



## **IV Congreso Virtual sobre Historia de las vías de comunicación.**

Del 15 al 30 de Septiembre de 2016



**Los caminos históricos en Antioquía -Colombia: patrimonio en el olvido**

José Lubín Torres Orozco

# LOS CAMINOS HISTÓRICOS EN ANTIOQUIA - COLOMBIA: PATRIMONIO EN EL OLVIDO

Por: José Lubín Torres Orozco  
Profesor asociado Facultad de Arquitectura – UNAL – Sede Medellín  
Presidente Organización Caminera de Antioquia  
Email: [jltorres@unal.edu.co](mailto:jltorres@unal.edu.co). Tel: (57)(4)4309488

## RESUMEN

En estos momentos de una crisis globalizada, pérdida de identidad y de valores y destrucción del patrimonio más selecto de la humanidad como las culturas aborígenes y campesinas y los bosques tropicales, se considera, de vital importancia en nuestro país, un redescubrimiento, estudio y revaloración de ese variado e inmenso patrimonio natural y cultural que se nos ha legado. Se desea en este corto ensayo hacer una reflexión desde las ciencias emergentes como la caminería, el ecoturismo y turismo cultural alrededor del patrimonio relacionado con los caminos antiguos, su olvido, deterioro y posibilidad de recuperación de su valor de uso. Precisamente estos caminos permitieron el desarrollo territorial de los diferentes asentamientos humanos a través de la historia, sin embargo su protagonismo ha pasado hoy a la historia y los mismos se deterioran y destruyen cada vez más por múltiples razones como el avance de la malla vial, el cambio de usos del suelo, el desplazamiento de comunidades rurales y muchas veces por la falta de una adecuada reglamentación o planificación. Con el auge del turismo cultural y de naturaleza a nivel mundial, el cual crece en muchas regiones por encima del 15% anual, nuestro país deberá generar unas directrices encaminadas a mejorar su competitividad en equipamientos, capacidad de acogida y variables de sostenibilidad para estar mejor preparada a nivel internacional y así poder disfrutar de la jugosa torta del mercado del ocio, la curiosidad y el exotismo.

**PALABRAS CLAVES:** Caminería histórica, paisaje cultural, caminos precolombinos, caminos reales, caminos de arriería, caminería y senderismo ecológico en Antioquia.



*"Después de escribir en el álbum de doña Pilar, salimos al camino y abandonamos el camino. El camino es casi toda la vida del hombre; cuando está en él sabe de dónde viene y para dónde va. Caminos son los códigos, y las costumbres, y las modas. El método es un camino. Por eso Jesucristo, cuando quiso manifestar su infinita importancia, dijo que Él era el Camino."*

Fernando González en Viaje a Pie. Foto tomada durante la realización del proyecto Lectura del libro Viaje a Pie desde el Camino". Abril 2011.

## 1. INTRODUCCIÓN

La inmensa red de caminos precolombinos en Colombia están ubicados dentro de los grandes e invaluable patrimonio de la humanidad no sólo por su gran variedad y riqueza arquitectónica sino porque son un testimonio único de la transformación de nuestros pueblos y de nuestro territorio [Botero 2008, 2003] [Rave 1999]. En Colombia, igual que en otras regiones como Machu Pichu en Perú; considerada una de las más excelsas maravillas de todos los tiempos, existen obras monumentales ancestrales con gran riqueza a todos los niveles: cultural, histórica, paisajística, natural, arquitectónica, etc. Los mismos se deterioran y destruyen cada vez más por múltiples razones como el avance de la malla vial, el cambio de usos del suelo, el desconocimiento por empresas agroindustriales del valor patrimonial de los mismos, la falta de leyes claras en el tema, el rápido avance de los procesos urbanizadores, entre otros [Muñoz, 2005]. Los proyectos e investigaciones de diferentes instituciones sobre estos caminos, intentan sensibilizar sobre la necesidad de rescatar y mantener muchos de estos caminos como patrimonio único e invaluable, ya que fuera de conservarse, se fortalece a la vez la conciencia ambiental, memoria e identidad alrededor de los mismos. Por la complejidad que revisten los estudios sobre la caminería en Colombia, ésta y futuras investigaciones deberían unir esfuerzos y vincular diferentes sectores sociales con interés sobre los mismos, ya que en su estudio se plantean muchas preguntas de difícil solución: sus artífices; su extensión y uso; los factores socioeconómicos que los rodeaban; sus significancias, imaginarios y entorno mágico; los métodos para su construcción y sus diferencias entre otros aspectos [Botero 2008, 2003] [Correa 2007, 2004, 2000].

Como es conocido por todos, en los llamados "proyectos viales" de nuestro país se incluyen carreteras, vías férreas, vías aéreas, y equipamientos relacionados y se dejan los senderos y caminos para el spazierengehen, ósea para el disfrute del caminar traduciendo este término del alemán, o para el senderismo según los españoles, el trekking según los países anglosajones; normalmente de lado. El concepto de vía tan de moda actualmente, algunas veces se extiende hasta "conectividad territorial", y se ubica por delante de muchos ejes de la planificación territorial; pero quizás lo más trascendental para la tesis aquí planteada es que en Colombia se obvia casi por completo en la planificación de la dinámica de las sociedades urbanas modernas, el disfrute del territorio por medio del "caminar" o el "barzonear" (wander en inglés o wandern en alemán) con medios diferentes al automóvil.



**Figura 1.** Izquierda. Camino de Corrales, sale de Niquía hacia el cerro Quitasol. Considerado prehispánico [Muñoz 2005], aunque ha sido parcialmente restaurado carece de obras de infraestructura que permitan su conservación y adicionalmente la arquitectura del camino original ha perdido en su majestuosidad. Derecha. Camino paralelo al anterior un poco más al norte desde La Navarra hacia El Alto de Medina, también enmarcado en la red de los más importantes caminos de arriería alrededor del Valle de Aburrá; muchos de sus hermosos vallados y empedrado han sido casi totalmente alterados por las actividades agroindustriales, un poco más abajo desde la salida en la autopista, el camino fue destruido por los procesos urbanizadores del sector. [Fotos tomadas por el autor.]

## **2. GEOGRAFÍA E HISTORIA DE LOS CAMINOS EN COLOMBIA**

El corredor de selva tropical húmedo que se extiende desde Perú, pasa por el corazón de la Amazonía en Ecuador, Brasil y Colombia y va hasta Panamá y Costa Rica, es una de las regiones que posee mayor biodiversidad remanente o si podemos decir también “sobreviviente”, ya que existen miles de especies nativas que se escondieron del rigor y la severidad destructiva de las últimas edades de hielo en los llamados “refugios de vida silvestre” principalmente ubicados en las selvas húmedas tropicales. También el proceso tectónico generado por las placas Suramérica y Nazca en el Pacífico, y la placa Caribe en especial en Colombia, han hecho que los últimos millones de años, durante el curso del levantamiento de la cordillera de los Andes, se hubiera dado un proceso de alteración gradual de los ecosistemas pre-montanos, montanos y paramunos, en el cual las especies existentes debieron desarrollar nuevas capacidades o adaptaciones acordes con las leyes de selección natural; tanto las nuevas barreras naturales provocadas por el levantamiento como el descenso de avance de los glaciales, los cuales alcanzaron alrededor de los 2800 metros en Colombia en la última y penúltima glaciación, sirvieron para configurar e impregnar de nuevos y fabulosos seres estas regiones (Hooghiemstra 2004). Así, estos dos factores, climático y geo-tectónico, han protagonizado los principales piezas maestras de la evolución en los trópicos andinos, donde el resultado necesario y lógico fue una explosión de biodiversidad poco vista en otros lugares del planeta por la gran variabilidad espacial de las características de los ecosistemas, con una riqueza paisajística sin igual, así como de una región topográficamente compleja y quebrada (fragosa) a la cual se deberían enfrentar los conquistadores y colonizadores en un estado casi totalmente natural.

A la llegada de los españoles a las selvas de lo que es hoy Colombia, los únicos caminos que encontrarían serían los ríos navegables, principalmente el Atrato, Cauca y Magdalena (Botero 2003) y aquéllos que habían sido utilizados durante milenios por los indígenas. La corona española, poco se interesó durante los primeros siglos posteriores a la conquista, por abrir nuevos caminos, mucho menos por hacerle mantenimiento a los ya existentes, después de 200 años y ante las quejas continuas de los españoles en Colombia, por el mal estado de los caminos, la corona empezó a considerar el tema y dió algunas normatividades que si bien tuvieron intención de mejorar esta problemática, simplemente no mejoraron notablemente el estado de los caminos en el reino de Indias (Botero 2003).

