparaban las averías del cable aéreo. Fue también el lugar en el que se concentraron y se establecieron los ingleses, recordados en Herveyo como los "Misteres", que participaron en la construcción y funcionamiento del cable y edificaron casas alrededor de la estación en las que vivían con sus familias. Ellos mantuvieron una relación cercana con los habitantes del lugar que se encontraban próximos a la estación y con quienes trabajaron como empleados en el Cable.



Estación Frutillo.
Fuente: Propia, 29 de junio, 2022.

Herveyo y sus estaciones

Por otra parte, ellos se encontraron un poco aislados de los habitantes del casco urbano, no sólo por una distancia espacial, sino también social, pues para ese entonces constituían una élite en el municipio. Sin embargo, esto no impidió que se involucraran en aspectos importantes relacionados con las necesidades del lugar, como las gestiones en el transporte de la planta eléctrica, la donación por parte de Mr. Reed de un tanque depósito de agua, y de las lámparas de murano de la iglesia, que fueron donadas por el ingeniero Lindsay (Gómez, 2008).

Asimismo, esta estación marcó un antes y un después para la familia Agudelo, quienes vivían en la vereda El Frutillo y prontamente se vieron involucrados como trabajadores en este lugar, siendo recordado Arnoldo Agudelo como uno de los más importantes y emblemáticos por su conocimiento de la historia de Herveyo. Arnoldo, teniendo alrededor de once años ya tenía contacto con los ingleses a quienes les llevaba el tabaco desde el casco urbano y ayudaba con pequeñas labores en los alrededores de la estación. Después de hacer el servicio militar es empleado formalmente por la empresa, hallando allí su medio de subsistencia. Cabe



Vestigios del cable aéreo, estación Frutillo.
Fuente: Propia, 29 de junio, 2022.

Estación Frutillo

En cuanto a la educación formal que recibió Arnoldo duró tan solo 3 meses, en la que aprendió a firmar, pero fue al lado de los ingleses que construyó todo su capital cultural, aprendiendo a leer, escribir, hablar inglés, desarrolló su gusto por la música clásica y también fue instruido en mecánica y electricidad, conocimientos que en los últimos años de funcionamiento del cable le permitieron ascender a jefe de esta estación.

Cuando el Cable Aéreo deja de funcionar, Arnoldo se pensiona a la edad de 40 años y algunos de sus sobrinos que también trabajaban en el cable fueron trasladados a Ferrocarriles Nacionales hasta alcanzar la edad pensional. Aunque tuvo la oportunidad de vivir en la Estación, rechazó la oferta. Posterior a esto, la estación fue administrada por un empleado del ministerio de agricultura, quien vendió algunos de los vestigios del Cable.



Arnoldo Agudelo en la biblioteca de Herveyo.
Fuente: Gómez, 2008.

Finalmente, tras realizar múltiples ofertas para comprar el terreno de la estación, la familia Agudelo logró establecer, a través de Arnoldo, un contrato de arrendamiento, lo que les permitió establecerse en el lugar en el que actualmente vive uno de sus sobrinos, su esposa y dos de sus hermanas, quienes han protegido lo que queda de la estación Frutillo, impidiendo que, al igual que sucedió con las demás construcciones de sus alrededores y vestigios del cable fueran vendidos como chatarra, evidenciando el sentido de pertenencia e identidad que los unía y que los une hoy con la historia del cable.

Estación Soledad

La estación soledad fue la única que se encontró en el casco urbano, en el lugar en que actualmente se ubica la entrada por carretera al municipio y se conoce como La Punta. Conectaba el casco urbano con la estación frutilla y fue uno de las secciones del cable más recorridas en el municipio por pasajeros, siendo esta una de las actividades del fin de semana.

Esta estación incidió en la creación de nuevas formas de trabajo en el casco urbano, relacionados con el transporte de mercancía desde allí hasta el parque del municipio, donde se entregaba a su destinatario. Así, algunas personas se dedicaron a esto, llevando sobre sus hombros los pesados cargamentos como el cemento y los abarrotés.

