



Boletín de Antropología Universidad de
Antioquia

ISSN: 0120-2510

bolant@antares.udea.edu.co

Universidad de Antioquia
Colombia

Botero Páez, Sofía

Elementos para leer un palimpsesto: indígenas, caminos, piedras, mulas y caballos en Colombia

Boletín de Antropología Universidad de Antioquia, vol. 20, núm. 37, 2006, pp. 265-287

Universidad de Antioquia

Medellín, Colombia

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=55703714>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en redalyc.org

redalyc.org

Sistema de Información Científica

Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal

Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto

Elementos para leer un palimpsesto: indígenas, caminos, piedras, mulas y caballos en Colombia

Sofía Botero Páez

Profesora del Departamento de Antropología

Universidad de Antioquia

Dirección electrónica: sbotero@carios.udea.edu.co

Botero Páez, Sofía. 2006. "Elementos para leer un palimpsesto: indígenas, caminos, piedras, mulas y caballos en Colombia". En: *Boletín de Antropología Universidad de Antioquia*, Vol. 20 N.º 37, pp. 265-287.

Texto recibido: 25/01/2006; aprobación final: 10/05/2006.

Resumen. El texto propone, para la discusión, información necesaria para la comprensión de la manera como se integraron las tecnologías indígenas a las nuevas formas de producción y comercio que se implantaron con la llegada de los españoles, analizando particularmente la coexistencia de vías de naturaleza pedestre y mulas y caballos, necesarios no sólo para un flujo mayor de mercancías y medios de producción sino para el mantenimiento de patrones culturales relacionados con el trabajo, el prestigio y la jerarquización social.

Palabras clave: Colombia, arqueología, historia, caminos, indígenas.

Abstract. The text offers for discussion the necessary information in order to understand the manner in which indigenous technologies were integrated to new forms of production and commerce that were implemented with the arrival of the Spanish, paying special attention to the coexistence of routes paved with stone with the mules and horses necessary not only for greater flow of merchandise and means of production but also for the maintenance of the cultural patterns related to work, prestige and social hierarchies.

Keywords: Colombia, archaeology, history, routes, indigenous peoples.

Introducción

La enorme variabilidad e intensa dinámica que conlleva la utilización de los caminos y vías de comunicación, y la pervivencia que tienen las técnicas y los materiales constructivos utilizados, permite a distintos pobladores reconocerlos y asumirlos como suyos, planteando a los investigadores dificultades de orden metodológico y epistemológico que deben ser explícitamente reconocidas en cada una de las etapas de la investigación y de la reflexión; y no sólo como un problema del que se deriva imprecisión cronológica —dificultad de establecer fechas precisas— sino como posibilidad heurística.

Además de las carreteras y autopistas propiamente dichas, necesarias a los vehículos automotores y a un más rápido transporte de mercancías y personas, en Colombia, en la actualidad, son muchas e intrincadas las redes de caminos catalogados como veredales, de herradura y “reales”, trochas y senderos, entre los que se encuentra un sinnúmero de caminos empedrados. Éstos, durante los últimos diez años, han despertado enorme interés entre pobladores y académicos, a tal punto que no sólo se han realizado análisis y descripciones sino que han sido incorporados a los Planes de Ordenamiento Territorial, asociados a proyectos de desarrollo social y turístico, sin que en realidad, ni en uno ni otro caso, se perciban articulados a los procesos históricos sucedidos en las regiones.

Ante la dificultad de obtener cronologías precisas que permitan establecer la temporalidad de las numerosas rutas señaladas por caminos empedrados, se ha desatado una polémica —sin mayor argumentación— entre quienes consideran que fueron construidos en tiempos prehispánicos y quienes afirman que fueron realizados por los conquistadores y colonizadores españoles, siguiendo la tradición de construcción romana. Si bien nos resulta claro que será sólo una detallada y sistemática prospección e investigación arqueológica la que permitirá obtener la información necesaria para dirimir esta cuestión, es igualmente claro que, como requisito para iniciar este trabajo, se hace necesario precisar las problemáticas, conceptos y temporalidades a las que estamos enfrentados, lo cual es justamente el propósito de este texto.¹

Los marcos de la lectura paso a paso

La primera dificultad al estudiar los caminos proviene de lo que parece *obvio*: su importancia, en lo que todos, pareciera, estamos de acuerdo; sin embargo la tal importancia se promulga en abstracto, per se; desde la historia se menciona su existencia y en ocasiones, siguiendo a los viajeros y documentos, se describen rutas y caminos. El interés se ha centrado en el análisis del comercio y en establecer la cantidad y tipo de productos que circulaban, temas sobre los que existen innumerables estudios y documentación. Desde la arqueología, si bien el interés por los caminos debería ser mayor² en tanto se consideran como un indicador de complejidad social, los trabajos realizados son relativamente pocos y, en todo caso, de sus resultados no se ha derivado ni el conocimiento ni las preguntas que permitan pensar los caminos como un objeto de estudio susceptible de ser específicamente definido y sistemáticamente abordado.

1 La investigación que permite presentar este artículo fue financiada por el Comité para el Desarrollo de la Investigación —CODI— de la Universidad de Antioquia, a través del Centro de Investigaciones de la Facultad de Ciencias Sociales y Humanas —CISH.

2 Véase Salgado, 1986; Oyuela, 1990; Patiño, 1991; Arciniegas, 1995; Velandia, 1996; Cardale, 1996; Vélez, 1999; Cardale y Herrera, 1995; Herrera y Cardale, 2000; Langebaek et al., 2000; González, 2001.

Igualmente, las más de las veces se asumen como obvias, y por tanto no necesario su análisis y discusión, las relaciones que posibilitan estas vías, y se ignora el conjunto total de las redes jerárquicas —físicas y sociales— que establecen sus transeúntes y moradores. Un hecho que consideramos necesario resaltar es la notoria escasez de trabajos que se ocupen de su misma existencia física; incluso cuando se trata de la descripción de caminos específicos, excepcionalmente se alude al trazado, distancias, variantes o necesidades de mantenimiento, a pesar del inmenso potencial de análisis que tiene la complejidad técnica que implica su trazado y construcción. El concepto mismo de camino, vía de comunicación, ruta, trocha o sendero, toma muy distintas connotaciones, no sólo en cada uno de los autores sino a lo largo de los mismos textos; en general, estas palabras y categorías se utilizan como sinónimos —cuyo uso, la mayoría de las veces, es valorativo y no descriptivo—, y prácticamente en ningún caso se realiza una definición explícita de ellas.

Para pensar los procesos históricos más antiguos, los arqueólogos corrientemente se refieren a la existencia de una “América Nuclear”, terminología con la que se reconoce la importancia de dos “grandes áreas de civilización aborigen”, localizadas en Mesoamérica —los mayas y los aztecas— y en los Andes, en donde se asentaron los incas. El territorio existente entre estos dos polos de desarrollo es lo que corrientemente se denomina “Área Intermedia”:

En medio de estas dos grandes áreas de civilización aborigen, se extiende la llamada *Área Intermedia* formada por América Central, Colombia y partes de Venezuela y Ecuador. Allí nunca surgieron grandes imperios, ni hubo extensas ciudades, ni palacios, ni fortalezas, ni templos monumentales, como en Mesoamérica y Andes Centrales. En el Área Intermedia había sólo cacicazgos, a lo mejor estados incipientes, esparcidos sobre las vertientes de las cordilleras o en las ardientes llanuras de las costas. De estos asentamientos y de la actividad humana desarrollada allí, raras veces perduraron ruinas o grandes monumentos; generalmente sólo quedaron los dispersos vestigios de un modo de vida simple —la vida de selvícolas o serranos, la vida de pescadores y aldeanos— (Reichel-Dolmatoff, 1997: 3).³

Así las cosas, ha resultado *lógico* considerar la región como aislada y periférica, aun cuando la evidencia documental y arqueológica señala amplia circulación de bienes y mercancías. Ha sido aceptada sin revisión ni escrutinio la idea de que aquí los indígenas no desarrollaron un complejo vial importante, por lo cual se promulga que fueron los españoles quienes construyeron los caminos “reales” aún hoy exis-