Se puede resumir la transición de la red de caminos desde la conquista de la manera como menciona Muñoz (Muñoz 2005), que a partir de la red intrincada de caminos prehispánicos, los conquistadores españoles pudieron inicialmente reutilizarlos y renombrarlos como caminos reales o de la coloniales, posteriormente éstos fueron intensamente usados como caminos de herradura durante la apertura de la colonización de baldíos a través de las concesiones de tierras otorgadas a partir de la gran reforma agraria del siglo XIX. Y por último, estos fueron reciclados para darle paso a las carreteras de uso vehicular que conocemos actualmente, la introducción del ferrocarril y del carro en Colombia determinarían umbrales en la transformación de los mismos. Botero (Botero 2003) también apunta en este sentido, los españoles no hicieron otra cosa que criticar los caminos durante siglos porque no se adaptaban a las herraduras finas de los caballos en las partes empedradas y porque durante temporadas de lluvia los suelos de los trópicos se tornan lisos, llenos de derrumbes (volcanes) y “ásperos y fragosos” para los caballos. Más de dos siglos después de la conquista, la corona Española empezó a contemplar algunas leyes para los mismos (Botero 2003), pero las mismas nunca solucionaron las grandes dificultades que incluso subsisten hasta nuestros días.

### **2.1 Los caminos durante la conquista y la colonia (Siglo XVI al siglo XVIII)**

Desde una perspectiva generalista hay una tendencia de la mayoría de los investigadores e historiadores de los caminos en Colombia a encontrarse en una red intrincada y compleja de caminos, en todas las regiones, con características muy autóctonas de cada cultura indígena, llámese Muisca, Tayrona, Calima, Quimbaya, etc,



donde los testimonios del pasado, incluso hoy, generan muchas más preguntas de las que logran resolver. Preguntas sobre la extensión de estos caminos y sus fines ceremoniales o de intercambio con otras culturas plantean paradojas evidentes, así muchas culturas parecían utilizar los caminos para labores especialmente domésticas, ceremoniales y de autosostenimiento, no hay muchos indicios que permitan establecer un contacto directo entre estas culturas a un nivel más extensivo, sin embargo se han encontrado relaciones entre la orfebrería Muisca y grupos indígenas de Costa Rica (González 1988).

Muchos estudios se han concentrado en los caminos del sur de Colombia, de las llanuras orientales, de Santafé de Antioquia, de la Sierra Nevada de Santa Martha, del Valle del Cauca, de Santander, etc. Se apunta con estos estudios a encontrar semejanzas en la necesidad de intercambio, por ejemplo, entre el Valle del Cauca y la Cordillera Occidental a la altura de Calima la población daba énfasis al intercambio de pescado y al cultivo de maíz, frutales y algodón, mientras que en las montañas de la cordillera se producían excedentes de frijol y papa, a la vez que se extraía cabuya y se exportaban vasijas de barro; de las selvas del occidente provenían esteras de junco (González 2000). Intercambio de cobre, oro y guanín, agricultura y ganadería, eran otros usos bien documentados (Botero 2003).

También existe un consenso en muchas investigaciones sobre las reales dificultades que encontraron los españoles y sus constantes quejas sobre los caminos en la Indias como nos dice Botero (Botero 2003) acerca de un relato en la ruta conquistadora de Jorge Robledo:

*(...) así mismo de otro valle que se dice Quindío que estaba cerca de aquella provincia que se dice Quimbaya que se encontraba con Arbi y para descubrir el camino envió a Alvaro de Mendoza con cierta gente de a pie a la ligera porque no podían llevar caballos el cual fue y acabo de ciertos días que de aquella ciudad partió e descubrió aquel valle del Quindío y hallaron el camino tan áspero y fragoso que en ninguna manera se podían meter caballos y allí los indios le salieron de paz y le dijeron que todo el camino era como aquello que por adelante estaba e que esta muy lejos Arbi (Juan Bautista Sardela en: Tovar, 1993:276).*

Botero (Botero 2003) titula precisamente de esta manera su libro: “Caminos ásperos y fragosos para los caballos”, a partir de esta queja recurrente encontrada en las narraciones sobre las rutas conquistadoras en Colombia:

*“los caminos que los indios tenían que atravesaban por estas bravas montañas (porque muchas partes de ellas hay poblado) eran tan malos y dificultosos, que los caballos no podían ni podrán andar por ellos. (...) (Cieza, 1984:99).*

Una angosta trocha plagada de fieras y dificultades especialmente durante las temporadas de invierno sobre todo los el paso de ríos caudalosos y que aumentan su caudal repentinamente y por la erosión del piso y las laderas del camino por el agua. González es elocuente también a este respecto (González 1988):

*“No era aconsejable llevar sobre las mulas cargas voluminosas, pues las características del suelo y la estrechez de la senda, provocaban con frecuencia la caída de los animales al abismo. Santander dio cuenta en sus Memorias de la imprudencia de Serviez al llevar en su huida, en un cajón demasiado aparatoso, el cuadro de la Virgen de Chiquinquirá. Se estimaba como peso normal 10 arrobas y 10 libras por carga, y se pagaban 6 pesos por el flete de cada mula, entre Santafé y Apiay, y un peso más hasta San Martín. Como lugares para pernoctar o descansar se encontraban diseminadas a lo largo del recorrido, sencillas enramadas o tambos. El reglamento general de correos de 1720, refrendado en 1760, además de organizar lo atinente a este ramo, daba instrucciones precisas sobre cómo se debían mantener los caminos, y aconsejaba la construcción de dichos tambos cada tres leguas. En cinco días se podía recorrer el trayecto entre Santafé y Apiay. Si se deseaba continuar hasta San Martín, y el río Guayuriba lo permitía, el viaje se prolongaba dos o tres días más. Todo dependía de los pasos difíciles, de las lluvias y de si se viajaba escotero o con carga”*

Sobre las características y arquitectura de los caminos, se describen redes de caminos en el Valle de Cauca de hasta 8 y 16 metros de ancho, por cuchillas y filos atravesando los cerros en forma rectilínea y que se extienden hasta la zona selvática de la vertiente occidental de la cordillera Occidental (González 1988). En el excelente compendio y análisis de Botero sobre los caminos en Antioquia (Botero 2003), se plantean tres caminos que buscaban salvar las distancias entre los dos ríos más importantes de la región, El Cauca y el Magdalena, y se lanza la hipótesis que los caminos existieron desde mucho antes de la llegada de los españoles con algunas dataciones alrededor de 2000 años de antigüedad, incluso existen algunas crónicas con caminos más anchos que aquéllos encontrados en regiones al sur como Cuzco:

*(...) Desde la provincia de Arma hasta la de Cenufana habrá veinte leguas y desde Cenufaná a Aburrá puede haber seis, en todo este camino hay grandes asentos de pueblos antiguos e muy grandes edificios de caminos hechos a mano e grandes por las sierras en medias laderas que en el Cuzco no los hay mayores (...) (Robledo en Tovar (1539-1542), 1993:350).*

Botero también es de la hipótesis de que muchos de estos caminos, en círculos y grandes oscilaciones, violaban una misión netamente utilitaria y práctica de llegar rápido al Magdalena o al Cauca, proponiendo más bien otros fines como lo eran el comercio y la minería. Sólo con la llegada de los españoles se observa esta necesidad de acortar las distancias y buscar nuevas opciones, así el camino del Herve, entre Rionegro (Centro de Antioquia) y Honda (Magdalena), toma dos meses en invierno, se recorren alrededor de 200 kms y se pasan más de 20 ríos caudalosos incluso llegando a una región paramuna al norte del hoy departamento de Caldas (Páramo de San Félix). Este camino crearía la necesidad de buscar opciones la cual es finalmente encontrada con el camino del Nare el cual tomaría 14 días en temporada de invierno.