Es hasta la década del 40 que llega a Herveo la primera forma de locomoción, que fue la carretilla de dos ruedas, tirada por caballos, al popularizarse, algunas familias se dedicaron, por medio de estas, a llevar la mercancía desde la estación hasta el parque principal,

recorriendo las calles, que para ese entonces eran empedradas y reemplazando, en cierta medida, el transporte sobre los hombros.



Fotografía estación Soledad.
Fuente: Propia. 20 de mayo, 2022.

Por otra parte, fue el lugar donde se aforaba la producción de Herveo como el Café, para ser enviado hasta mariquita. Asimismo, fue fundamental para transportar el tradicional queso campesino elaborado en las lecherías de Delgaditas, desde donde se transportaban en mulas hasta Soledad y se enviaba en cajones de madera a Manizales, estableciendo relaciones comerciales entre ambos municipios.

Cuando deja de funcionar el cable, estas familias empiezan a buscar otros medios de subsistencia y se dedican a la prestación de servicios en establecimientos comerciales y tiendas, siendo así como surge la tradicional tienda de kumis en la punta, cuya receta fue elaborada originalmente por la familia Restrepo y transmitida a los actuales dueños. Al día de hoy, este lugar guarda diferentes objetos que fueron transportados y llevados a Herveo a través del Cable como una balanza pata de gallo y una mesa auxiliar tipo bandeja.

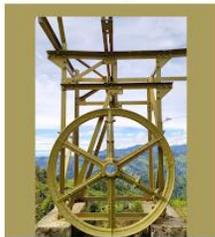


Mesa auxiliar tipo bandeja. Tienda de kumis en La Punta.
Fuente: Propia. 20 de mayo, 2022.

Balanza pata de gallo. Tienda de kumis en La Punta.
Fuente: Propia. 20 de mayo, 2022.

De la misma manera, cuando el cable aéreo es desmantelado, se generaron procesos migratorios desde la zona rural hasta el casco urbano en busca de otros medios de sustento económico y por la dificultad para transportar la producción agrícola. También se puede identificar la existencia de movimientos migratorios desde Herveo hacia otras ciudades, en busca de oportunidades laborales y educativas.

Ahora, la estación Soledad es usada como vivienda familiar y son ellos mismos quienes se han encargado de cuidar y mantener allí los pocos vestigios del cable, los cuales han sido pintados y anclados a través de amarres metálicos a otras estructuras para evitar que sean llevados a otro lugar. De la misma manera, algunas personas de la comunidad se han encargado de limpiar la construcción exterior del lugar o los muros, como ellos los han denominado, y que se pueden observar en la primera fotografía de la estación.



Vestigios del cable anclados con amarres metálicos.
Fuente: Propia. 20 de mayo, 2022.

Estación Cedral

La estación Cedral se encuentra ubicada en la vereda que lleva el mismo nombre y que, según el conocimiento de los habitantes de la vereda sobre este, se debe a la abundancia del árbol de Cedro. Esta estación fue usada como bodega, pero también para sacar la producción de café de las fincas más alejadas del casco urbano, debido a las dificultades que existían en el camino y permitió a las personas que vivían allí llegar mucho más rápido al pueblo, ya que caminando podían tardar hasta dos horas. Igualmente, la estación Cedral marcó la vida de la familia Bernal y de la familia Martínez, quienes narran su experiencia y vivencias allí.

Las personas de la vereda El Cedral comenzaron a construir vínculos de amistad con los trabajadores de esta estación, lugar al que se desplazaban en su tiempo libre a observar el funcionamiento del cable, la forma en que los trabajadores ejercían su función, el paso de la mercancía hacia la estación soledad y los sábados a ver las personas que, desde la Estación Picota se dirigían a la estación Soledad.