3 El “Área Intermedia” así definida abarca un extenso territorio en el que se incluyen países que hoy reconocemos como Costa Rica, Panamá, Nicaragua, Honduras, El Salvador, Colombia, Venezuela, Ecuador y, también, a Cuba y las Antillas, además de algunas islas en el Pacífico. A pesar de la abigarrada diversidad geográfica y social de este inmenso territorio, su historia más antigua es prácticamente desconocida, y esto debido más al poco interés que suscita la región, en términos arqueológicos, entre gobernantes y académicos, que por la virtual inexistencia de vestigios de sociedades no sólo muy densas y complejas sino interrelacionadas.

tentes y visibles en el paisaje; y sin que tampoco se hayan hecho preguntas sobre los caminos construidos por las huestes españolas, se afirma sin ambages que:

Las técnicas de construcción de calzada que encontramos en los caminos reales construidos a lo largo de Colombia tienen un origen remoto en el Imperio Romano y el desarrollo medieval de los caminos en España [...] Los romanos llegaron a distintos tipos de calzadas, las cuales, simplificadas, se continuaron construyendo en la Edad Media Ibérica (Langebaek et al., 2000: 72).⁴

Antes de discutir si esta idea corresponde a lo efectivamente sucedido, nos interesa resaltar que la mera asociación llama la atención sobre la magnitud de la red vial a la que se alude, y de entrada reconoce la existencia generalizada de caminos empedrados y sólidamente construidos en nuestro medio, a la vez que reconoce una cierta, aunque ambivalente, antigüedad. Además de esto interesa resaltar que, a pesar de que los romanos dejaron innumerables testimonios escritos sobre sus acciones y motivaciones, en la antigüedad romana —más de dos mil años atrás— no existían ingenieros tal y como los conocemos ahora. Los encargados de asumir los proyectos constructivos eran hombres con experiencia y entrenamiento en construcciones, ayudados por el conocimiento tradicional de los artesanos y campesinos en general, quienes proporcionaban la información necesaria al proyecto. El conocimiento de unos y otros, en la época —y en realidad hasta hace poco tiempo—, no fue sistemáticamente recogido y puesto a disposición de otras personas de manera que tales experiencias pudieran generar conocimiento socialmente compartido y susceptible de ser transmitido durante generaciones y a través de distintas culturas y sociedades. Es esta falta de información la que justifica con creces el interés y trabajo de muchos investigadores dedicados a encontrar y estudiar sus construcciones.

Particularmente, las vías romanas son en la actualidad objeto de juiciosos estudios: se busca precisar trazados, verificar estratigrafías, establecer tipologías, herramientas, etc., planteándose un interesante debate en torno a la “romanidad” de muchas vías “antiguas”, y al igual que en nuestro caso, ante la inexistencia de textos y la dificultad de obtener cronologías absolutas, la discusión se ha dado en términos de tecnologías constructivas, tratando de definir cuáles aspectos pueden considerarse únicamente romanos y cuáles no. Analizando esta información en el marco del Primer Congreso de Caminería realizado recientemente en Medellín,⁵ el doctor Andrés Botero señalaba el hecho, por demás significativo e interesante, de que en toda esta discusión se ha ignorado el aporte que pudieron haber dejado los ingenieros del

4 Para Jiménez Meneses et al. (2005), por ejemplo, resulta inconcebible y absurdo poner en cuestión la capacidad tecnológica de los conquistadores.

5 Primer Congreso Internacional de Caminería, Ambiente, Legislación y Patrimonio Cultural, organizado por la Corporación Autónoma Regional del Centro de Antioquia CORANTIOQUIA y celebrado en Medellín los días 24, 25 y 26 de agosto de 2005.

al-Ándalus durante los ocho siglos de ocupación en España. Esta ausencia, que por demás caracteriza los estudios del “medievalismo”, sin duda tiene explicación en un esfuerzo de carácter nacionalista y no en la ausencia de evidencias, entre las cuales La Alhambra no es el único ejemplo al que podemos aludir: arqueólogos e historiadores ya han llamado la atención sobre los sistemas de riego y los circuitos de distribución cerámica creados y desarrollados durante este periodo (Trujillo, 1993; Barceló et al., 1988).

Para efectos de una lectura inicial nos es claro que, aun aceptando sin cuestionamientos el origen tecnológico (romano o árabe) de los caminos en Colombia —y por tanto negando su procedencia prehispánica—, resulta de interés, por decir lo menos, colocar como elementos dentro de la reflexión la investigación y el análisis de la manera como se concretó, efectivamente, esta tan fuerte continuidad histórica; y aquí, tratándose de nuevos territorios, resultaría necesario precisar dónde y en qué circunstancias debieron construirse o al menos transformarse los caminos para permitir el paso continuado de caballos y ganado y de cientos de hombres cargados con cosas voluminosas, pesadas y muy difíciles de transportar por caminos estrechos y de fuertes pendientes. Si se tratara de construir una argumentación sólida respecto al origen tecnológico de los caminos empedrados en Colombia, sería útil indagar sobre cómo se enseñaron y cómo se aprendieron estas técnicas.

Sea como fuere, un hecho que no podemos ignorar es que aquí la mano de obra fue indígena. La documentación colonial señala profusamente, de manera directa e indirecta, la importancia que tuvo el trabajo indígena para los españoles y no sólo para la producción de comida —la cual garantizó su supervivencia física—, sino porque fue este trabajo el que permitió el mantenimiento y desarrollo del proyecto colonizador y su modelo económico, tal y como aparece con nitidez en la visita que realizara Herrera y Campuzano a la provincia de Antioquia:

A la séptima pregunta dijo que como persona que conoce esta tierra sabe que fuera imposible sustentarse los españoles en ella por las razones contenidas en la dicha pregunta y más de otras incomodidades que tiene del riesgo de la navegación del río de Cauca que es muy peligrosa= Si no se sacara oro con los indios por ser grandes mineros y entender y tener conocimiento de minas y su labor en que hacen ventaja a los españoles mineros y si no se sacara el dicho oro como dicho tiene no se pudieran sustentar los españoles y se despoblara la tierra pues el mayor regalo que hay en ellas es tortilla de maíz demás de que si no hubiera oro con que comprar de vestir anduvieran desnudos los españoles porque no viniera ningún mercader a esta tierra y esto responde a esta pregunta (AGN, Visitas Antioquia, tomo II, folio 207r).

Siguiendo la propuesta conceptual de Menéndez y Soria (1994) al plantear las posibilidades de acción a las que se enfrentan los conquistadores y colonizadores, podemos afirmar que si bien los españoles en territorio americano arrasaron gran cantidad de estructuras físicas y culturales, también se vieron obligados a darle continuidad a otras tantas: los caminos por ejemplo, que transformaron e innovaron

al momento de intervenir el territorio e interactuar con la población necesaria a su propia supervivencia.⁶

Caminos ásperos y fragosos para los caballos

[...] e toviero(n) recuento con los naturales e viendo q(ue) eran flecheros y ellos yr sin cavallos se retiraron antes que más cantidad de gente se ajuntase, y se tomaro(n) algunos yndios e yndias de la tierra para lenguas y las sierras eran tan ásperas y fragosas que en ninguna manera se pudiero(n) meter caballos [...]

Cieza, 1984: 280

Un hecho que no ha sido suficientemente considerado es que, si bien a lo largo y ancho de la documentación producida por los españoles, viajeros y administradores aparece incansablemente la queja de que los caminos son muy malos —no sólo por lo abrupto del terreno que cruzaban, sino por la falta de puentes y las piedras, derrumbes, tremedales, barrizales y pantanos que se creaban durante el invierno y que hicieron muy difícil, cuando no imposible, el tráfico fluido y corriente de mercancías y animales—, estas referencias se relacionan directamente con la dificultad que ellos proporcionan a mulas y caballos: “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). Esta permanente asociación nos permite afirmar que, en la reiteración de las quejas, lo que la documentación evidencia no es la inexistencia de caminos y ni siquiera su precariedad, sino que éstos son ásperos y fragosos para los caballos y las mulas, señalando sin lugar a dudas una de las mayores dificultades que debieron afrontar los españoles para implantar su modelo económico y cultural: la existencia de una red vial de exclusivo carácter pedestre y su incapacidad para construir vías aptas para suplir sus propias necesidades, entre ellas tráfico de animales y carretas (Botero, 2005) (véase figura 1).