Para comprender mejor la rigurosidad de un camino como el del Herve y cerrar esta sección sobre los caminos durante la conquista y la colonia, escogí estos cortos párrafos extraídos de libro de Botero (Botero 2003) que ilustran mejor la situación narrada:

*“...En este trecho hay parajes que es necesario que dos arrieros con palos contengan por detrás los tercios para que puedan subir la piedras las mulas y otros tirando el cabestro para que no se vuelva de espaldas y aún hay otra parte que no basta esto y es necesario atar un rejo de cada tercio y otros del cabestro tirando desde arriba subiendo casi en peso mula y carga esto son testigos los que han andado del camino que voy hablando..”*

*“...Desde la ceja de las Doctrinas hasta el páramo es monte asperísimo, son muy escasos los pastos mueren muchas mulas y también los tigres cebados matan muchas. En el páramo hay pastos, hace daño el tigre hasta Escobalitos de Tres Cruces. Desde el páramo hasta la boca del monte cerca de la parroquia no hay pastos y sólo en algunas dormidas hay chusque que se corta para que coman las mulas pero con el riesgo que se maten con los cortes que se suelen introducir por la barriga. En la boca del Tigre cerca de la parroquia se revive mucho daño del tigre y hay pastos hasta Honda...”*

*“...Las cargas que conducen por este camino son siete arrobas, hasta ocho y de ellas no pasan, se camina en un mes de buen tiempo, el flete nunca ha bajado de doce pesos de oro y hasta catorce h ha subido regularmente son necesarias dos mulas para la conducción de una carga de este peso, tres arrieros para una partida de diez. En el tiempo de invierno no se camina en menos de dos meses y mucho mas si es grande el invierno que hace perder mulas y cargas como ha sucedido a varios. Este es el camino de Herve, sus rumbos circunstancias y temperamentos ya de esta provincia no hay quien transite por él desde que se abrió el de Juntas...”*

## 2.2. El problema de los caminos republicanos, una dificultad hasta nuestros días (siglo XIX y comienzos del XX).

El hombre de los siglos predecesores del siglo XX y descendiente de las nuevas culturas emergentes de la mezcla entre españoles, indígenas y negros, heredó no sólo estos caminos de la colonia sino sus dificultades narradas en el capítulo anterior; y en su afán colonizador para llegar y habitar nuevas tierras, debió enfrentarse a montañas y selvas vírgenes, donde todo estaba rodeado de una agreste topografía, fieras salvajes y espíritus, deidades y todo tipo de criaturas míticas. El problema de los caminos, subsiste siglos después del descubrimiento por los europeos de estas tierras:

*“La providencia nos destinó a vivir entre montañas áridas y escabrosas, donde a primera vista no podemos dar con una ruta por la cual lleguemos fácil y convenientemente a un río navegable. La Colonia nada nos enseñó claramente en este negociado, y en más de medio siglo que tenemos de independencia hemos permanecido en la misma penosa situación. Montañas elevadas por todas partes, inmensas selvas vírgenes pobladas por fieras, ríos impetuosos formando cascadas invencibles y un terreno arrugado a cada paso, y estéril en su mayor parte” (Ferro Medina 1985).*

En resumen, antes del siglo XIX, 250 años después de colonización española los caminos fueron pocos y malos en Antioquia y sólo comunicaban a Medellín con los puertos del norte, el río Magdalena, y el río Cauca hacia el sur para llegar hasta Popayán (Ferro Medina 1985). Se destacan tres etapas en su desarrollo:

1820 – 1870 Período de la colonización Antioqueña. Extensión hacia lejanos y agrestes rincones buscándose nuevas tierras para el trabajo y el cultivo, principalmente hacia el sur y suroeste de Medellín . También se extienden caminos hacia el occidente. Empieza a hablarse de leyes, pero todavía se siguen levantados los caminos a punta de machete y azadón donde bien se necesite.

1870 – 1905. Período de aplicación de primeras normas. Se dan algunas técnicas y normativas, las cuales después de muchos líos jurídicos empiezan a dar un poco de orden a todo el caos presente hasta este momento en cuanto a vías se refiere.

1905 – 1930. Las carreteras y el ferrocarril empiezan a desplazar el papel protagónico del camino, la arriería pierde su papel protagónico, sin embargo se mantiene por la topografía escabrosa y se ramifican los caminos especialmente para llegar a las estaciones férreas (González 2000).

En el primer período se construyó la primer red vial, principalmente hacia la arteria fluvial del Magdalena, sin embargo por las características pedológicas, litológicas y geomorfológicas de los suelos y relieve de estas montañas: alta pendiente, numerosas fallas naturales empecinadas en avanzar y abrir brechas y cañones, fuerte descomposición y partición de las rocas, fuertes lluvias e inundaciones en los dos ciclos de invierno anuales en los trópicos colombianos y tasas de meteorización muy avanzadas en los suelos, los nuevos caminos adolecieron de grandes problemas (Ferro Medina 1985).

El motor de la arriería sería el comercio de las nuevas regiones colonizadas con el mundo o grandes orbes ya establecidas, mientras que al norte la minería es el principal mecanismo de movilización, hacia el sur sería la agricultura y ganadería basada en los capitales de los comerciantes provenientes de Medellín, y hacia el suroeste se daría una combinación de los dos factores. El café que reemplazaría a otros cultivos tradicionales en decadencia como el tabaco, desde la mitad del siglo XIX, sería otro dispositivo promovedor de la arriería.

Como una herencia ancestral de la región de influencia de la arriería antioqueña, quedaron también los caminos, los cuales hoy casi olvidados y condenados a una lucha desigual con otras formas de comunicación y urbanización modernas, subsisten gracias no sólo por los vestigios de la arriería dentro de los campesinos sino

por la preocupación de muchos grupos ambientalistas y de caminantes o senderistas que a punta de machete y azadón promueven la recuperación y conservación de estos caminos para sus actividades.

En el primer período se construyó la primera red vial, principalmente hacia la arteria fluvial del Magdalena, sin embargo por las características pedológicas, litológicas y geomorfológicas de los suelos y relieve de estas montañas, como se mencionó antes por un origen que le impregnaría un dinamismo constante: alta pendiente, numerosas fallas naturales empujadas en avanzar y abrir brechas y cañones, fuerte descomposición y partición de las rocas, fuertes lluvias e inundaciones en tiempo de invierno, tasas de meteorización muy avanzadas en los suelos, etc; los nuevos caminos adolecieron de grandes problemas:

*“lo peor de esa ruta es, que está trazada de un modo que jamás habrá camino verdadero, sino una pésima trocha peligrosa en la estación de lluvias. Donde no hay barrizales se forman atascadales, y el terreno donde esos falta, está lleno de callejones profundos por donde corren las aguas como torrentes, llevándose por delante tierra y piedras, y dejando zanjones en los que las bestias no pueden poner el pie por la estrechez del fondo, en el cual se forman saltos peligrosos y acumulación de piedras rodadas, obstáculos todos que impiden el tránsito de mulas, cuyos arrieros están obligados a cavar las tierras laterales para llenar los huecos y hacer un piso momentáneo, el cual al primer aguacero queda como antes, o casi siempre peor. Esta es la causa que las arrias que salen de la Bodega de Remolino para Rionegro gasten en verano de 8 a 10 días, y en el invierno 16 a 20 y hasta un mes, perdiendo tiempo y bestias, que son las consecuencias de los malos caminos. Nada hablaré de las subidas y bajadas rápidas, porque parece que nuestros antecesores no conocieron otro método para abrir caminos, que subir a la parte más elevada de un cerro para bajar después a lo más profundo, luego volver a subir y bajar sin interrupción, buscando siempre las quebradas más grandes de la serranía en lugar de evitarlas o darle vueltas” (González 2000).*

También es bien elocuente el siguiente relato del teniente de la armada sueca Carl August Gosselman quien en 1825 llegó a Colombia, y en su recorrido por Quindío, Caldas y Antioquia, muchas veces a lomo de “sillettero o carguero” por donde la mula no podía pasar, lo cual lo impresionó profundamente, la tenacidad de estas hospitalarias y honradas personas para enfrentar la montaña y semejantes caminos, hasta el mismo sabio Alexander von Humboldt se impresionaría ante este oficio:

*“...Los caminos estaban en estado intransitable, máxime que nuestro recorrido era por entre bosques y pantanos espesos; a decir verdad, no solo eran malos, en realidad no eran caminos. Acá no se encuentran otras vías de comunicación entre los poblados; por eso nuestra costumbre o el concepto que tenemos de nuestros caminos es asociarlos a la idea que a través de ellos las gentes en un país se movilizan de un lugar a otro, solas o con sus animales. Pero aquí no podemos llamarlos así. La facilidad de trasladarse es igual a la que pudiera ofrecernos cualquier línea recta trazada en la tierra para unir dos puntos tan deshabitados como el nuestro”(Ferro Medina 2006).*

Estas dificultades inherentes al suelo y al componente natural, aún hoy son un problema para la red vial, lo cual genera inmensos gastos a los transportadores, incomunica muchas regiones y todo ello unido al deterioro de la red vial hace que en Colombia, sobre todo en regiones alejadas, todavía hoy se siga viviendo en épocas muy anteriores en cuanto a caminos y medios de transporte se refiere, según los medios de información en el invierno de este año en Colombia, hay innumerables carreteras taponadas por los derrumbes, un gran número de fincas, casas y predios inundados y ha cobrado centenares de vidas.