Fotografía estación Cedral.
Fuente: Propia. 21 de abril, 2022.

El cable también les permitió llevar en menor tiempo las personas enfermas o las mujeres a punto de dar a luz hasta la cabecera del municipio, donde dependiendo del estado de la persona y de la gravedad eran llevadas hasta Manizales desde la estación Soledad hasta Camelia por quienes aprendieron a manejar los grilletes o por trabajadores del cable que, estando disponibles, decidían ayudarlos. Todo esto, debido a que Hervey no contaba con hospital para la época en la que funcionaba el cable y solo es hasta el año 1962, cuando se inaugura el hospital San Antonio, que pueden acceder a este servicio.

Cuando el cable aéreo deja de funcionar, la familia Bernal, inmigrantes de Cundinamarca, llegan a Hervey y tienen la oportunidad de comprar la estación a Ferrocarriles Nacionales, donde viven hace casi 40 años. Cuando llegaron, muchos de los vestigios del cable ya habían sido vendidos como chatarra y en este periodo de tiempo se vendieron algunos más que quedaban en la estación por el desconocimiento de su valor histórico.



Interior de la estación Cedral.
Fuente: Propia. 21 de abril, 2022.

La estructura de la estación es usada actualmente como vivienda familiar y aún conserva algunos de los elementos originales de la época. En cuanto al terreno, es usado para el cultivo de frijol, café y, en menor medida, aguacate.

Estación Angulo B

La estación Angulo B, al igual que la estación Cedral, tuvo gran importancia para la zona veredal de Hervey, pues permitió a los campesinos transportar la producción agrícola y transportarse hasta la cabecera municipal. Esta estación se diferenció de las demás, pues fue en la que se experimentó la violencia bipartidista en su punto álgido, ya que, si bien, allí el cable aéreo transportó otro tipo de pasajeros pertenecientes a grupos paramilitares como los chulavitas y Pájaros, pero también guerrillas liberales o gaitanistas.

Teniendo en cuenta que Hervey se caracterizó por ser un municipio de filiación conservadora, los chulavitas y los pájaros que llegaban por medio del cable aéreo perseguían liberales y fueron responsables de la muerte

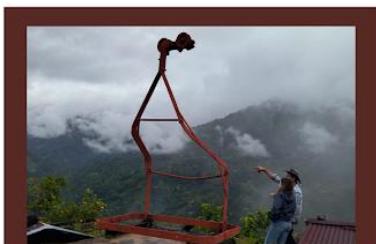


Patio de secado de café, estación Angulo B.
Fuente: Propia. 22 de abril, 2022.

de uno de los trabajadores del cable, Alvaro Agudelo, en esta estación. Es por este motivo que los trabajadores liberales del cable se abstienen de trabajar en este lugar e incluso muchas personas para evitar ser

víctimas de la violencia bipartidista se trasladaban en el Cable desde Hervey hasta Manizales, pero pocas veces más allá de Angulo B. Posterior a esto, cuando el cable dejó de funcionar, la estación Angulo B siguió siendo un lugar frecuentado por grupos guerrilleros y paramilitares que en la década de los 80 lograron su expansión en el Norte del Tolima y que incluso sacaron muchos de los vestigios del cable de este lugar para venderlos como chatarra.

Actualmente, la estación es habitada por la familia Duque, que hace al menos 30 años lograron adquirir la propiedad y que vivieron en la misma vereda durante toda su vida, motivo por el que su cotidianidad se vio incidida por el cable aéreo. La estación, para ser adaptada como vivienda familiar tuvo cambios en su estructura reduciendo la altura de esta y, en el mismo lugar, conservan una vagoneta como recuerdo de este sistema de transporte.



Vagoneta conservada en la estación Angulo B por Milciades Duque.
Fuente: Propia. 22 de abril, 2022.