Sustentar y desarrollar esta afirmación exige no sólo una revisión juiciosa de la documentación sino la puesta en escena y el análisis de información sobre la importancia que tenían y tienen los equinos, y particularmente los caballos en la cultura española, tal como nos la señala con precisión el historiador Víctor Manuel Patiño:

En ningún otro animal como en el caballo se reflejó la mentalidad señorial del español, transplantada a América, y el espíritu “caballeresco” que de aquel animal tomó el nombre.

6 Un ejercicio comparativo entre lo sucedido con las estructuras religiosas —se construyeron templos sobre templos— y la red vial prehispánica pudiera muy bien ilustrar la situación, tanto en el orden ideológico como en el físico.



Figura 1. Camino localizado en el municipio de Titiribí (Antioquia), vereda La Peña

Montarlo fue [...] privilegio de los nobles. El cargo de caballero mayor era uno de los más honoríficos de la corte española. Había caballerizas reales en Córdoba y en otros lugares. Los grandes señores competían entre ellos y con el rey para mantener en las suyas los mejores ejemplares, como que el caballo era regalo de príncipes [...] El guerrero a caballo era tenido en más. Cuando se hizo el reparto de oro y esmeraldas del botín tomado en Tunja y en otras partes de la confederación muisca se dio a los jinetes el doble que a los peones. Este símbolo de estamento social elevado fue prontamente entendido por los indígenas [...] (Patiño, 1970: 147-148).

En gran parte de Europa, hasta el siglo xvii el caballo se utilizó sobre todo como montura en campañas militares y como animal de carga. Durante la Edad Media la guerra estuvo dominada por caballeros montados que llevaban armadura metálica y manejaban la lanza de punta metálica y la espada de doble filo.⁷ Al mismo tiempo, los árabes habían criado una raza de caballos más pequeños pero muy rápidos, que luego serían introducidos en España en el siglo viii. Los caballos españoles adqui-

⁷ Los soldados montados entrenados para luchar a caballo conforman la caballería y se distinguen de la infantería montada, que utiliza caballos para el transporte rápido en diversas acciones, pero que combate a pie. Las tropas de caballería han sido muy apreciadas por su movilidad y rapidez, y han sido utilizadas en operaciones de reconocimiento, distracción, ataques por sorpresa, persecución y hostigamiento de tropas enemigas (*Encarta*, 2005).

rieron enorme fama debido tanto a su rapidez como a su resistencia, y ya en el siglo XII se exportaban muchos a otros países de Europa. Es curioso, sin embargo, que la cría de caballos no fuera sistemática hasta finales del siglo XVII, cuando se llevaron machos árabes a Francia y a Inglaterra para cruzarlos con yeguas originarias de estos países (Encarta, 2005).

El interés por los caballos y su importancia se revela con claridad en las leyes españolas, que regulaban no sólo los aspectos más prácticos de su reproducción y tenencia sino también la forma en que debían ser tenidos y aun vestidos, y es el mismo rey quien define cómo deben usarse y vestirse caballeros y caballos:

[...] por el honor de la caballería, se pueda llevar sobre las armas de guerra, o en otros actos concernientes a ella, las ropas de brocado y telas de oro y cualquier otra cosa que quisieran; y así mismo que para las guarniciones, sillas y caparazones y mochilas y jaez de los caballos de la brida bastarda y jineta, se pueden echar hilo de oro o plata tirada o hilada o bordarse el jaez de ello, no trayéndose cosa alguna en trotones, hacas ni quartagos, pero prohibimos que no se puede hacer jaez alguno de oro de martillo, ni con perlas ni piedras ni las mochilas ni caparazones pueden ser bordados en aljófar, ni llevarlo en parte alguna excepto en las cuerdas (*Novísima Recopilación de las Leyes de España*, 1805, tomo III, libro VI, título XIII).

Por supuesto, los adornos más lujosos estaban reservados para la Corona. Es difícil pensar que caballos engalanados de manera tan lujosa llegaran a América, sin embargo es seguro que aquí los caballos llevaban sillas y aperos repujados, colocados sobre mantas (gualdrapas) de llamativos colores, máscaras, cascabeles, etc., y que fue así como los conocieron los indígenas; sin duda ésta fue una de las tantas razones por las cuales los caballos aterrorizaron y sirvieron como arma letal usada contra quienes opusieron resistencia a los recién llegados. Los caballos fueron utilizados de manera directa para aplastar a los indígenas —literalmente—, e indirectamente como centinelas. Además, fueron utilizados permanentemente para persuadir y atemorizar. En los albores de la Conquista su importancia fue tal que se hizo muy superior a la de los mismos hombres: “porque en semejantes tiempos en tanto se tiene la vida de un caballo como la de seis españoles” (Sardela en Tovar, 1993: 309-310).⁸

Nos es claro que esa valoración se deriva no sólo de su enorme utilidad, sino del alto costo que tenían —y tienen— estos animales; costo que era mayor cuando se trataba de los caballos de guerra, debido a que el adiestramiento necesario para

8 Si bien son recurrentes las descripciones que narran los encuentros de los indígenas con estos animales y es conocido el terror que causaron en la población aborigen animales jamás vistos, apenas si se ha mencionado el hecho de que pensaron que el caballo formaba una unidad física con el conquistador (Portilla et al., 1980; Patiño, 1970: 100-175; Todorov, 1982; Tovar, 1993). Consideramos que está por estudiarse el impacto que causaron en este continente los caballos y las imágenes y representaciones que a partir de ese momento, y hasta el presente, marcan la memoria y representaciones que sobre estos hechos tienen los indígenas y la población mestiza (Herrera, 2005).

emplearlos militarmente exigía años de práctica. En América el precio de estos animales se elevó aún más, ya que al costo original se sumaba el costo del transporte y de los cuidados necesarios durante la travesía por mar; esto sin duda influyó en que los primeros caballos que se introdujeron en América fueran utilizados solamente para adelantar el ataque contra los indígenas y no como medio necesario para el transporte de pertrechos y soldados. Aquí, durante la Conquista y toda la Colonia, el transporte de mercancías fue realizado casi exclusivamente por cargueros en su gran mayoría indígenas, a pesar de la enfática y temprana prohibición de la Corona para que los indígenas no fueran cargados “contra su voluntad ni de su agrado”.⁹ El uso de los indígenas como animales de carga en ningún momento disminuyó y, al contrario, se consideró una práctica del todo ajustada a las costumbres y necesidades de la época (Patiño, 1991; Botero, 2005).

Una de las razones que explica este fenómeno es que la importancia de los equinos para el transporte de bienes y mercancías es relativa en tanto está limitada por las necesidades y características físicas de los animales (en realidad no sustancialmente distintas de las de los humanos); sin embargo, su importancia toma relevancia asociados a la tracción de vehículos rodantes (carretas, carruajes, etc.), con los cuales la capacidad del transporte se multiplica —en el menor de los casos cuadruplica— siempre y cuando, eso sí, se tengan vías aptas para este tráfico. En Colombia, la abrupta topografía que rodeaba las principales ciudades y las características mismas de los caminos apenas si permitieron el uso de carretas en los estrechos marcos de las plazas o, cuando más, en los tramos cortos y más planos de los caminos principales.¹⁰

A pesar de ello, en América, al igual que en España, los caballos continuaron mostrando y reforzando la posición social e hidalguía de los colonizadores, aspecto que resultaba de vital interés al momento de resolver los derechos a que se creyeron merecedores ellos y sus descendientes ante la dificultad de demostrar la “pureza” de sangre. La hidalguía se sustentó en América ya no tanto en documentos sino en la forma como el aspirante era percibido por sus compañeros, “algunos de los cuales, a su turno, también podían estar interesados en que se les percibiese como ‘hidalgos’ o ‘hijosdalgos notorios’” (Avellaneda, 1995: 292). Sobra decir que tener caballo, cabalgar y comportarse como caballero eran algunos de los aspectos más visibles y fáciles de reconocer en este medio, por lo cual resulta lógico pensar que los caminos que estuvieron interesados en construir los españoles tendrían efectivamente que ser aptos para el tráfico y, aún más, para el galope de estos animales.

9 *Novísima Recopilación de las Leyes de Indias de los Reinos de las Indias*, tomo II, libro sexto, título doce. Ley con disposiciones que aparecen desde el año 1528 y se ratifican en 1549, 1601 y 1609.