### **2.3 El colono como predecesor del arriero en Antioquia**

Esta casi mítica figura del arriero, que llega a donde las águilas difícilmente llegan, que trabaja por dos o tres hombres normales, que con su machete desafía hasta el Putas (ser mítico representando al demonio), que en su carriel (pequeño bolso que lleva al costado) carga casi 100 cosas para sobrevivir a tempestades, intenso frío en la noche, fuertes calores en el día, al hambre y la sed, que lleva como a su más fiel compañera a la mula; este hombre, en búsqueda de sueños representados en nuevas tierras, de nuevas oportunidades para él y su familia, de comida y fortuna, abrió las puertas y forjó el camino durante casi 200 años de la cultura antioqueña y el llamado viejo Caldas en Colombia, y ha tenido influencia en casi todo el territorio nacional con su música,



lenguaje, comida, etc. No se puede pasar por alto que desde aquellos tiempos hubo un conflicto entre el colono y la corona española o con los nuevos jefes republicanos, entre el colono y unas leyes ambiguas para la época. Muestro los siguientes párrafos, extraídos de uno de los mejores libros históricos del tema en Colombia, quizás estas notas son un poco extensas, pero intentan ilustrar bien la situación de ese entonces, con ellas deseo aclarar, de acuerdo a los estudiosos de la colonización, los detalles de las luchas que debieron enfrentar estos nuevos quijotes de los Andes:

*“Al principio, siguiendo la tradición de la Colonia, se vinieron en busca del oro hasta los “Valles Altos de Sonsón”. Por allí principia el camino hacia Manizales. De allí darán el brinco a las tierras de Caldas. Pero ya desde 1763, don Felipe Villegas, español de Burgos, que tenía varios años de asiento en Rionegro, logró una concesión sobre tales tierras. En 1787 llegaron a Sonsón los aventureros de las minas: los pleitos se derramaron sobre esa punta de Antioquia. En el fondo la razón de su tránsito es un hecho social. Hay un claro interés por solucionar su inquietud económica. Ellos los sintetizan en un memorial de 1789: “Hemos sido llevados a este movimiento por nuestra extrema pobreza en bienes materiales y por la escasez de tierras, ya para cultivarlas como propias o en las cuales construir habitaciones para nosotros y para nuestras familias”... Nada que indique con mayor precisión el interés de los colonos. Ese documento es de una elocuencia sobre el aspecto sociológico de la colonización, que releva de fraguar conjeturas o formular aseveraciones generosas.*

*Era tal el espíritu de esas personas paupérrimas, que solo deseaban una parcela para descansar en su odisea humana. Porque ninguna zozobra tan honda como la que nace de no tener donde “reclinar la cabeza”. Y ya se sentían comunitarios y familiares en su división de fecundadores del agro. Pero el pleito, con sus secuelas de injusticias por la presión del capitalista, se interponía en esos sueños de descanso. Entre el título y la agricultura se iniciaba el debate. Duraría muchos años. Los colonos buscan entonces la defensa de su esfuerzo. Proponen compra al Gobernador, que no alcanza a entender el significado de algo que principiaba a redondear los cimientos de la futura nacionalidad. No se aceptaban propuestas. Pero fue tal el empuje y decisión de los colonos, que lograron que la “compasiva corona recusara el título de Villegas, apoyada en el argumento de que no habían sido desmontadas y mejoradas, como lo exigía la real cédula de agosto 2 de 1780”. Por fin la celebrísima disposición, llamada de San Ildefonso, venía a prestar un concurso efectivo, elocuente en su ejemplo. Pero pronto se olvidaría ese antecedente. Reinaría nuevamente el concepto feudal y los leguleyos podrían más que los machetes pendencieros y creadores.” (Morales 1951)*

El motor de la arriería .sería el comercio de las nuevas regiones colonizadas con el mundo o grandes urbes ya establecidas, mientras que al norte la minería es el principal mecanismo de movilización, hacia el sur sería la agricultura y ganadería basada en los capitales de los comerciantes provenientes de Medellín, y hacia el suroeste se daría una combinación de los dos factores. El café que reemplazaría a otros cultivos tradicionales en decadencia como el tabaco, desde la mitad del siglo XIX, sería otro dispositivo promovedor de la arriería:

*Con base en la minería ocurrieron las primeras ocupaciones y el desarrollo y florecimiento de los primeros asentamientos antioqueños. Se establece una vida económica sustentada en el laboreo de las minas, configurando un área especial ubicada al norte y nordeste de Antioquia: Santa Fe de Antioquia, la capital, centro de la explotación minera y otras villas como Cáceres, Zaragoza y Remedios. A partir de la minería y con la pronta crisis de la esclavitud se constituyó una población libre e independiente, con alternativa de trabajo y una alta movilidad. Sólo en la medida que ese oro tuvo salida o posibilidad de ser exportado y comercializado fue que generó riqueza, y por lo tanto desde el principio y como algo inseparable de la minería surgió una «clase mercantil cuya doble función consistía en rescatar una producción metálica dispersa y abastecer un mercado cautivo de consumidores (Ferro Medina 2006).*

*“No se arredraban los arrieros con ninguna carga y utilizando mulas o bueyes, en recuas o en solitario, por el sistema de «turega» o de carga individual para cada animal, movieron la agricultura, rescataron el oro de las minas y trajeron al interior del departamento toda clase de mercancías de uso diario como alimentos, licores, tabacos, vajillas, telas, mantas, maquinaria, herramientas para la agricultura y la minería y hasta neveras; también transportaron artículos suntuarios de procedencia europea como muebles, espejos, porcelanas e inclusive billares y pianos de cola para las familias más pudientes de Rionegro y Medellín. Por estos caminos, sobre todo por el llamado «de Islitas» o «de Nare» también salieron nuestras exportaciones de oro, quina, cacao y café principalmente (Ferro Medina 2006).*

*Para mediados y finales del siglo XIX todo se transportaba por arrieros, cargas, equipajes e inclusive personas que viajaban en silla y por ello pagaban más. Gabriel Poveda calcula que llegó a haber hasta diez mil arrieros antioqueños trabajando la actividad en todo el país (Ferro Medina 2006).*

*El trabajo de la arriería se ejecutaba con extrema honradez, «al arriero podían confiársele cargamentos de oro en polvo con la seguridad de que llegaban a su destinatario sin merma ni menoscabo. Y no había necesidad, como hoy día, de contrato escrito ni estipulaciones de ninguna índole», escribió Eduardo Santa en su obra Arrieros y Fundadores y otro viajero europeo narraba que su carguero era quien llevaba todo el dinero que poseía para el viaje y tener el dinero a su cuidado era como lo consideraba más seguro.» (Ferro Medina 2006)*

### **3. LOS ITINERARIOS CULTURALES, UNA OPCIÓN PARA SALVAGUARDAR EL PATRIMONIO CAMINERO.**

Aunque es cierto que muchos de los caminos antiguos ya es imposible recuperarlos en su totalidad por la dinámica territorial a la cual han sido sometidos, podemos encontrar hoy en día que la utilización de muchos de los mismos brindaría una opción más para actividades lúdicas, recreativas, educativas y de sensibilización ambiental, además de ser una alternativa económica para comunidades rurales que padecen los resultados de la utilización durante siglos de métodos agrotecnológicos poco amigables con su hábitat. Máxime que estos caminos, en el caso de Medellín, están conectados con varios cerros tutelares, reservas ecológicas y en general con el gran cordón de bosque alto andino que rodea el valle de Aburrá, lo cual, en general también se cumple a nivel de su extensión hacia los diferentes puntos cardinales del departamento. Adicionalmente, emergen nuevas formas de turismo íntimamente ligadas a los paisajes culturales, a la observación e interpretación del paisaje, y al descubrimiento de culturas milenarias localizadas precisamente a lo largo ya ancho de estos caminos. Particularmente alrededor del área metropolitana, miles de caminantes y cientos de grupos que disfrutaban de estos caminos sobre todos los fines de semana, se encuentran con la triste realidad de que tenemos obras monumentales de la naturaleza como los cerros que rodean la ciudad, los cuales todavía albergan mucha riqueza biológica y paisajes culturales de cientos y hasta miles de años conformados principalmente por los caminos prehispánicos y de arriería, pero la mayoría de este patrimonio está echado al olvido. En los últimos años ha habido importantes avances en la transformación de esta conciencia nefasta con el patrimonio y se evidencia en parte por proyectos como el Parque Arvi y su red de senderos, la declaratoria de los cerros occidentales como patrimonio (proyecto Arova, Correa 2007), y la posibilidad de pensar al centro de Antioquia como un parque con conectividad biológica entre los ecosistemas (proyecto Parque Central de Antioquia, Corantioquia) donde los caminos empiezan a jugar un papel diferente al habitual; opciones que deben ser pensadas como una nueva ordenación del territorio en consonancia con el derecho al agua pura, al aire limpio, a la recreación, a un paisaje agradable y a la conservación del patrimonio (Corantioquia 2002), y a la posibilidad de que cada persona tenga derecho a un ambiente sano como lo enunciaron la asamblea nacional constituyente de 1991 y los postulados básicos de la declaración universal de los derechos humanos. Ya en declaraciones sobre derecho ambiental en Estocolmo en 1972 y en Ginebra en 1991, se extiende este derecho a un ambiente ecológicamente sostenible [Chirino 2009] en consonancia con las cartas de Río en 1992 y de Johannesburgo en 2004.