Patrimonio Cultural

En respuesta al último objetivo de la investigación, y a través de los relatos, entrevistas y conversaciones informales se puede constatar que para la comunidad la estación Frutillo y Soledad son los principales símbolos de identidad y se encuentran en el imaginario colectivo como uno de los lugares que representa y evoca la historia del cable aéreo, configurando no sólo su pasado, sino también su presente.

Es por ello que, como construcciones aisladas, cuya arquitectura en el paisaje dan un valor excepcional desde el punto de vista de la historia del cable y de Hervey, convierte estas dos estaciones en un elemento potencialmente constitutivo del patrimonio cultural, lo que contribuiría a la revalorización continua del municipio, siendo además un vehículo importante para la transmisión de experiencias, aptitudes y conocimientos entre las generaciones.



Estación Soledad y estación Frutillo.

¿Qué representa el cable aéreo para los habitantes de herveo?



Roberto Antonio

"Pues prácticamente para nosotros ya hoy en día es un recuerdo porque uno no, no conoció más nada."

Si, ya es un recuerdo. Que era si era la arteria, pues del movimiento de todo aquí Herveo, pero ya hoy en día solo un recuerdo ya no más."



Leonilde Martínez

"¿Qué le dijo yo? Pues, yo digo que eso un medio de transporte bueno, es un buen recurso. Si, a mí me gustaría. Si, me gustaría mucho que así lo que dicen que, que de pronto lo pusieran de aquí para Manizales. Porque eso es un medio bueno. yo le digo que cuando se acabó a nosotros nos dio pesar y a mucha gente porque eso era útil para el pueblo."



Arelis Gallego

"Una historia no por revivir, pero sí por rescatar, una historia por contar que no deja de ser fascinante porque hablando de lo mismo, uno piensa que si hace 100 años hicieron todo esto, cómo funcionaba todo, cómo era la dinámica económica, como traían, si es que ahorita para hacer una casa se vara uno para traer un cemento a un precio ¿Cierto? Entonces uno piensa, entonces los

materiales. Y pues eso hablando, hablando en el tema, pues de la construcción, la fascinación que produce eso, pero también todo lo que representó para la economía, pero también todo lo que representó para la economía, ya cuando estaba fabricado, ya cuando estaba funcionando, cuando estaban en el auge cafetero, cuando el tema de las cosechas era pues tan desbordado, todo lo que representó pues para la economía nacional, diría yo. Entonces sí, yo pienso que es una historia por contar, una historia por rescatar y que yo pienso en lo personal que no se debe dejar en el olvido."



Carlos Arenas

"Todo lo que es historia es muy importante. Estudiar la historia es imaginar el futuro. Me parece demasiado importante que alguien se interesara en levantar una historia lógica de lo que fue el cable. El cable aéreo fue un servicio de primera necesidad para el pueblo. Si, hoy en día hubieran dejado una sección sería esto un centro turístico muy famoso. Peligroso, pero muy bueno."



Nelson Bernal

"Era muy peligroso, porque dicen que se caía, a cada rato se caían por ahí, o se devolvían. Por allá arriba en ese monte, siempre por lo que, de allí a aquel filo a torre ó, siempre un vuelo largo y siempre tendido y había veces que eso se descarrilaba y se iba ahí pa abajo. Ahí en ese monte dicen que hay varias vagonetas de esas, por ahí que se cayeron en ese cañón de torre ó para allá."



Gilberto Giménez

"A mí me tocó hacer tres, tres, oficios. O sea, eh, primero estuve de aceitador, aceitando todas esas torres andando en eso. Después me tocó de jefe de estación, y no, poquitico y ya como estaba era la gente aburrida y ya casi no había motoristas, entonces me tocó terminar en Yolombal y en Yolombal trabajé en esa máquina como

un año. Y eso fue cuando cuando yo me retiré de ahí. Yo era aceitador y andaba en esos carros así, a toda hora la mano izquierda no más, que a uno para bajarse iba uno parado atrás aquí, pegado del ángulo, esperaba la torre con la mano izquierda y taque, seguía el carro solo y uno quedaba ahí pegado y se subía uno allá y lo mismo, para volver a esperar el carro en la otra torre.