10 El tráfico de carretas por el camino que de Honda conducía a la sabana de Bogotá se logró más de un siglo después de estar en uso la vía (Delgado, 2004).

Los caminos “reales”

Si bien no existe una definición específica y generalizada sobre lo que es o se ha llamado “camino real”, comúnmente se ha creído que son aquellos que, dada su importancia, fueron costeados por la Real Hacienda:

A comienzos del siglo xx el país aún vivía en la era de los caminos reales heredados de los tiempos de la Colonia, abiertos primeramente por los conquistadores que llegaron a la meseta andina por los cuatro puntos cardinales [...] Los principales eran los reales, los más largos que iban de capital a capital, como el de Caracas a Santafé de Bogotá, Quito, Lima y La Paz [...] (Velandia, 1996: 17).

En América la Corona no “costeo” ni la construcción ni el mantenimiento de los caminos, así que es difícil sostener que por eso se llamaron “reales”. A pesar de eso, aun en los más tempranos documentos escritos por los conquistadores se refiere la existencia y tránsito por caminos reales, señalándose, además de su importancia, el uso colectivo y permanente de ellos.¹¹

El costo de la construcción de un camino está sustancialmente determinado por la cantidad de trabajo y herramientas empleadas. Sobre la mano de obra directa la ley era clara: debían proporcionarla los beneficiarios de la obra;¹² sin embargo, además del trabajo personal, que se supone gratuito, es necesaria la consecución de herramientas diferentes a las utilizadas en las labores agrícolas, tales como picos, palas, barretas, explosivos y otros materiales de construcción; pero además es indispensable proporcionar a los trabajadores dirección técnica, y en algunos casos comida y condiciones adecuadas para facilitar la permanencia prolongada fuera de sus hogares.

Independientemente de la longitud y ruta del camino que se quiera construir, el aspecto más importante por definir es el trazado, en tanto es éste el que determina su efectiva posibilidad de tránsito y los costos de mantenimiento. Ya que no nos estamos refiriendo a huellas —una de cuyas marcas es la vegetación alterada por el paso continuo de personas o animales— sino a una continua y masiva alteración del paisaje natural, este trabajo implica el conocimiento no sólo de las condiciones del terreno y los suelos sino del comportamiento del agua y del clima de la zona o zonas por donde se quiere trazar el camino, además que requiere del conocimiento de las características de los vehículos —en el caso que nos ocupa de los animales y las carretas— y, al menos, una definición preliminar de la intensidad del tráfico que, se

11 Esta denominación de “camino real” se siguió usando a lo largo de la Colonia y se usa en la actualidad para referirse a vías sobre las cuales no es posible el tránsito de automotores, y de paso, más que sus características, señalar su antigüedad.

12 La interpretación borbónica de la ley posibilitó la utilización de presos, vagos y maleantes como mano de obra obligada en el mantenimiento de los caminos, lo cual generó no pocos problemas y dificultades.

considera, va a tener o debe tener la vía. Una vez definidos los puntos por donde se quiere que pase el camino, el alineamiento y el manejo de las pendientes implica, necesariamente, la compensación en planta con cortes verticales, aterrazamientos y terraplenes. Así mismo, el manejo del drenaje es determinante:

En la vida de un camino es fundamental el funcionamiento del drenaje, pues por la naturaleza del material con que se forman los terraplenes o el propio de los taludes de los cortes, cualquier exceso de agua o humedad ocasiona deslaves y trastorna el funcionamiento del camino [...] el cuidado en el estudio no sólo es aplicable a cruce de grandes ríos sino para cualquier obra de drenaje por pequeña que sea, pues el drenaje menor es el que regula la vida del camino y el que a la larga da el índice de la economía de él. El peor enemigo de la vida de un camino es el agua (Etcharren, 1972: 228, 303).

Para la construcción de los llamados caminos reales se proyectaron y realizaron obras complementarias, tales como cajas para la captación de agua, canales, cunetas, contracunetas, etc., para proteger el camino y evitar deslaves, así como la implementación de vados y puentes para posibilitar el paso por puntos obligados. Tareas todas que debieron exigir una persona o personas suficientemente calificadas para hacer las obras o por lo menos para dirigir su construcción. Sin embargo, durante la Colonia, un elemento cultural dificultó en gran medida la existencia de este tipo de personas: la percepción negativa que tenían los españoles sobre la realización de trabajos manuales. Al momento de establecer indicadores de jerarquía, el trabajo fue considerado un signo de inferioridad y de pobreza (Jaramillo Uribe, 1997; Safford, 1989); no son pocos los documentos ni los casos en que se acusa a alguien de realizar trabajos manuales, situación que además de producir permanentes y enconados conflictos entre quienes se sentían insultados, produjo, a la larga, la carencia crónica de mano de obra calificada, la cual hasta muy avanzada la Colonia la constituyó —casi de manera exclusiva— la mano de obra indígena, tal y como lo reconoce en 1776 Francisco Silvestre al quejarse de que en la provincia de Antioquia:

[...] ni tienen conocimiento de su beneficio ni de los ingenios para moler metales y lo que es lo principal y más que todo ni alientos o brazos para dedicarse a una empresa que necesita estos, y caudales porque no hay la abundancia de peones bastimentos ni herramientas y otros materiales que sobran en los indios de la Nueva España y el Sinú respecto de lo que es necesario valerse de negros [...] (AHA, Caminos, tomo 3252, folios 33r y v).

Es necesario anotar que si bien ha sido aceptado que los conquistadores usaron la red vial prehispánica, al menos en un “primer momento”, ello no ha resultado contradictorio con la creencia de que fue la introducción de mulas y caballos la que efectivamente posibilitó la construcción de los “caminos reales”. Se considera que, luego de la Conquista, los caminos se fueron haciendo al paso de los animales, y, aunque malos, su importancia hará que sean las mulas y no los indígenas quienes se reconozcan como constructores y entren a la épica de la colonización y a los imaginarios colectivos como esforzadas heroínas:

La mula fue elemento esencial de la acción colonizadora del país colombiano, labor realizada por decididos empresarios aventureros. Colonizador y mula, con voluntad y empeño del primero y faena cooperante de la segunda, se adentraron por las cenagosas planicies selváticas o escalaron las abruptas serranías andinas, cuando el colonizador abrió trochas y marcó senderos para llegar a sitios lejanos, o excavó bancos rocosos para trepar hasta riscos venteados, con el noble anhelo de hacer *abiertos*, plantar ranchos y establecer sembradíos. No pocos pueblos y ciudades de Colombia se fundaron donde era antes tierra baldía de enmarañada selva y abrupta cordillera. En esta hazañosa empresa de señalar senderos, construir caminos, entreabrir boscajes para asentar la vivienda y poner cultivos por la tarea de los colonizadores, la constante compañera que compartió faenas y cansancio y hambre, fue la mula, la cual cargó cuanto necesitaban los aventureros empresarios. Antioqueños, cundinamarqueses, santandereanos, boyacenses, tolimeses y caucanos de antaño fueron atrevidos colonizadores y en su lento andar y penoso internarse por las intrincadas regiones, llevaron siempre del roncal la sufrida mula que soportaba sobre los lomos la pesada carga de heterogéneos bártulos (Repizo, 1994: 85-86).

Además de las quejas por la existencia de piedras, barrizales y pantanos, quejarse por la estrechez de los caminos es también permanente y recurrente; colonos, autoridades y comerciantes clamaron para que los caminos fueran tan anchos como para permitir el paso de dos mulas cargadas que se encontraran en sentido contrario, y sin embargo, incluso en los informes sobre las refacciones y aperturas realizadas durante la segunda mitad del siglo XIX, hay reiteradas referencias a trabajos hechos sobre caminos cuyo ancho es apenas de un metro (Botero, 2005). Es de tener en cuenta, además, que si bien en la documentación colonial aparecen reiteradas alusiones a los trabajos que deben realizar los arrieros para facilitar el paso de las recuas, es generalizado y sistemático el silencio en torno a construcciones y constructores propiamente dichos, al igual que sólo excepcionalmente se mencionan, como causas del deterioro de los caminos, el peso de las cargas y el paso continuo y desordenado de vacas y cerdos, corrientemente trasladados a regiones donde era necesario el abastecimiento de carne.