El ecoturismo, conservación del paisaje y turismo cultural son aspectos íntimamente relacionados con los proyectos patrimoniales camineros (Correa: 2004) (Escobar: 2003). Sin embargo, una nueva educación ambiental de la mano con el rescate patrimonial de los caminos, será otro aspecto que debe ser resaltado en estos proyectos, ya que se ha demostrado que la mala planificación puede conllevar a una destrucción del paisaje, del patrimonio y de los recursos naturales, o a la alteración del estilo de vida de grupos humanos vulnerables ante un turismo mal planificado (WTO: 2006) (Pleumaron: 2001). Como describe Strasdas, un mercado global basado en el turismo de naturaleza, enmarcado dentro del abuso moderno del término “ecoturismo”, debe minimizar los impactos sobre el medio ambiente, además de contribuir financieramente al manejo y conservación de las áreas afectadas incluyendo a sus comunidades (Strasdas: 2006). Es bien sabido que en Colombia se carece casi por completo de manuales básicos para la planificación de un ecoturismo o turismo cultural bien ejecutado sobretudo en ecosistemas y comunidades frágiles o vulnerables, aspectos que deberán resaltarse en la creación de un sistema de información para apoyar la práctica de cualquier tipo de turismo. Además el turismo de excentricidades o consumo del exotismo, da pie para que comerciantes y empresas de cualquier índole vean con ojos sólo de mercado a comunidades enteras, ignorando su desarrollo dentro de la conservación y respeto a sus conocimientos, artes y valores. Un turismo mal planificado puede

agudizar incluso problemas de desplazamiento y deterioro de las condiciones de vida de comunidades y/o ecosistemas vulnerables.

Respecto a los caminos del Valle de Aburrá y en general de Antioquia, podemos decir que los mismos se han transformado con el diferente uso que se les ha dado en el transcurso de la historia. Ya que a partir de la red intrincada de caminos prehispánicos, los conquistadores españoles pudieron inicialmente, reutilizarlos y renombrarlos como caminos reales o de la colonia. Luego, estos trazados fueron intensamente usados como caminos de herradura que comunicaban diferentes regiones de la provincia de Antioquia. Específicamente en el Valle de Aburrá los caminos de herradura se utilizaban para comunicar el río Cauca y el río del Magdalena. Se puede inferir que en aquellos tiempos el Valle era un lugar de paso y descanso entre los caminos de herradura que comunicaban diferentes regiones de la provincia de Antioquia. Pero fue en el siglo XIX, cuando esta tendencia se revirtió para hacer del Valle de Aburrá, particularmente Medellín, el punto de partida y llegada de la mayoría de caminos de herradura que en antaño solamente lo cruzaban (Muñoz: 2005).

La anterior reseña histórica para indicar que los caminos han evolucionado y de algunos sólo hay vestigios porque “los caminos de herradura comenzaron a ser reemplazados por vías carretables a principios del siglo XX, ya que estas nuevas vías de comunicación eran superpuestas al trazado original de los caminos. Esta situación irreversible ha sepultado y destruido antiguos caminos de herradura que poseían un valor patrimonial importante como hechos físicos que marcaron el desarrollo económico y cultural del territorio antioqueño” (Muñoz: 2005).

De esta manera lo que se puede recuperar patrimonialmente y que pueda ser utilizado para un turismo basado en itinerarios culturales, son vestigios. El patrimonio de estos caminos yace en su capacidad de vincular a la gente con su historia y memoria recuperando la identidad de un pueblo y encarnando el valor simbólico de identidades culturales: las ceremonias religiosas, los cerros tutelares, la arriería, la minería, la dinámica comercial, las posadas y sitios de descanso, las rutas de la sal, el maíz, la leche, la papa, entre otros (Correa: 2004, 2000). Caminos como el de Santiago de Compostela han sido integrados a patrimonios de la humanidad por la UNESCO por su valor cultural, y otros, como la ruta Inca (Visitar <http://www.tiwanakuarqueo.net/>) y el camino real de Tierra Adentro en México y sur de los Estados Unidos (<http://www.tierraadentro.com>) entran a integrar el selecto grupo de valores histórico-culturales modernos que cada persona desearía visitar, recorrer o conocer. Países como Alemania, Italia, Francia y España ya han rescatado y promocionado muchos trayectos de sus caminos ancestrales, los cuales han llegado a ser mundialmente conocidos: El camino de Santiago de Compostela ya mencionado, el camino del Arcipreste de Hita, el camino del Mío Cid, la travesía de los Alpes, la red de caminos de las Islas Canarias y en los Pirineos, los caminos romanos, etc (Observatorio Europeo LEADER 2001). Hay posibilidad de recorrerlos en bicicleta, caballo o caminando y la mayoría también se pueden seguir en internet (Ver por ejemplo los vínculos <http://www.rutasyviajes.net/gr-pr/gr/gr-index.html>, para España; o <http://www.wanderbares-deutschland.de>, para Alemania).

#### **4. LA CAMINERÍA COMO CIENCIA EMERGENTE**

La caminería, disciplina emergente de las últimas décadas [Criado del Val 2007], se ha fortalecido en especial por más de diez encuentros internacionales de Caminería Hispánica auspiciados por la Asociación Internacional de esta disciplina (<http://www.ai-camineria.com>). Tanto en España como en México principalmente se han impulsado diferentes proyectos para la restauración del patrimonio caminero los cuales están íntimamente ligados al senderismo, turismo rural y cultural que actúan como fuentes financiadoras. El senderismo ecológico, nace de ese deseo de muchos grupos en las grandes y congestionadas urbes, de volver a ese reencuentro russeañiano activo, saludable y gratificante con la naturaleza. Se caracteriza por ser una práctica lúdica y deportiva, y que impacta en círculos sociales mucho más amplios que otras actividades relacionadas como el montañismo, el cañonismo, la observación de aves, el paisajismo, entre otros, los cuales ven en esta disciplina una forma más asequible de practicar deporte o estilos de vida saludable en un contacto sensibilizador con la naturaleza, y que ofrece al mismo tiempo, la posibilidad de acceder a un mejor conocimiento del entorno y sus aspectos geográficos, históricos y humanos de una manera recreativa.

La Asociación Internacional de Caminería ha logrado ubicar la caminería en el contexto mundial como una nueva ciencia con el liderazgo del Dr Manuel Criado del Val, en sus palabras puede definirse la caminería de esta manera [Criado del Val 2007]:

“La Caminería se integra con la suma de elementos que comprenden el camino y al caminante en relación con sus entornos temporales y espaciales, físicos y naturales, históricos y culturales. Toda noción de origen, transcurso, evolución, desarrollo y transformación, tanto del mundo material cuanto de lo humano y social, trae consigo la vívida percepción del camino. De principio a fin, de ser a estar, en la vida y a través de lo existente, estamos en el camino somos caminantes. La Comunicación, los recursos de los que nos valemos para realizarla inmersos en la interrelación con nosotros mismos, con la historia y la naturaleza; los contextos en los que nos comunicamos mediante la lengua, las vías y medios, constituyen los temas originales de la Caminería. Y, porque en esencia, la construcción del saber, del comprender y del conocer se condiciona, estructura y justifica por sus medios o métodos – por el camino a seguir -, el camino no se reduce al trayecto entre n punto y otro: es el transcurrir caminante lo que les proporciona sentido y significación”.