A mí me tocó en ese páramo, en ese frío, desde Yolombal a Cajones en el ángulo, eso es lo último que hay, eso es el propio páramo, uno apenas escuchaba el rumbidito de las cuerdas y el silencio."



Gustavo Restrepo

"No pues nostalgia, nostalgia ¿Qué representa el cable aéreo? No como un buen recuerdo y una lástima la pérdida, porque la verdad es que debieron haberlo dejado. De todas maneras el cable ayudó a la vida del pueblo. El cable cumplió una función muy importante. Claro que sí, lo que somos ahora se debió a la función que tuvo el Cable, sí, yo sí pienso que sí es importante, claro. A pesar de que es historia, pero sí se siente nostalgia, yo personalmente sí siento nostalgia."



Milciades Duque

"No pues no le da a uno tristeza el cable haberse acabado. Sí, me da... me duele todavía porque nosotros que andamos. Y gracias a Dios, era peligroso y no nos llegó a pasar nada. Y eso nos sirvió mucho pa mover carga y cuando uno cuenta pues lo que nos tocó vivir cuando la violencia y eso. Donde el cable hubiera estado ahora habría sido más grave con la guerrilla y los paras, porque diga usted, pa moverse dos grupos."

Bibliografía

- Arévalo, J. (S.A). *La tradición, el patrimonio y la identidad*. Academia Accelerating the World Research.
- Banco de la República. *Noventa años cuidando nuestro patrimonio*. Recuperado de:
<https://www.banrepcultural.org/banco-de-la-republica-90-anos/historia-segundo-periodo.html>
- Censo general de Colombia 1912. Repositorio Universidad del Rosario. Recuperado de:
<https://repository.urosario.edu.co/server/api/core/bitstreams/8e4593b6-084f-45c8-ac04-475b7551df54/content>
- Creswell, J. *QUALITATIVE INQUIRY AND RESEARCH DESIGN Investigación Cualitativa y Diseño Investigativo*.
- Fals, O; Umaña, E. (1962). *La Violencia en Colombia*. Ediciones Tercer Mundo. Bogotá, Colombia.
- Galeano, E. (2004). *Estrategias de investigación social cualitativa*. La Carreta Editores. Medellín, Colombia.
- Giddens, A. (2011). *La constitución de la sociedad*. Amorrortu editores. Buenos Aires, Argentina.
- Giraldo, D. (1972). *Arriero con traje típico antioqueño*. Banco de la República biblioteca virtual. Recuperado de: <https://babel.banrepcultural.org/digital/collection/hernandez/id/549/rec/1>
- Giraldo, I. (2020). *Casabianca-Tolima, Un Pueblo Singular En La Historia De La Colonización Antioqueña Del Norte Del Tolima*. Universidad Nacional de Colombia.
- Giraldo, I. (2020). *Casabianca – Tolima, un pueblo singular en la historia de la colonización antioqueña del norte del Tolima*. Tesis de maestría. Universidad Nacional de Colombia.
- Gómez, B. (2008). *Herveo a través de su historia*. Ladiprint Editorial Ltda. Herveo, Colombia.

González, P. Ramos, J. (2014). *Introducción al Turismo*. Grupo Editorial Patria S.A. México D.F.

Hobsbawm, E. (1968). *Rebeldes Primitivos*. Editorial Ariel, S. A. Barcelona, España.

Hoyos, P. (2021). La Tablaparada. Destino Caldas. Recuperado de:

<https://destinocaldas.co/patrominio-caldas/la-tabla-parada/>

Hoyos, P. Historia para ver. (2022). *El Cable Aéreo más largo del mundo - Los 100 años del cable Mariquita a Manizales Parte 1*. [Video] YouTube.

https://www.youtube.com/watch?v=zQ0VQBBrEws&ab_channel=Histor%C3%ADaparaver

Jelin, E. (2002). *Los trabajos de la memoria*. Siglo XXI de España Editores. Madrid, España.