A pesar de todo lo anterior, y sin más rodeos ni explicaciones, se mantiene la afirmación de que fueron los españoles quienes construyeron los caminos reales; sin embargo, ¿por qué construir caminos que no podían ser transitados por mulas y caballos?

Piedras, cascotes y escalones

Un elemento que llama poderosamente nuestra atención es la relación que se establece de manera directa e indirecta entre caminos reales y caminos empedrados: “El camino real lo que tiene para justificar este nombre, es que suele calzarse de piedra” (Arciniegas, 1995: 30-31). Si bien no es posible afirmar que todos los llamados caminos reales fueron efectivamente empedrados, resulta cierto que la mayoría de las quejas se refiere justamente a la presencia de este elemento en la vía:

[...] en terrible trecho de camino de medio día todo de piedra viva con unos escalones de poco más de una vara de ancho y en partes menos, rotos a punta de barra, de un lado

sigue la falda hasta la cumbre y por el otro hasta el río en partes de dos cuadras de alto y en partes de menos según suben y baja la disposición de aquella vereda, la mula y carga que se despide no hay para qué solicitarla porque todo se hace pedazos y el río se los arrastra pues aunque se quisiese solicitar algo de la carga cuando se bajase con mucho trabajo ya fuera muy lejos con la violencia del agua por entre tanto peñasco intratable y al mismo tiempo era necesario dejar en igual riesgo las otras mulas. En este trecho hay parajes que es necesario que dos arrieros con palos contengan por detrás los tercios para que puedan subir las piedras las mulas y otro tirando el cabestro para que no se vuelva de espaldas y aun 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 de esto son testigos los que han andado por el camino de que voy hablando [...] (AHA, Caminos, tomo 71, folios 411r-419v).

El liso metal de las herraduras, en contacto con la superficie de las piedras, no sólo “lima el casco de las caballerías”, sino que dependiendo del tamaño y forma en que se encuentren dificultan enormemente el paso de los animales (véase figura 2). Si se trata de pedregales como los que se encuentran en el cauce de los ríos, las piedras hieren las patas de los animales, les “desuellan” las canillas; por el contrario, si se trata de piedras desagregadas de tamaño similar al propio casco, el animal no encuentra fácilmente los puntos de apoyo necesarios para impulsarse al remontar una cuesta o sostenerse al bajarla, y, si se trata de piedras que forman una superficie estable y continua, éstas hacen que los animales se resbalen de tal manera que es necesario sostenerlos y ayudarlos para evitar que salgan disparados (véase figura 3). Así, la dificultad del tránsito de los animales ocasionada por las piedras es mayor que cuando se anda entre lodazales. Hasta nosotros han llegado las anécdotas sobre el espectáculo que ofrecía la llegada de mulas “calzadas” con trapos o paja, remedio de emergencia en casos de frío y para evitar la fricción de los cascos y herraduras contra superficies rocosas que “amuelan” incesantemente los cascos de las recuas, lo cual da pleno sentido a la permanente referencia a la aspereza de los caminos.

La manera como subió y bajó el primer burro que entró a las tierras que hoy reconocemos como Colombia ilustra con lujo de detalles estos hechos. El animal, que apenas llegaba en un barco que naufragó, fue tomado por los taironas y llevado a la Sierra Nevada de Santa Marta, quizás por el año 1530, “y lo subieron allí sobre unos palos con sogas y con mucha fuerza de indios” (Simón, 1981, tomo III: 71). Tiempo después, poco antes de iniciar la expedición por el río Magdalena que conduciría hasta la Sabana de Bogotá, fue descubierto y rescatado por los españoles, quienes a su vez lo bajaron en andas y lo trajeron hasta las tierras que llamaron de La Nueva Granada. Razonablemente, a este animal lo llamaron “Conquistador”. El episodio, narrado por el cronista Juan de Castellanos, precisa la manera y situación en que se desarrolló el rescate:

Estando pues los nuestros abscondidos,
Al punto y hora que salir querían,
Un asno daba grandes rebuznidos



Figura 2. Camino localizado en el municipio de Támesis (Antioquia). Obsérvese el recorrido de la mula



Figura 3. “Una caída peligrosa”. Grabado de Riou, ilustración del viaje de Edouard André por América equinoccial en el siglo XIX

Fuente: tomado de *América pintoresca*. Montaner y Simón, Barcelona, 1884.

Que los indios allá arriba tenían
 Espantáronse todos los oídos
 De aquellos que la voz reconocían:
 Y es porque allí después ni antes
 Nunca nacieron bestias semejantes.
Y como se subía por escalas
Para ir a tan ásperos terrenos
Decían: si son asnos tienen alas,
Y es imposible que sea menos;
 Y si son indios son señales malas, [...]
 Y el asno que dijimos recogieron
 Que de los indios era maravilla,
 Y para lo subir allí dijeron
 Que fue con palos hechos angarilla; [...]
 Mandó también bajar el asno vivo
 Con sus acostumbradas prevenciones
 Los indios lo bajaron a lo llano
 (Castellanos, 1955, tomo III: 434, 438; el subrayado es nuestro).

Es de resaltar que la Sierra Nevada de Santa Marta, a pesar de sus riquezas, les resultó inexpugnable a los españoles y en ningún momento se convirtió en asiento permanente de ellos, y no sólo por la denodada resistencia indígena sino por la dificultad que tuvieron para remontar sus escalonados caminos y llevar sus caballos. Contrario a lo que en la actualidad consideran arqueólogos, arquitectos e ingenieros (Oyuela, 1990), para los españoles las “peñas tajadas” resultaban “dificultosísimas de subir [...] tan dificultosos de bajar como de subir, pues más parecían apeaderos de gatos que caminos de hombres” (Simón, 1981, tomo III: 69, 71).

Uno de los rasgos que consideramos característicos de los caminos empedrados, tanto los localizados en Colombia como los reconocidos como “incas”, son los peldaños o escaleras. Este elemento constructivo estructural, si bien permitió el manejo de las pendientes, es completamente inadecuado a las necesidades y características de mulas y caballos e impide irremediablemente el uso de la rueda. Esta característica no sólo está adaptada a las condiciones de una quebrada topografía y responde adecuadamente a las exigencias de suelos altamente deleznable, sino que, a nuestro juicio, manifiesta su carácter eminentemente pedestre, convirtiéndose en un elemento que permite trazar un punto de partida claramente definido a partir del cual pueden evidenciarse las relaciones que existen entre las características físicas de los caminos, las exigencias técnicas que implica su trazado y sus constructores y transeúntes. El arqueólogo John Hyslop y su equipo de investigación, interesados en entender los aspectos técnicos que involucró la construcción de la red vial incaica (con 23.189 km hasta donde se conoce), concluyen que las escalinatas tienen la ventaja de permitir una traza relativamente recta en puntos donde el terreno es muy quebrado:

Los escalones con frecuencia son de piedras de campo ancladas en la superficie de la pendiente. Cuando se usan escalones en abundancia tienden a producir el efecto de angostar el

camino, lo que nos lleva a observar que un camino de 6 metros de ancho sobre una superficie plana puede verse reducido a un ancho de 1 a 3 metros allí donde se usa una considerable cantidad de escalones ya que estos requieren un trabajo sustancial para su construcción y mantenimiento.¹³ Los cronistas tempranos de la Conquista abundan en comentarios sobre estos escalones en el camino incaico. Su frecuente mención se debe sin duda a lo impresionante de su construcción (algunas cuestas tienen miles de escalones) y porque eran difíciles de transitar a caballo por el temor que les ocasionaba (Hyslop, 1992: 78).