##### **4.1 Evolución de la caminería y el senderismo ecológico en Antioquia**

La caminería y el senderismo ecológico como un espacio de promoción humana para facilitar el crecimiento y bienestar de niños, jóvenes y adultos viene desarrollándose cada vez más en Antioquia y Colombia principalmente desde los años 80, a su vez de él se han derivado o emergido múltiples actividades que intentan buscar espacios de sano esparcimiento, actividades físicas y re-encuentro con la naturaleza, sin dejar atrás la misión ecopedagógica implícita en el movimiento caminero. Se prestan servicios ecoturísticos dirigidos para todo tipo de personas, desde excursiones, caminatas de un día y campamentos hasta talleres de observación de aves y del paisaje, geografía, ecología y observación del relieve, espeleología, canionismo, escalada en roca, rapel, etc. En los últimos tiempos se ha intentado ligar más estas actividades con el llamado por un turismo sostenible y en armonía con el medio ambiente, así, la función conservadora que hay implícita en esta nueva tendencia es evidente, en el mundo de hoy se habla mucho de ecología y ambiente, sin embargo, es poco lo que la mayoría sabemos y experimentamos sobre sus elementos, factores, interrelaciones y funciones en juego; ahora es posible ser actores en vivo y directo, con aprendizaje incluido de las maravillas que la naturaleza nos ha brindado. La ignorancia de esos actores y procesos naturales, conlleva a una deficiencia de la función potencializadora de la conciencia y sensibilidad “ecológica”, o a una carencia de asombro ante nuestro hábitat, los actuales problemas ambientales como el deterioro de los ecosistemas naturales sustentadores de la vida en el planeta, la contaminación del medio natural, la inconciencia de la actividad mal orientada del hombre, entre otros, que han generado muchos de los males que padece el hombre moderno, nos hace pensar que de no cambiar esta mentalidad y conducta actual, en pocos años destruiremos totalmente nuestro hábitat, incluyendo nuestra propia existencia, es por esto que las personas las cuales hemos desarrollado esta conciencia tenemos la misión y el deber imprescindible de mostrar y ofrecer una alternativa plausible y amena para generar una nueva conciencia y experiencia que sensibilice ante este deterioro. Es por lo anterior que las actividades derivadas de la caminería y el senderismo ecológico en nuestro país deben ante todo propender por ayudar a la misión

conservadora que no sólo la catástrofe ambiental presente sino nuestras generaciones futuras nos exigen [Torres 2006].

Podríamos hablar de una gran masa de senderistas y grupos que salen cada fin de semana, un estudio más detallado de esta actividad que dijera cómo ha sido su evolución en las últimas décadas sería otra investigación importante en el futuro. Lo cierto es que la actividad ha ido en un apreciable auge en las últimas décadas y es posible que puedan confluír en un parque de un pueblo antioqueño dos o tres grupos con un total de varios centenares de senderistas. Algunos grupos han incorporado ya dentro de sus filosofías de trabajo apoyar el rescate de caminos, haciéndole un trabajo de recuperación a los mismos o promoviéndolos para que sean visitados mediante caminatas de un día o travesías; también se forman líderes y guías senderistas y se apoya la creación de grupos [Torres 2006].

## **5. PROYECTOS PARA RESCATAR Y PROMOCIONAR EL VALOR DE USO DE LOS CAMINOS ANTIGUOS MEDIANTE ITINERARIOS CULTURALES.**

"La desaparición del patrimonio genera en los individuos la pérdida de las posibilidades de saber "quien es" y fundamentalmente "hacia dónde va". Aldo Guzmán Ramos

A la llegada de los españoles a las selvas de lo que es hoy Colombia, los únicos caminos que encontrarían serían los ríos navegables, principalmente el Atrato, Cauca y Magdalena y aquéllos que habían sido utilizados durante milenios por los indígenas. La corona española, poco se interesó durante los primeros siglos posteriores a la conquista por abrir nuevos caminos, mucho menos por hacerle mantenimiento a los ya existentes. Después de 200 años y ante las quejas continuas de los españoles en Colombia, por el mal estado de los caminos, la Corona empezó a considerar el tema y dio algunas normatividades que si bien tuvieron intención de mejorar esta problemática, simplemente no mejoraron notablemente el estado de los caminos en el Reino de Indias [Botero 2003].

Se puede resumir la transición de la red de caminos desde la conquista de la manera como menciona Muñoz [Muñoz 2005], que a partir de la red intrincada de caminos prehispánicos, los conquistadores españoles pudieron inicialmente reutilizarlos y renombrarlos como caminos reales o de la colonia. Posteriormente éstos fueron intensamente usados como caminos de herradura durante la apertura de la colonización de baldíos a través de las concesiones de tierras otorgadas a partir de la gran reforma agraria del siglo XIX. Y por último, estos fueron reciclados para darle paso a las carreteras de uso vehicular que conocemos actualmente. La introducción del ferrocarril y del carro en Colombia determinaría umbrales en la transformación de los mismos. Botero [Botero 2003] también apunta en este sentido, los españoles no hicieron otra cosa que criticar los caminos durante siglos porque no se adaptaban a las herraduras finas de los caballos en las partes empedradas y porque durante temporadas de lluvia los suelos de los trópicos se tornan lisos, llenos de derrumbes (volcanes) y "ásperos y fragosos" para los caballos. Más de dos siglos después de la conquista, la corona española empezó a contemplar algunas leyes para los mismos, pero las mismas nunca solucionaron las grandes dificultades que incluso subsisten hasta nuestros días.

Precisamente esta dinámica compleja de nuestras redes de caminos es el objetivo de muchos estudios presentes. Se adelanta un proyecto que pretende evaluar la alteración, estado actual y posible recuperación de los caminos de herradura y prehispánicos en Antioquia con fines de ser promovidos y usados en senderismo ecológico y desarrollo del turismo rural y cultural [Torres 2010]. Como ya se ha dicho, los mismos representan un patrimonio invaluable a nivel paisajístico, histórico, cultural y arquitectónico que podrían permitir, dado los crecientes problemas de contaminación y hacinamiento en las grandes urbes, que se vuelva a disfrutar de rutas verdes, parques ecológicos, redes de caminos que conecten a Medellín con todo el departamento. Desarrollando paralelamente a su promoción y utilización un movimiento ecopedagógico que sensibilice a todos los senderistas con la correcta conservación natural de nuestro departamento y adicionalmente llevando desarrollo social a muchas regiones de Antioquia.



**Figura 2.** Camino entre Santo Domingo y Concepción en época de invierno. Se nota la falta de mantenimiento. La ausencia de una carretera ha impedido su desaparición total, si no se le interviene puede desaparecer rápidamente. Los senderistas han apoyado con sus pasos la conservación de este camino (Concepción, Antioquia 2007. Fotos travesía Cisneros – Barbosa, Grupo Huellas UdeA).

Sin embargo este sueño de lograr un rescate y recuperación de los caminos ancestrales no es nada nuevo. Muchas tesis, proyectos y libros de profesionales de todas las disciplinas han sido dedicados al discurso y análisis sobre el patrimonio caminero [Melo 2006, Botero 2003, etc]. Desde principios de la década de los años 80 Coldeportes-Antioquia (hoy Indeportes) lideró un programa para el rescate de los caminos de herradura que consistía en promover caminatas ecológicas a través de estos caminos. Buscando con esto la sensibilización de la comunidad sobre la importancia de la recuperación y conservación de los mismos. Muchos grupos de caminantes a nivel nacional han liderado también proyectos en esta dirección: la ruta de Mutis, la ruta Libertadora, el Viaje a Pie del filósofo Fernando González, las rutas colonizadoras desde Antioquia, etc; son sólo algunas que han inspirado a los románticos del pasado en toda la geografía nacional.

Muchos de estos grupos cuentan con información e inventarios de muchos caminos que pudieran ser valiosos para el uso de herramientas digitales buscando apoyar proyectos camineros: mapas en formato GPS, imágenes, videos y crónicas. Entre las subredes más importantes de caminos que se han inventariado utilizando estudios históricos [Botero 2008] y mapas de grupos de caminantes se encuentran:

**CAMINOS DEL SUR:** Envigado – El Retiro - La Ceja – Abejorral – Aguadas – Pácora – Salamina – Aranzazu – Neira – Manzales. Este camino tiene una derivación importante hacia La Unión, Mesopotamia y Sonsón.

**CAMINOS DEL SUROESTE:** Medellín – La Estrella – Amagá – Fredonia – Jericó – Jardín. Este camino tiene derivaciones hacia Santa Bárbara, Damasco, La Pintada, Venecia, Támesis y Andes.

Otro ramal del suroeste sería el camino: Medellín – Prado – Heliconia – Armenia - Titiribí – Concordia – Salgar – Ciudad Bolívar. Con variante por La Estrella y Angelópolis.

**CAMINOS DEL OCCIDENTE:** Básicamente se han inventariado dos subredes de caminos: Medellín – Prado – Heliconia – Altamira - Urrao,

Medellín – San Cristóbal – Palmitas - San Jerónimo – Sopetrán – Santafé de Antioquia – Giraldo – Abriaquí - Frontino.



CAMINOS DEL NORTE: Bello – San Pedro – Belmira – Liborina – Sabanalarga – Toledo – El Valle – Briceño – Puerto Valdivia, con derivaciones hacia San José de la Montaña, Santa Rosa de Osos, Yarumal, Angostura y Carolina del Príncipe, y hacia Buriticá, Peque e Ituango.