Lopera, J. (S.A). *Los arrieros y su comercio*. Recuperado de:

<https://autopistasdelcafe.com/literario/1/CAP07.pdf>

López, A. (1976). *Escritos Escogidos, Biblioteca Básica Colombiana*. Colcultura.

Morales, R. (2021). *Cable aéreo Manizales – Mariquita una ruta de conocimiento, tecnología y*

desarrollo. Pontificia Universidad Javeriana. Bogotá, Colombia.

obrero en Colombia en el siglo XX. Recuperado de:

[2/publication/361863088_Analisis_critico_de_la_regulacion_laboral_y_movilizacion_obrero_en_Colombia_en_el_siglo_XX_Critical_analysis_of_labor_regulation_and_labor_mobilization_in_Colombia/links/62c8ca6ecab7ba7426ddc83d/Analisis-critico-de-la-regulacion-laboral-y-movilizacion-obrero-en-Colombia-en-el-siglo-XX-Critical-analysis-of-labor-regulation-and-labor-mobilization-in-Colombia.pdf](https://publication/361863088_Analisis_critico_de_la_regulacion_laboral_y_movilizacion_obrero_en_Colombia_en_el_siglo_XX_Critical_analysis_of_labor_regulation_and_labor_mobilization_in_Colombia/links/62c8ca6ecab7ba7426ddc83d/Analisis-critico-de-la-regulacion-laboral-y-movilizacion-obrero-en-Colombia-en-el-siglo-XX-Critical-analysis-of-labor-regulation-and-labor-mobilization-in-Colombia.pdf)

Pérez, G. (1997). *Colgados de las nubes historia de los cables aéreos en Colombia*. Editorial

Bancafé.

Plan de Desarrollo Municipal “Herveo Primero, Juntos Podemos”. (2020).

Poveda, G. (2012). *Ingenieros y científicos inmigrantes a Colombia*. Recuperado de:

https://issuu.com/gabriel_poveda/docs/inenieros_y_cientificos_inmigrantes__a_colombia

Sánchez, L. Ocampo, A. (2022). *Cables Aéreos de Caldas... Una Historia*. Manizales, Colombia.

Sánchez, R. Cifuentes, J. (2022). *Análisis crítico de la regulación laboral y movilización*

Sancho, A. (2011) *Introducción al Turismo*. OMT Organización Mundial del Turismo.

Recuperado de: <http://www.utntyh.com/wp-content/uploads/2011/09/INTRODUCCION-AL-TURISMO-OMT.pdf>

Taborda, S. (2019). *Historia Del Funcionamiento Del Cable Aéreo Mariquita – Manizales*. Universidad Nacional de Colombia.

Thompson, P. (2017). *Historia oral y contemporaneidad*. ANUARIO N° 20 - Escuela de Historia - FH y A – UNR.

Traverso, E. (2007). *El pasado instrucciones de uso*. Marcial Pons Ediciones Jurídicas y Sociales. Madrid, España.

UNESCO. (2014). *Indicadores UNESCO de cultura para el desarrollo*. Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura. París, Francia.

UNESCO. *El texto de la Convención para la Salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial*.

Recuperado de: <https://ich.unesco.org/es/convenci%C3%B3n>.

Uña, O. Hernández, A. (2004). *Diccionario de sociología*. Editorial Esic. Madrid, España.

Uribe, M. V. (1990). *El bipartidismo como encubridor de la venganza de la sangre*. REVISTA CONTROVERSIA, (162-63), 15-28. <https://doi.org/10.54118/controver.v0i162-63.1126>

World Tourist Barometer. (2008). *Glosario de Términos de Turismo*. Recuperado de: <https://www.unwto.org/es/glosario-terminos-turisticos>