Aunque los caminos incas en la actualidad gozan de gran popularidad y reconocimiento (Hagen, 1977), es muy significativo para nosotros corroborar que también se consideraron horriblos e intransitables: el informe que en el año 1773 (citado por Coello, 2000) escribe un cura cuya doctrina se ubicaba en el valle del Cañete (departamento de Lima, Perú), no deja ninguna duda al respecto:

[...] cada vez que descendía a la costa se quedaba sorprendido de ver cómo los antiguos peruanos pudieron modificar los cerros en grandes e interminables calzadas. La descripción que a continuación transcribimos corresponde a un camino muy antiguo, que al parecer comunicaba a los pueblos ubicados en la costa con la serranía del valle del Cañete del cual aún quedan restos visibles, aunque la escalera ha perdido la mayoría de sus peldaños:

Los caminos los más horriblos de la provincia por lo que hace preciso transitar mucha parte de ellos a pie, por el horror que causa pasarlos en las cabalgaduras; pues para llegar en derecha esta la horribla baxada que consta de cinco mil y más escalones (Coello, 2000: 176).¹⁴

Algunos de los descubrimientos y conclusiones realizados por los arqueólogos sobre la red vial incaica tienen, sin duda, utilidad referencial para nosotros:

Después de la superficie natural del terreno, las laderas naturales son el factor más importante del medio ambiente que más ha influenciado a los caminos incaicos. Las pendientes pronunciadas generalmente requerían que los caminos fueran construidos de manera más cuidadosa y que su traza sea elegida con considerable ingenio. Dado que los Andes son cadenas montañosas muy escarpadas las pendientes constituyen un considerable problema de ingeniería que debió ser resuelto de diversas formas [...] El efecto de las laderas fue tal, que cuando una ruta incaica se veía frente a una pendiente pronunciada requería elementos formales de construcción, así como un angostamiento del camino [...] Finalmente muchas de las escalinatas de los caminos incaicos fueron talladas en la roca natural de la pendiente. El gran esfuerzo que esto requirió explica probablemente el porqué este tipo de escalinatas se encuentra sobre todo en caminos principales o dentro o cerca de sitios importantes [...] Cieza de León dice que dichas escalinatas fueron construidas con ayuda

13 Considerando la cantidad de tramos empedrados que aún se conservan en lugares donde la humedad y pluviosidad es muy alta, no creemos acertada la idea de Hyslop sobre la necesidad de permanente mantenimiento en estas vías; al menos no en Colombia, ya que aquí, con un tráfico sustancialmente pedestre, las lajas de piedra no debieron soportar pesos diferenciales que terminarían por removerlas, cosa que sí ocurriría en las vías con tráfico de carretas o caballerías.

14 Citando documento del Archivo Arzobispal de Lima, Sección Visitas Eclesiásticas Curatos, Legajo 14, expediente 6, año 1773, 6 folios.

de picos y fuego. Las escalinatas talladas en la roca viva fueron hechas aparentemente sólo en aquellos sitios donde la pendiente trepaba una superficie de piedra sin cobertura de tierra: la carencia de tierra hace imposible la construcción de escalones de piedras de campo, pues estas deben ser ancladas bajo la superficie.

Los escalones tallados en la roca requieren del mismo tipo de tecnología y disponibilidad de mano de obra, como aquella que se requiere para la construcción de albañilería fina (Hyslop, 1992: 74-75, 79-80; véase también Hagen, 1977).

La naturaleza de estos caminos era tan contraria a la de los animales que obligó a no utilizar las bestias para el transporte, tal y como le acontecía al cura que debía transitar por el camino de Santa Bárbara y Santa Victoria en el año 1819, quien se queja porque “cuando se me ofrece confesión tengo que salir a pie sin necesidad por esos precipicios y montes mojándome estropeándome, y si será justo pasar yo por estas incomodidades teniendo bestias en que andar” (AHA, Fondo Gobernación de Antioquia, Serie Caminos, tomo 3252, año de 1819, sin foliar). A pesar de tantas quejas, muy tempranamente, el cronista Cieza de León señaló las razones por las cuales *no* era de interés construir y ni siquiera mejorar los caminos existentes:

Para llevar a la ciudad de Cali las mercancías que en este puerto se descargan, de que se provee toda la Gobernación, hay un solo remedio con los indios de estas montañas, los cuales tienen por su ordinario trabajo, llevarlas a cuevas, que de otra manera era imposible poderse llevar. *Porque, si quisiesen hacer camino para recuas, sería tan dificultoso que creo, no se podría andar con bestias cargadas, por la grande aspereza de las sierras; y aunque hay por el río Dagua otro camino por donde entran los ganados y caballos van con mucho peligro y muérense muchos; y allegan tales, que en muchos días no son de provecho* (Cieza de León, 1984: 154-155; el subrayado es nuestro).

A nuestro juicio, las reiteradas referencias a la importancia de los caminos para el bien público y del Estado, que aparece en la ingente masa documental que generó la burocracia de los Austrias y los Borbones, más que señalar la importancia que se concedía al establecimiento de una red de caminos en América subrayan su ineficacia y justamente la ausencia de políticas e instrumentos administrativos, jurídicos y económicos para lograr la construcción y puesta en funcionamiento de una red de caminos en el continente americano; dificultades e instrumentos que aparecen con claridad desde las primeras reglamentaciones y disposiciones promulgadas por la Corona española. Bajo la denominación de “caminos públicos” se enmarcan disposiciones varias sobre minas, pastos, montes, aguas, arboledas, plantíos de viñas, etc., sin que en realidad aparezcan disposiciones que permitan establecer un interés específico de la Corona sobre el tema,¹⁵ contrastando con la minucia con que se

15 *Novísima Recopilación de las Leyes de Indias, de los Reinos de las Indias*, tomo II, libro sexto, título 16, Ley I. Esta ley aparece referida en la recopilación al año 1563, sin embargo retoma sin modificaciones las mismas ideas de las leyes medievales expresadas en las partidas promulgadas por Alfonso X en el año 1270, y aparecerá vigente en el año 1805 al ser nuevamente promulgada en la *Novísima Recopilación*.

regularon aspectos concernientes a la organización administrativa, las relaciones con la iglesia y con los indígenas, entre muchos otros. Subrayamos además que, si bien tanto las minas como los caminos para comunicarlas resultaban de total interés para la monarquía, su mantenimiento y explotación fue de carácter privado: “la Corona simplemente definía las regalías sobre las minas y legislaba para proteger el tráfico en el camino” (Pérez, 2001: 46);¹⁶ esto explica la muy recurrente queja (y justificación) por la permanente falta de recursos necesarios para su reparación y mantenimiento.

El hecho de que un bien de carácter público por excelencia, como son los caminos, fuera determinado por la voluntad y capacidad económica de personas con intereses de carácter personal y privado, produjo en la realidad procesos contrarios a los principios e ideas promulgados en las leyes, e incluso contrarios a los ideales formulados en la retórica de los mismos comerciantes y administradores. Así, la formulación de la argumentación sobre la importancia de los caminos muy pocas veces se hizo en abstracto: cuando se defendía o requería rutas de interés económico particular, en general se trataba de imponer intereses claramente individualizados o, a lo sumo, del gremio de comerciantes de una localidad en contraposición a otra. Es claro cómo en Antioquia los comerciantes de Rionegro pretendieron, en numerosas ocasiones, impedir el tránsito en rutas favorables a los de Medellín y viceversa (Botero, 2005).

Quizás el caso que mejor muestra el manejo que dio la Corona a los problemas específicos relacionados con los caminos y el tráfico comercial lo encontramos relacionado con el río Atrato o Darién, el cual, si bien es una de las vías naturales para el transporte y comunicación del norte y suroeste colombiano —sólo comparable con el Magdalena—, se mantuvo aislado y prohibido su tránsito durante décadas. Navegar por el Atrato significaba no sólo tener acceso a la gran cantidad de entables mineros existentes en Chocó y por tanto fortalecer y desarrollar la explotación de oro —vital al modelo económico español—, sino, desde el occidente, llegar de manera más rápida y económica a los puertos marítimos al norte: Urabá, Panamá y Cartagena principalmente. Aduciendo razones fiscales y de seguridad, no se consideró prudente el tránsito por este río, se prohibió su navegación y a pesar del interés de los comerciantes apenas si se pensó abrir algunos de los caminos que desde Antioquia conducían a Chocó. Esto, dicho sea de paso, de ninguna manera logró restringir el muy activo comercio que, desde Perú, atravesaba los Andes en una intrincada red de caminos y vías por agua y tierra, y embarcaba hacia las Antillas hasta llegar a España, para luego devolverse (Botero, 2005; Mancera, 2005).