CAMINOS DEL NORDESTE: Medellín – Copacabana – Girardota – Barbosa – Cisneros. Con derivaciones hacia Yolombó y Amalfi, Yolombó - Gómez Plata – Angostura o hacia San Roque y Santo Domingo.

CAMINOS DEL ORIENTE: El famoso camino de Isalitas: Medellín – Rionegro – El Peñol, Guatapé – San Rafael – San Carlos – Río Nare – Río Magdalena. Con derivaciones hacia Guarne - San Vicente – Concepción – Alejandría y Santo Domingo.

La destrucción cada vez más acelerada de los caminos sobrevivientes, ha generado la reacción de muchos sectores en Colombia, los cuales intentan por medios investigativos sobre el valor histórico, cultural y patrimonial de los mismos; políticos y reglamentarios (es el caso de los caminos como Guane Barichara y de Lengerke en el departamento de Santander); con la sensibilización y la concientización, rescatar, recuperar mediante trabajo comunitario, usar mediante la circulación permanente por ellos y mantener los caminos ancestrales en Colombia. Entidades como CORANTIOQUIA (CORANTIOQUIA 2002) precisamente apuntan en esta dirección al apoyar diferentes congresos y actividades orientadas al rescate de los paisajes relacionados con los caminos antiguos.



**Figura 3.** Camino de Geo Von Lengerke (Santander 2008, enviada al correo personal del autor por Gilberto Camargo, investigador de caminos). Una verdadera obra de arte en las montañas de Santander - Colombia.

Precisamente, lo que ha pasado con estos caminos que han inspirado un romanticismo inicial por salvaguardarlos del auge del automóvil, se extendió a caminos como la Ruta Mutis, el camino de la Independencia o ruta libertadora, los caminos de Arví, el camino de Altavista, Guaca o la sal, entre otros. El camino Guane – Barichara se enmarca como el primer camino en Colombia en ser considerado bien cultural de la nación, reproducimos del edicto que así lo declara (tomado de la página oficial de mincultura):

**MINISTERIO DE CULTURA**

**RESOLUCION NUMERO 0790 DE 1998**

**(julio 31)**

***por la cual se declara como bien de interés cultural de carácter nacional el Camino que va de Barichara - Santander al corregimiento de Guane - Santander.***

***El Ministro de Cultura, en uso de las facultades legales que le confiere el artículo 8° de la Ley 397 de 1997, y***

**CONSIDERANDO:**

***Que el artículo 8° de la Ley 397 de 1997 preceptúa que el Gobierno Nacional a través del Ministerio de Cultura y previo concepto del Consejo de Monumentos Nacionales es el responsable de la declaratoria y el manejo de los monumentos nacionales y de los bienes de interés cultural de carácter nacional;***

***Que el parágrafo 1 del artículo 4° de la Ley 397 de 1997 establece que "los bienes declarados monumentos nacionales con anterioridad a la presente ley, así como los bienes integrantes del patrimonio arqueológico serán considerados como bienes de interés cultural";***

***Que el Ministerio de Cultura tiene como concepto previo del Consejo de Monumentos Nacionales la Resolución número 020 del 6 de agosto de 1997 emanada de este mismo consejo, de acuerdo con lo establecido por el artículo 8° de la Ley 397 de 1997 para la declaratoria de un bien como monumento nacional o bien de interés cultural de carácter nacional;***

***Que el marco jurídico anterior a la Ley 397 de 1997 para la declaratoria y el manejo de los monumentos nacionales era la Ley 163 de 1959 y su Decreto reglamentario 264 de 1963;***

***Que el artículo 6° de la Ley 163 de 1959 faculta al Consejo de Monumentos Nacionales, previo estudio de la documentación correspondiente, para proponer la calificación y declaración de otros sectores de ciudades, zonas o accidentes geográficos o inmuebles como monumentos nacionales;***

***Que se presentó la solicitud para que el Consejo de Monumentos Nacionales proponga al Gobierno Nacional la declaratoria como monumento nacional del Camino que va de Barichara - Santander al corregimiento de Guane - Santander;***

***Que el Camino que va de Barichara - Santander al corregimiento de Guane - Santander fue construido en piedra sobre el Camino Indígena Guane, hace parte de la red de Caminos Centro - Oriente de la época colonial;***

***Que con un recorrido de siete (7) kilómetros y un ancho de seis (6) metros en promedio, el Camino parte del casco urbano de Barichara, descendiendo por un sendero en zig-zag hasta llegar a un corredor plano que prosigue hacia el corregimiento de Guane. Cuenta en la mayoría del trayecto con una cerca en piedra que lo delimita por ambos lados;***

***Que a nivel económico el Camino tuvo gran importancia en la época del grupo indígena Guane, ya que por éste se transportaba quina, tabaco y algodón, entre otros productos;***

***Que el Camino posee valor histórico por ser representativo de la época prehispánica en cuanto a su implantación, así como de la época de la conquista y de la colonia por facilitar el proceso fundacional de Santander. Así mismo hace parte de las obras realizadas por Geo Von Lemgerke, quien lo reparó entre 1860 y 1870;***

*Que el Consejo de Monumentos Nacionales estudió la propuesta para la declaratoria como monumento nacional del Camino que va de Barichara al corregimiento de Guane - Santander en sesión del 24 de septiembre de 1996, según consta en Acta número 7 del mismo año y verificó que posee valores históricos, tecnológicos, documentales y paisajísticos para ser considerado como monumento nacional y en consecuencia,*

**RESUELVE:**

**Artículo 1º. Declarar como bien de interés cultural de carácter nacional el Camino que va de Barichara - Santander al corregimiento de Guane - Santander.**

**Artículo 2º. En aplicación a lo dispuesto por la Ley 397 de 1997, todas las construcciones, refacciones, remodelaciones, y obras de defensa y conservación que deban efectuarse en los Yacimientos Arqueológicos localizados en el Ecoparque Cerro El Volador en Medellín - Antioquia, deberán contar con la autorización del Ministerio de Cultura.**

**Artículo 3º. La presente resolución rige a partir de la fecha de su publicación.**

**Publíquese, comuníquese y cúmplase.**

**Santa Fe de Bogotá, D. C, a 31 de julio de 1998.**

**El Ministro de Cultura,**

De esta manera otros podrían seguir esta ruta y lograr que no continúen deteriorándose en el olvido de las políticas vigentes.

## **6. CONCLUSIONES**

El comercio de la cultura y el patrimonio mediante lo que hoy en día se ha denominado itinerarios culturales, genera un ambiente complejo y multidisciplinario, poco estudiado en Colombia, con más interrogantes que respuestas, el cual debe ser mejor planificado, investigado, reglamentado y ejecutado siguiendo normas acordes a los nuevos paradigmas de conservación y sostenibilidad ambiental para evitar un detrimento de los ecosistemas y comunidades involucradas. Dentro de la planificación, gestión e implementación de programas de cualquier tipo de turismo, debería hacerse uso de los sistemas de información y TICs de todo tipo, buscando un desarrollo sostenible con competitividad, que apoye y asegure la preservación y fortalecimiento de los ecosistemas y comunidades más vulnerables involucradas, minimizando y controlando el grado de afectación y alteración de las mismas.

Es urgente rescatar nuestro patrimonio caminero y el patrimonio a sus alrededores, de esta manera nuestra historia, memoria e identidad no quedan dentro del esquema globalizante de desarraigo cultural: aumentará el sentido de autoestima, la memoria, la identidad y fortalecimiento de los valores.

La generación de una nueva y transformación de la conciencia ambiental alrededor del camino y el caminante: bienestar, salud, conocimiento del patrimonio, paisajismo y ecoterapia; que empoderarán a cada caminante para se transforme en un vigía del patrimonio natural y multiplicador de la nueva conciencia ambiental sostenible sobretodo en los lugares más apartados de las cabeceras municipales o los paraísos naturales más recónditos de Colombia.

Se genera la posibilidad de desarrollo humano y territorial mejor planificado: caminos y corredores verdes, zonas de reserva para el turismo rural y ecoturismo, conservación del patrimonio, etc.

[Arciniegas 1976] Arciniegas, Germán (1976). Antología de León de Greiff. Instituto Colombiano de Cultura, 1976.

[Botero 2008] Botero Paez, Sofía (2008): Vestigios de una red vial antigua en el valle del río Aburra, antioquia-Colombia (Sur América) Ed: Área Metropolitana del Valle de Aburra.