Otro aspecto que sin duda debe ser considerado es el tipo de comercio que, se pensaba, debía ser establecido durante la Colonia. Tal como lo señala con gran

16 Muchos de los cuales, siguiendo el modelo económico impuesto por la Corona, ya habían igualmente “costeado” las expediciones de conquista.

agudeza el investigador Frank Safford (1989), una de las razones por las cuales se consideraba que el comercio estaba estancado y que no era tan activo ni tan grande como el de otras partes del continente, era, justamente, la riqueza y variedad de alimentos y recursos con los que se contaba:

La combinación de terreno montañoso y clima tropical obstaculizó las relaciones comerciales en formas diversas. Puesto que las temperaturas en el trópico no varían de acuerdo a [sic] la estación sino con la altitud, las tres cordilleras ofrecen grandes diferencias climáticas en el espacio de distancias muy cortas. Los alimentos para una dieta diversificada pueden ser cultivados en una localidad estrechamente circunscrita. Las sabanas (llanuras de las montañas al norte de Bogotá) producían trigo, papas, hortalizas, lino y lana; más abajo, a pocos kilómetros de distancia, crecían el maíz de montaña, la caña de azúcar, los plátanos, los bananos y otros frutos tropicales y subtropicales, y a cerca de 100 kilómetros de la capital se cultivaban el arroz y el cacao. Asombrado por la variedad del mercado de Bogotá, un visitante de mediados del siglo señaló que “no existe tal vez ningún lugar en el mundo que pueda proporcionarse a sí mismo los elementos necesarios para disfrutar de una independencia y un aislamiento tan absoluto del resto del mundo”.¹⁷ Esta situación tan superficialmente ideal tendió a embotar la economía desestimulando el desarrollo de un mercado nacional. Muchas localidades del país que no tenían que salir de la región inmediata en busca de alimentos básicos y que tampoco estaban en capacidad de vender mayor cosa fuera de ella, operaban bajo una base de subsistencia local que estaba muy lejos de ser dinámica (Safford, 1989: 45).

Esta interpretación del asunto está lógicamente relacionada con la escala del comercio que se considera deseable o necesaria, y excluye de plano relaciones comerciales y de intercambio locales, las cuales, sin lugar a dudas, fueron determinantes no sólo para el mantenimiento de las comunidades sino al momento de implementar las políticas estatales, en la medida en que son éstas las que finalmente terminan respondiendo a las necesidades inmediatas de los pobladores. Es necesario tener en cuenta además que el comercio que estuvieron interesados en estimular los legisladores, y que por tanto registraron, fue el de más amplio rango, susceptible de ser controlado, fiscalizado y tasado con el fin de contribuir a las finanzas del Estado. Este hecho aparece con toda su fuerza en los numerosos informes, políticas y reglamentaciones emitidas por los Borbones con el objeto de ampliar y desarrollar el comercio en las provincias españolas, para lo cual era vital establecer una red de caminos que pudiera garantizar la fluidez necesaria a tal proyecto (Pérez, 2001).

Para finalizar

Esperamos haber mostrado la complejidad de los procesos ligados a los caminos y las repercusiones de algunas de las ideas que circulan relacionadas con ellos, y haber sustentado que se hace necesario establecer un marco de análisis que permita orde-

17 Citando a Miguel María Lisboa, *Relação de uma viagem a Venezuela, Nueva Granada e Equador*. A. Lacrois, Verbockhoven e Cía, Bruselas, 1866.

nar y proponer herramientas metodológicas y líneas de investigación que sinteticen elementos de información hasta el momento dispersa, lo que resulta útil al abordar el estudio de la historia de los caminos antiguos en Colombia. La información relacionada con los caminos ofrece elementos para la definición de un objeto de estudio a partir del cual es posible acercarse al entendimiento de fenómenos culturales, físicos y naturales pero también de procesos históricos, sociales y económicos de sus constructores y transeúntes.

La complejidad técnica que implica el trazado y construcción de los caminos contiene un inmenso potencial para informar sobre formas y procesos que invocan muy diversos conocimientos. Al incorporar al análisis la geografía y las características físicas de los territorios que atraviesan, su estudio hace posible concretar de manera más completa los modelos y propuestas derivadas de las nuevas corrientes del análisis arqueológico, denominadas “arqueología del paisaje”. La cartografía de rutas e itinerarios, necesaria para el entendimiento de los fenómenos y procesos asociados a los caminos y vías de comunicación, está por construirse y exige la utilización de distintas escalas, tanto físicas como conceptuales; de la comprensión y manejo que logremos de ella se derivarán, inexorablemente, los alcances o limitaciones de las conclusiones a las que lleguemos. La pretensión de este texto es poner en escena, para su análisis y discusión, algunos elementos que permiten percibir y precisar las distintas temporalidades y escalas analíticas a las que nos estamos refiriendo.

Consideramos que las ideas que subyacen a las afirmaciones sobre el origen y constructores de los caminos antiguos en Colombia no son sólo problemáticas sino poco ajustadas a la realidad. Al basarse en un análisis anacrónico y tautológico que no hace explícitos sus referentes de comparación, se promulga un determinismo geográfico que no se aplica a regiones con similares características —Perú por ejemplo—, y al asumir como ideal económico necesario la expansión e intensificación de un comercio mercantilista con España, de donde se importan productos de lujo que se consideran signos de progreso, desarrollo y civilidad, se ignora o al menos se invisibiliza la presencia y dinámica social, política y comercial de aquellos que, por una u otra razón, no tuvieron acceso directo a las instituciones de poder o a las redes de comercio oficialmente reconocidas. Pero, sobre todo, se borran los vestigios de la historia y presencia indígena en la región, aspecto que creemos de urgente resolución en la medida en que nos proporcionará elementos distintos de comparación y una perspectiva más amplia y más justa desde la cual mirar los distintos vestigios que aún permanecen en el paisaje y los que nosotros mismos estamos formando.

Bibliografía

- Arciniegas, Germán (1995). “Caminos reales: caminos del mar, caminos en tierra”. En: *Caminos reales de Colombia*. Fondo FEN, Bogotá, pp. 19-31.
- Avellaneda Navas, José Ignacio (1995). *La expedición de Gonzalo Jiménez de Quesada al Mar del Sur y la creación del Nuevo Reino de Granada*. Colección Bibliográfica Banco de la República, Bogotá.

- Barceló, Miquel et al. (1988). *La arqueología medieval en las afueras del medievalismo*. Crítica, Madrid.
- Botero Páez, Sofía (2005). *Caminos ásperos y frágiles para los caballos. Apuntes para la historia de los caminos en Antioquia*. Comité para el Desarrollo de la Investigación —CODI—, Centro de Investigaciones Sociales y Humanas CISH, Universidad de Antioquia, Medellín.
- (2003). “La nación de entre los tres ríos, o ensayos de relectura sobre fuentes documentales”. En: *Construyendo el pasado. Cincuenta años de arqueología en Antioquia. Boletín de Antropología Universidad de Antioquia*, Medellín, Edición Especial, pp. 185-219.
- Botero, Sofía y Vélez, Norberto (1997). “Piedras Blancas: transformación y construcción del espacio. Investigación arqueológica en la cuenca de la quebrada Piedras Blancas. Informe de Prospección”. En: *Boletín de Antropología Universidad de Antioquia*, Medellín, Vol. 11, N.º 27, pp. 124-167.
- Burcher de Uribe, Priscila (1996). *Origen de los animales domésticos*. Universidad de Antioquia, Medellín.
- Cardale de Schrimpf, Marianne (1996). *Caminos prehispánicos en Calima. El estudio de los caminos precolombinos de la cuenca del alto río Calima, Cordillera Occidental Valle del Cauca*. FIAN, Banco de la República, Fundación Pro Calima, Santafé de Bogotá.
- Cardale, Marianne y Herrera, Leonor (1995). “Caminos y comerciantes en el suroccidente de Colombia entre 2500 y 1500 A. P.” En: Gnecco, Cristóbal (ed.). *Perspectivas regionales en el suroccidente de Colombia y norte del Ecuador*. Universidad del Cauca, Popayán, pp. 195-222.
- Castellanos, Juan de (1955 [1577-1601]). *Elegías de varones ilustres de Indias*. Biblioteca de la Presidencia de Colombia, Editorial ABC, Bogotá, 4 vols.
- Cieza de León, Pedro (1984 [1536-1555]). *La crónica del Perú. Primera parte*. Introducción y notas de Manuel Ballesteros Gaibrois. Ediciones de Manuel Ballesteros, Madrid.
- Coello Rodríguez, Antonio (2000). “El camino Inca en el distrito de San Damián (Provincia de Huarochiri) Perú”. En: Herrera, Leonor y Cardale, Marianne (eds.). *Caminos precolombinos. Las vías, los ingenieros y los viajeros*. ICANH, Ministerio de Cultura, Bogotá, pp. 167-193.
- Delgado, Carlos (2004). “Camino nacional Honda-Santafé de Bogotá. Transporte, economía y desarrollo”. En: *Apuntes del Cenes*. Centro de Estudios Económicos, Universidad Pedagógica y Tecnológica de Tunja, Tunja, N.º 38. pp. 200-227.
- Encarta* [CD-ROM] (2005). Microsoft Corporation.
- Etcharren Gutiérrez, Rene (1972). *Manual de caminos vecinales*. Centro Regional de Ayuda Técnica, Agencia para el Desarrollo Internacional (AID), México, Buenos Aires.
- González Escobar, Luis Fernando (2001). “Caminos Republicanos en Antioquia. Los caminos de Medellín a Rionegro, las rutas por Santa Elena”. [En línea]: http://biblioteca-virtual-antioquia.udea.edu.co/pdf/11/11_284604062.pdf.
- Hagen, Víctor W. von (1977). *La carretera del sol. La búsqueda del camino real de los incas*. Editorial Diana, México.
- Herrera, Carlos Mario (2005). “Narrativas y lógicas de una memoria mestiza”. En: *Boletín de Antropología Universidad de Antioquia*, Medellín, Vol. 19, N.º 36, pp. 33-60.
- Herrera, Leonor y Cardale, Marianne (eds.) (2000). *Caminos precolombinos. Las vías, los ingenieros y los viajeros*. ICANH, Ministerio de Cultura, Bogotá, pp. 195-217.
- Hyslop, John (1992). *Qhapanan, el sistema vial incaico*. Instituto de investigaciones Andinas, Instituto Andino de Estudios Arqueológicos Petroleros del Perú, Lima.
- Jaramillo Uribe, Jaime (1997). *Travesías por la historia. Antología*. Biblioteca Fondo Presidencia de la República, Imprenta Nacional de Colombia, Bogotá.

- Jiménez Meneses, Orián; Pérez Morales, Edgardo y Gutiérrez Flórez, Felipe (eds.) (2005). *Caminos, rutas y técnicas: huellas espaciales y estructuras sociales en Antioquia*. Universidad Nacional de Colombia, sede Medellín.
- Langebaek, Carl Henrik (2001). "Caminos precolombinos, las vías, los ingenieros y los viajeros (reseña)". En: *Arqueología del Área Intermedia*, N.º 3, pp. 195-201.
- _____ (1995). "Los caminos aborígenes. Caminos, mercaderes y cacicazgos: circuitos de comunicación antes de la invasión española". En: *Caminos reales de Colombia*. Fondo FEN, Bogotá, pp. 35-45.
- _____ (1987). *Mercados, poblamiento e integración étnica entre los muisca, siglo XVI*. Colección Bibliográfica, Banco de la República, Bogotá.
- Langebaek, Carl Henrik et al. (2000). *Por los caminos del piedemonte. Una historia de las comunicaciones entre los Andes Orientales y los Llanos. Siglos XVI a XIX*. Estudios Antropológicos, Universidad de los Andes, Bogotá, N.º 2.
- Mancera Medina, Carol (2005). *Documentos para el estudio de las vías de comunicación entre Antioquia y Chocó*. Trabajo de Grado, Departamento de Antropología, Universidad de Antioquia, Medellín.
- Menéndez Pidal, Gonzalo (1951). *Los caminos en la historia de España*. Ediciones Cultura Hispánica, Madrid.
- Menéndez, José Ramón y Soria, Arturo (1994). "El territorio como artificio cultural. Corografía histórica del norte de la Península Ibérica". En: *Ciudad y territorio. Estudios territoriales*. Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, Madrid, Vol. II, N.º 99 (separata), pp. 63-94.
- Novísima Recopilación de las Leyes de España. Dividida en XII libros en que se reforma la recopilación publicada por el señor don Felipe II en el año de 1567, reimpresa últimamente en 1775 y se incorporan las pragmáticas, cédulas, decretos, órdenes y otras resoluciones reales y otras providencias no recopiladas y expedidas hasta el año de 1804. Mandada por el señor don Carlos IV* (1805). Madrid, 6 vols.
- Oyuela Caicedo, Augusto (1990). "Las redes de caminos prehispánicos en la Sierra Nevada de Santa Marta". En: Mora, Santiago (ed.). *Ingenierías prehispánicas*. ICANH, Fondo FEN, Bogotá, pp. 47-71.
- Patiño, Víctor Manuel (1991). "Historia de la cultura material en la América Equinoccial". En: *Vías, transportes, comunicaciones*. Tomo III. Instituto Caro y Cuervo, Bogotá.
- _____ (1970). *Historia de las plantas cultivadas y animales domésticos en la América Equinoccial*. Imprenta Departamental, Cali, Tomo V.
- Pérez González, María Luisa (2001). "Los caminos reales de América en la legislación y en la historia". En: *Anuario de Estudios Americanos*, Madrid, pp. 33-59.
- Portilla León, Garibay Ángel María y Beltrán, Alberto (1980). *Visión de los vencidos. Relaciones indígenas de la conquista*. Universidad Autónoma de México, México.
- Reichel-Dolmatoff, Gerardo (1997). *Arqueología de Colombia. Un texto introductorio*. Segunda Expedición Botánica, Fundabotánica, Biblioteca de la Presidencia de la República de Colombia, Bogotá.
- Repizo Cabrera, Carlos Ramón (1994). "La mula". En: *Nueva Revista Colombiana de Folclor*, Bogotá, Vol. 3, N.º 14, pp. 83-91.
- Salgado López, Héctor (1986). *Asentamientos prehispánicos en el noroccidente del departamento del Valle del Cauca*. FIAN, Banco de la República, Talleres Gráficos de Fotolito América, Bogotá.

- Safford, Frank (1989). *El ideal de lo práctico. El desafío de formar una élite técnica y empresarial en Colombia*. Empresa Editorial Universidad Nacional, El Áncora Editores, Bogotá.
- Simón, Pedro, fray (1981 [1604-1626]). *Noticias históricas de las conquistas de Tierra Firme en las Indias Occidentales*. Introducción, recopilación y notas de Juan Friede. Biblioteca Banco Popular, Bogotá, Tomo v.
- Silvestre, Francisco (1988 [1782-1785]). *Relación de la provincia de Antioquia*. Transcripción, introducción y notas de David J. Robinson. Secretaría de Educación y Cultura de Antioquia, Colección especial, Medellín, Vol. 4.
- Todorov, Tzvetan. (1982). *La conquista de América. El problema del otro*. Siglo XXI Editores, México.
- Tovar Pinzón, Hermes (1993). *Relaciones y visitas a los Andes S. XVI*. Colcultura e Instituto de Cultura Hispánica (Colección de Historia de la Biblioteca Nacional), Bogotá.
- Trujillo, Constanza (1993). "El conflicto intercultural en la España del siglo xv y su influencia en nuestra cultura". En: *La construcción de las Américas*. Memorias del vi Congreso de Antropología en Colombia. Universidad de Los Andes, Bogotá, pp. 11-30.
- Velandia, Roberto (1996). *Descubrimientos y caminos de los Llanos Orientales*. Colcultura, Colección de Historia de la Biblioteca Nacional, Bogotá.
- Vélez Escobar, Norberto (1999). "Caminos antiguos del Medellín sin carreteras". En: *Territorio Cultural*. Revista de la Secretaría de Educación y Cultura de Antioquia, Dirección de Cultura, N.º 2, pp. 65-70.
- Vélez, Norberto y Botero, Sofía (1997). *La Búsqueda del Valle de Arví y descubrimiento de los valles de Aburrá y Rionegro por el Capitán Jorge Robledo*. Comisión Asesora para la Cultura del Concejo de Medellín, Medellín.

Fuentes documentales

- AGN (Archivo General de la Nación)
- Visitas Antioquia, año 1615, tomo II, folio 207r.
- AHA (Archivo Histórico de Antioquia)
- Caminos, tomo 71, año 1778, folios 411r-419v.
- Caminos, tomo 3252, año 1776, folios 33r y v.
- Caminos, tomo 3252, año 1819, sin foliar.