- [Botero 2003] Botero Paez, Sofía (2003): Caminos ásperos y fragosos para los caballos. Universidad de Antioquia.
- [Botero 2000] Botero, Sofía; Vélez, Norberto (2000). La búsqueda del Valle de Arvi: descubrimiento de los valles de Aburrá y Rionegro por el capitán Jorge Robledo. Corantioquia – UdeA, Medellín, Colombia. 2000
- [Camargo 2007] Camargo Amoroch, Gilberto (2007): Historia resumida de la caminería y los encuentros nacionales de caminantes en Colombia– Bucaramanga.
- [Chirino 2009] Chirino, Alfredo (2009): Derecho Constitucional a un Ambiente Ecológicamente Sostenible. Disponible en [www.enj.org](http://www.enj.org). Edición digital 30-05-2009.
- [Corantioquia 2002] CORANTIOQUIA (2002): Experiencias en el Ordenamiento Ambiental del Territorio, Corporación Autónoma Regional del centro de Antioquia, Medellín.
- [Correa 2007] Correa, Elvia Inés et.al (2007): Inventario participativo del potencial ecoturístico en la localidad de el Barcino, zona de influencia del área de reserva del occidente del valle de Aburrá, RECAB, Antioquia - Corantioquia.
- [Correa 2004] Correa, Elvia Inés; Cardona, Alexander (2004): Hitos patrimoniales y poblamiento área de reserva las nubes, la trocha, el capote, Corantioquia.
- [Correa 2000] Correa, Elvia Inés (2000): Poblamiento, marcas territoriales y estructuras en la cuenca media de la quebrada Santa Elena, Corantioquia.
- [Criado del Val 2007] Criado del Val, Manuel (2007): Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo. Facultad de Historia. Memorias I. Cátedras de Caminería Hispanoamericana. Manuel Criado del Val. Jitanjáfora Morelia Editorial. Morelia, Michoacán, México. 2007.
- [Echeverría 1996] Echeverría, María Clara (1996): Lo Urbano y Lo Cultural en el Ordenamiento Ambiental del Territorio. CEHAP, Facultad de Arquitectura, Universidad Nacional de Colombia-Sede Medellín. 1996. 24págs.
- [Escobar 2007] Escobar R, Iván (2007): Regiones en Antioquia: realidad territorial, dinámicas y transformaciones recientes. 3 volúmenes. Investigación de la Facultad de Ciencias Humanas y Económicas, Universidad Nacional de Colombia, Medellín, 2007.
- [Escobar 2003] Escobar R, Iván (2003): Para un Observatorio en Territorio Educador en Antioquia. Investigación y pedagogía territorial para una nueva didáctica del medio ambiente. Medellín. 1 ed. P. 249.
- [Escobar 2001] Escobar R, Iván (2001): Humedales, Ríos, Ciudades y Paisajes Territoriales. Una relación ambiental del territorio. En: Espacio y Territorios: Razón Pasión e Imaginarios. Editorial Unibiblos. Bogotá.
- [Ferro 2006] Ferro Medina, Germán (2006): Capítulo 12: Caminos de Arriería en Antioquia, una historia a lomo de mula: por el camino de Nare e Islitas. Publicación digital en la página web de la Biblioteca Luis Ángel Arango del Banco de la República. Bogotá, Edición mayo 2006.
- [Ferro 1985] Ferro Medina, Germán. (1985): El arriero: una identidad y un eslabón en el desarrollo económico nacional, Trabajo realizado por para optar al grado de antropólogo en la Universidad de los Andes. Departamento de Antropología, Facultad de Humanidades, Universidad de los Andes. Bogotá.
- [Hooghiemstra et.al 1994] Hooghiemstra, H, Ran, E.T.H. (1994). Late pliocene-pleistocene high resolution pollen sequence of colombia: an overview of climatic change. Quaternary Int. 21, 63-80.
- [IGAC 1997] INSTITUTO GEOGRÁFICO AGUSTIN CODAZZI (1997): Guía Metodológica para la Formulación del Plan de Ordenamiento Territorial Municipal. Santafé de Bogotá D.C.
- [Isaacs 1967] Isaacs, Jorge. Poesías. Biblioteca de la Universidad del valle. Cali, Colombia. 1967
- [Melo 2006] Melo González, Jorge Orlando (2006): Los caminos reales de Colombia. Publicación digital en la página web de la Biblioteca Luis Ángel Arango del Banco de la República. Bogotá, Edición mayo 2006.
- [Montañez 2001] Montañez G, Gustavo, (2001): Razón y Pasión del Espacio y el Territorio. En: Espacio y Territorios: Razón Pasión e Imaginarios. Editorial Unibiblos. Bogotá.
- [Morales 1951] Morales Benítez, Otto (1951): “Testimonio de un Pueblo”. Antares, Bogotá.
- [Morales 2003] Morales P., Angélica (2003). De Viajeros y Visitantes. Biblioteca Básica de Medellín – ITM. Medellín, 2003.
- [Muñoz 2005] Muñoz, Mauricio, 2005: Los caminos de Herradura y su sendero hacia vías carretables en Antioquia. Primer Congreso Internacional de Caminería, Medio Ambiente y Legislación Medellín 2005.
- [Observatorio Europeo LEADER 2001] La Valorización del Turismo de Senderismo en los Territorios Rurales. Munich, Alemania 2001.

- [OCA 2007] Organización de Caminantes de Antioquia (2007): Taller GENERALIDADES DE LA CAMINERÍA. Proyecto en conjunto con Indeportes Antioquia – Medellín 2007
- [Pérez-Monserrat 2006] Pérez-Monserrat, E.M., et.al. (2006): Rutas Geomonumentales: una herramienta para la difusión del patrimonio arquitectónico. En: VIII Congreso Internacional de Rehabilitación del Patrimonio Arquitectónico y Edificación, p. 215-226, 2006.
- [Pleumaron 2001] Pleumaron, Anita (2001): Ecoturismo: Una trampa Ecológica y Económica para el Tercer Mundo. Informationdienst Dritte Welt-Tourismus. <http://www.tourism-watch.de>. Servicio Informático No3.
- [Ramos 2003] Ramos G., Aramburu M., Escribano B., Rubio M, (2003): “ Cartografía del paisaje de la comunidad de Madrid” Ed. Dirección General de la promoción y disciplina Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la comunidad de Madrid.. Madrid.
- [Ramos 2003] Ramos G., Aramburu M., Escribano B., Rubio M, (2003): “ Cartografía del paisaje de la comunidad de Madrid” Ed. Dirección General de la promoción y disciplina Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la comunidad de Madrid.. Madrid.
- [Rave 1999] Rave, Julia. Arquitectura prehispánica en el valle de Aburrá. Tesis doctoral Universidad Politécnica de Madrid, Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Madrid, 1999.
- [Steiberg 2009] Steinberg G., Delia (2009). El camino iniciático de Santiago, <http://www.nueva-acropolis.org.ar/El-camino-iniciatico-de-Santia.430.0.html>. Consultado en mayo del 2009.
- [Starbridge 2002] Starbridge, Saren (2002): For future generations. Publicado por WWF Colombia en: In Transit: Towards Sustainable Development in Colombia. Santiago de Cali. Colombia, 36-48.
- [Strasdas 2006] Stasdas, Wolfgang. (2006): The Global Market for Nature-based Tourism. Natural Heritage, Ecotourism and Sustainable Development. Band 45. Münchner Studien zur Sozial- und Wirtschaftsgeographie. Regensburg – Alemania 2006.
- [Tejada 1977] Tejada, Luis. Biblioteca Básica Colombiana. Instituto Colombiano de cultura. Editorial Andes, Bogotá, Colombia. 1977.
- [Torres 2010] Torres, José L. (2010): Propuesta para la creación de un Sistema de Información de Caminos en Antioquia - Colombia. X Congreso Internacional de Caminería. Madrid, España. Jun. 2010.
- [Torres 2009] Torres, José L. (2009): Bienestar, Patrimonio, Desarrollo Rural y nueva conciencia Ambiental alrededor de los caminos ancestrales: Seminario Nacional de Ecoturismo. Enero 2009. Iza Boyacá, Colombia
- [Torres 2006] Torres, José L. (2006): De la arriería al senderismo ecológico en los Andes Colombianos: Una nueva opción de vida y de Paz. Actas del VIII Congreso Internacional de Caminería. Madrid, España. Jun. 2006
- [Vega 1994] Vega V., Carlos Mario. “La Conquista de San Xoaquín de Bolombolo por León de Greiff”. Revista DYNA, 114; pag. 61-79. UNAL, Medellín. 1994.
- [WTO 2006] Organización Mundial del Turismo (WTO) (2006): Turismo en Iberoamérica. Panorama Actual. Edición 2006. VI Reunión Ministerial de Turismo. Colonia de Sacramento, Uruguay.
- [WTO 2001] Organización Mundial del Turismo (WTO) (2001): Proceedings: Ecotourism in Mountain Areas – A Challenge to Sustainable Development European Preparatory Conference for 2002, the International Year of Ecotourism and the International Year of Mountains. Salzburg, Austria, 12 – 23.